

A Frente Marítima da Área Central de Fortaleza e a revalorização do projeto urbano como instrumento de intervenção

Francisco Ricardo Cavalcanti Fernandes

A Frente Marítima da Área Central de Fortaleza e a revalorização do Projeto Urbano como instrumento de intervenção

Francisco Ricardo Cavalcanti Fernandes

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo como requisito para a obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Alberto Cusce Nobre

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail: ricardo@fernandesatem.com.br

Fernandes, Francisco Ricardo Cavalcanti

F363f A frente marítima da área central de Fortaleza e a revalorização do projeto urbano como instrumento de intervenção / Francisco Ricardo Cavalcanti Fernandes. --São Paulo, 2012.
273p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento, Urbano e Regional) FAUUSP e UFC.

Orientador: Eduardo Alberto Cusce Nobre

1. Áreas centrais - Fortaleza. 2. Planejamento territorial urbano - Fortaleza. 3. Políticas urbanas - Fortaleza. 4. Projeto urbano - Fortaleza. I.Título

CDU 711.523



Para meus amores Juliana e Carolina
que dão sentido à minha vida

Agradecimentos

Ao Professor Eduardo Alberto Cusce Nobre, pela orientação criteriosa e competente, não obstante as condições impostas pela distância

Às Professoras Marta Dora Grostein, Maria Cristina da Silva Leme e Maria Ângela Faggin Pereira Leite, pelas valiosas contribuições nos seminários e pela firmeza na coordenação do DINTER

Aos professores Jorge Bassani e Marta Dora Grostein pelas contribuições por ocasião da banca de qualificação do trabalho

Ao Professor Ricardo Figueiredo Bezerra, pela coordenação local do DINTER e pelas inúmeras interlocuções com o universo das instituições que possibilitaram a conclusão do trabalho

À Equipe da CPG da FAU USP, na pessoa da Cristina Arguejo, que sempre nos recebeu calorosamente, pelo apoio logístico indispensável

Aos ex-professores do DAU UFC José Neudson Braga, Roberto Martins Castelo, José da Rocha Furtado Filho, João Alfredo de Sá Pessoa e Vera Mamede Accioly e aos arquitetos Ricardo Muratori, Ricardo Paiva, Ana Cecília Vasconcelos, Milena Baratta e Waleska Carvalho por aceitarem o convite para colaborarem com o Curso da Arquitetura e Urbanismo da UFC ministrando aulas no período de estadia dos doutorandos em São Paulo

Aos professores e alunos da pós-graduação da FAU USP que tive o prazer de conhecer e com quem pude compartilhar inquietações sobre os temas da arquitetura e da cidade

Aos colegas doutorandos Romeu Duarte, Margarida Andrade, Beatriz Diógenes, Ignácio Montenegro, Paulo Costa, Magda Campelo, Lucila Novaes e Caetano Aragão, pela amizade fortalecida nas angústias e alegrias do processo, pelo companheirismo e pelos momentos

maravilhosos que compartilhamos nas incursões em terras paulistanas, sem dúvida o que ficou de melhor desta aventura

Ao colega arquiteto Delberg Ponce de Leon, pela cessão irrestrita dos documentos, croquis e projetos relativos ao Centro Multifuncional de Feiras e Eventos do Ceará

Ao Professor José Borzacchiello da Silva pelas conversas sobre o tema e pelo material relativo ao Seminário de Apresentação do projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC na UFC

Ao aluno André Rodrigues pela execução do modelo eletrônico

À Universidade Federal do Ceará, na pessoa do Magnífico Reitor Jesualdo Pereira Farias e ao Banco do Nordeste do Brasil, na pessoa do seu presidente, Sr. Robert Smith, que uniram esforços e celebraram o convênio que viabilizou os recursos para a realização do Doutorado Interinstitucional – DINTER realizado entre a FAU USP e o DAU UFC

À Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da UFC, na pessoa do Professor Gil de Aquino Farias

À Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura, na pessoa do seu presidente, o Sr. Francisco Antônio Guimarães, e especialmente à equipe do Setor de Prestação de Contas, na pessoa do Sr. Alexandre Pereira, pelo apoio na gerência dos recursos concedidos

Ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC, nas pessoas dos Professores José Lemenhe e Joaquim Aristides de Oliveira, chefes do Departamento no período de realização do Doutorado, pelo apoio institucional e logístico fundamental

Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Neste contexto, o papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo. Esse processo, bem conduzido e com um correto faseamento, leva à maximização dos investimentos e ao sucesso nos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos outros que se complementam.

Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos
Vicente Del Rio, 2001

Resumo

As transformações sociais decorrentes dos novos arranjos da economia mundial nos últimos quarenta anos têm repercutido enormemente na estrutura espacial das cidades. Em razão disto emergem novos modos de interpretação da realidade territorial da cidade e novas formas de intervenção que passam a considerar, como ponto de partida, a cidade existente. Neste processo assistimos à revalorização do projeto urbano como instrumento de reflexão e intervenção no âmbito de políticas urbanas que atestam a necessidade de assumir ações conjuntas entre o poder público e a iniciativa privada, isto é, de buscar uma aproximação entre o planejamento urbano, o desenho urbano e a economia de mercado. Este novo contexto aponta para a afirmação do projeto como instrumento fundamental da política urbana contemporânea.

Dentre as múltiplas perspectivas abertas no âmbito da política urbana contemporânea destacamos, neste trabalho, aquelas que decorrem do processo de revalorização de Áreas Centrais e Frentes Marítimas decadentes ou abandonadas e da percepção do potencial existente nestas áreas no que se refere à possibilidade de recuperação das cidades com vistas à sua (re) inserção na economia global por meio da atividade turística e da atração de negócios e eventos.

O objetivo desta pesquisa é situar o recente processo de revalorização do projeto urbano em Fortaleza com foco no recorte espacial da Frente Marítima da Área Central da cidade. Este trabalho procura demonstrar a hipótese de que os projetos recentes para a orla de Fortaleza estão inseridos no contexto dos projetos urbanos contemporâneos e buscam inseri-la no panorama do turismo internacional. Dentre estes destacamos o projeto não executado do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará, elaborado em 2002.

Palavras-Chave: Frente Marítima, Área Central, Planejamento Urbano, Projeto Urbano.

Abstract

The social changes derived from the new arrangements of the world economy over the past forty years have reflected greatly in the spatial structure of cities. For this reason we are seeing the emergence of new modes of interpretation of the territorial situation of the city and new forms of intervention which began to consider, as starting point, the existing city. In this process we witness the revaluation of urban design as a thinking and intervention instrument in the scope of urban policies which attests to the need to assume joint actions between government and private initiative, that is, to an approximation between urban planning, urban design and the market economy. This new situation indicates the assertion that design is the major instrument in contemporary urban policy.

Among the many possibilities opened up in contemporary urban policy context we highlighted, in this work, those that derived from the revaluation process of decaying or abandoned Downtown Areas and Waterfronts and from the perception of the existing potential in those areas in regard to the possibility of recovering cities aiming to its (re) integration into the global economy through tourist activity and by attracting businesses and events.

The objective of this research is to situate the recent urban design revaluation process in Fortaleza with focus on the spatial cutout named Downtown Waterfront. This work seeks to demonstrate the hypothesis that the recent projects to Fortaleza's waterfront are placed in the context of contemporary urban projects and seek to insert it in the international tourism panorama. Among these we highlighted the not executed project of Ceará State's Conventions and Exhibitions Multifunctional Center, developed in 2002.

Keywords: Waterfront, Downtown, Urban Planning, Urban Design.

Lista de Figuras

Introdução		Página
Figura 0.01	Localização do Centro e da Praia de Iracema em Fortaleza.	6
Figura 0.02	Imagem aérea do recorte espacial da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Em destaque os Setores da Zona de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema - Lei nº7814, de 30 de outubro de 1995, as áreas consideradas Zonas de Interesse Social pelo novo Plano Diretor Participativo - PDP-FOR, 2008, e os espaços e edifícios importantes no contexto da evolução urbana da antiga área portuária e das últimas intervenções realizadas na Praia de Iracema	7
Capítulo 1		Página
Figura 1.01	Planta da Vila da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção Desenho sobre levantamento realizado por Silva Paulet em 1818	12
Figura 1.02	Planta do Porto e Villa da Fortaleza. Levantamento realizado por Silva Paulet em 1818	12
Figura 1.03	Planta da cidade da Fortaleza. Organizada por Antônio Simões Ferreira de Farias em 1850 e desenhada em escala reduzida por J. B. de Oliveira em 1883	13
Figura 1.04	Planta Exacta da Capital do Ceará. Levantada pelo Engº Adolpho Herbster em 1859	14
Figura 1.05	Mapa do sistema ferroviário cearense	15
Figura 1.06	“Planta da Cidade da Fortaleza e Sobúrbios” elaborada por Adolpho Herbster em 1875	16
Figura 1.07	Vista do ramal ferroviário em direção ao porto no Poço da Draga.	17

Figura 1.08	“Planta da Cidade da Fortaleza Capital da Província do Ceará” elaborada por Adolpho Herbster em 1888	18
Figura 1.09	Trecho da “Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores” levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército em 1945	20
Figura 1.10	Projeto do engenheiro inglês Sir John Hawkshaw para o porto na Praia Formosa, em 1875	22
Figura 1.11	Vista aérea do Poço da Draga registrada pela aviadora Amelia Earhart quando da sua passagem por Fortaleza em 1937	23
Figuras 1.12 e 1.13	Vistas do Poço da Draga e da Ponte Metálica na década de 1930	24
Figura 1.14	Vista do Poço da Draga com o quebra-mar em primeiro plano e as pontes de desembarque	25
Figura 1.15	A Ponte dos Ingleses cuja obra iniciara em 1923 e fora abandonada em 1925	25
Figuras 1.16 a 1.19	A evolução da ocupação e as alterações do perfil litorâneo da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza nos registros cartográficos de 1875, 1888, 1932 e 1945	26
Figuras 1.20 e 1.21	Vistas aéreas do Poço da Draga em 1939 (acima) e em 1956	27
Figura 1.22	A transformação do perfil litorâneo da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza	27
Figura 1.23	Assentamento residencial precário na Praia Formosa e no Poço da Draga no início dos anos 1970	28
Figura 1.24	Vista aérea do Poço da Draga na década de 1960	28
Figura 1.25	Planta Divisão Territorial – Fortaleza. IBGE, 1956	29
Figura 1.26	Vista aérea do Arraial Moura Brasil antes da abertura da Av. Leste-Oeste no final da década de 1960	30
Figura 1.27	Vista aérea do Arraial Moura Brasil e da Área Central de Fortaleza antes da abertura da Av. Leste-Oeste no final da década de 1960	30
Figura 1.28	A ligação viária da zona industrial a oeste do Centro com o Porto do Mucuripe	31

Figuras 1.29 e 1.30	Vistas aéreas da porção litorânea da Área Central de Fortaleza após a abertura da Av. Leste-Oeste	32
Figura 1.31	A região do Poço da Draga à época da instalação da INACE e atualmente	33
Figura 1.32	A região do Poço da Draga atualmente	34
Figura 1.33	A região do Poço da Draga com o Hotel Marina Park em primeiro plano, as instalações da INACE e a favela do Poço da Draga	35
Figura 1.34	Mapa de uso e ocupação do solo da região do Poço da Draga em 2010	36
Figura 1.35	Vista aérea do Poço da Draga	37
Figura 1.36	Os deslocamentos residenciais de mais alta renda em Fortaleza nas primeiras décadas do século XX: Jacarecanga, Praia de Iracema e Aldeota	40
Figuras 1.37 a 1.41	Imagens da Praia de Iracema nas décadas de 1930 e 1940	42
Figura 1.42	Distribuição dos usos na Praia de Iracema nos anos 1940	43
Figura 1.43	A incorporação do mar e a ocupação do Meireles	45
Figura 1.44	A localização dos clubes sociais instalados em Fortaleza entre as décadas de 1940 e 1960	45
Figura 1.45	Vista aérea do Clube Náutico Atlético Cearense na década de 1950	46
Figura 1.46	Vista da Av. Beira Mar e da praia do Meireles na década de 1970	46
Figura 1.47	Vista aérea da Praia do Meireles	47
Figura 1.48	A Praia do Meireles no início dos anos 1980, após a construção do calçadão	47
Figura 1.49	A Praia do Meireles no início dos anos 1980, após a construção do calçadão	47
Figura 1.50	Trecho do Levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza de 1945.	54
Figura 1.51	Vista aérea da Área Central de Fortaleza nos anos 1950	55
Figura 1.52	Planta de estruturação urbana. Legislação Básica do Plano Diretor, 1979	56
Figura 1.53	Trecho da Área Central de Fortaleza em 1972	61
Figura 1.54	Trecho da Área Central de Fortaleza em 2007	61

Figura 1.55	Trecho do bairro Aldeota em 1972	63
Figura 1.56	Foto aérea de trecho do bairro Aldeota em 2007	63
Figura 1.57	As novas centralidades na região leste-sudeste em Fortaleza e seus eixos estruturantes	65
Figura 1.58	Foto aérea da nova centralidade da Água Fria / Seis Bocas	66
Figura 1.59	A verticalização da Aldeota e do Meireles e a nova centralidade da Água Fria	66
Figura 1.60	Praça do Ferreira após a reforma de 1991	69
Capítulo 2		Página
Figura 2.01	Trecho da “Planta da Cidade da Fortaleza e Sobúrbios” elaborada por Adolpho Herbster em 1875	73
Figura 2.02	“Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo urbanista Nestor de Figueiredo em 1933	74
Figura 2.03	Trecho do Levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza que serviu de base para o Plano Diretor elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947	75
Figura 2.04	Planta do sistema viário com indicação dos circuitos de avenidas, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947	76
Figura 2.05	Planta de divisão e nomenclatura dos bairros, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947	76
Figura 2.06	Projeto para a zona central, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947	77
Figura 2.07	Vista aérea da Área Central de Fortaleza no início da década de 1930	80
Figura 2.08	Vista da Praça do Ferreira no início da década de 30	80
Figura 2.09	Vista da Praça do Ferreira na Segunda metade da década de 1950	81

Figura 2.10	Vista da Área Central em 1956	82
Figura 2.11	Vistas do bairro da Aldeota em 1956	82
Figura 2.12	Trecho de prancha do “Plano Diretor da Cidade de Fortaleza” de Hélio Modesto, 1963, indicando as localizações potenciais para a criação dos Centros de Bairro	83
Figura 2.13	Trecho de prancha do “Plano Diretor da Cidade de Fortaleza” de Hélio Modesto, 1963, indicando as intervenções a serem executadas no centro da cidade	83
Figura 2.14	Planta de estruturação do Sistema Viário - PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza	87
Figura 2.15	Planta da última etapa do projeto de renovação urbana do Centro de Fortaleza - PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza	88
Figura 2.16	Avenida Leste-Oeste recentemente aberta, em 1974	89
Figura 2.17	Aspectos da Praça José de Alencar no final dos anos 1970	90
Figura 2.18	Aspectos da Praça José de Alencar no final dos anos 1970	90
Figura 2.19	Aspectos da verticalização no Centro de Fortaleza	91
Figura 2.20	Intervenções recentes na Área Central e Frente Marítima de Fortaleza	101
Figura 2.21	Praça do Ferreira em 1920	102
Figura 2.22	Praça do Ferreira em 1935	102
Figura 2.23	Praça do Ferreira em 1942	102
Figura 2.24	Praça do Ferreira em 1949	102
Figura 2.25	Praça do Ferreira em 1955	103
Figura 2.26	Praça do Ferreira no início dos anos 1960	103
Figura 2.27	Praça do Ferreira em 1967	103
Figura 2.28	Praça do Ferreira na década de 1970	103
Figura 2.29	Vista aérea da Praça do Ferreira após a reforma ocorrida em 1991	105
Figuras 2.30 e 2.31	Vistas da Praça do Ferreira após a reforma ocorrida em 1991	105
Figuras 2.32 a 2.35	Projeto de Recuperação de Fachadas	106
Figura 2.36	Vista aérea da faixa de praia próxima ao antigo porto	108

Figuras 2.37 a 2.40	Imagens do avanço do mar na Praia de Iracema após a construção do Porto do Mucuripe	109
Figura 2.41	Vista aérea da Praia de Iracema após a reforma do Calçadão realizada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1994	111
Figura 2.42	Vista aérea da Praia de Iracema após a reforma do Calçadão realizada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1994	111
Figuras 2.43 a 2.45	Imagens da Praia de Iracema e do casario na Rua dos Tabajaras	112
Figuras 2.46 a 2.49	Vistas da Ponte Metálica quando ainda abrigava funções de porto e detalhe do Pavilhão Atlântico, situado na cabeceira da Ponte	114
Figuras 2.50 a 2.53	Imagens da Ponte dos Ingleses após a reforma realizada pelo Governo do Estado (gestão Ciro Gomes) em 1994	115
Figura 2.54	Vista aérea da região onde se implanta o Mercado Central de Fortaleza	116
Figura 2.55	Implantação do Mercado Central de Fortaleza	117
Figura 2.56	Vista do Mercado Central de Fortaleza com as torres da Catedral ao fundo e a antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção à direita	117
Figura 2.57	As localizações do comércio ambulante nas proximidades do Mercado Central	118
Figura 2.58	A implantação do Mercado e a condição marginal a que foi relegado o Riacho Pajeú	118
Figura 2.59	Imagem aérea do entorno do CDMAC e Praia de Iracema, com indicação dos espaços e edificações de destaque	121
Figura 2.60	Vista aérea do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC	122
Figuras 2.61 a 2.64	Vistas do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC	123
Figuras 2.65 a 2.67	Vistas do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC	124
Figura 2.68	Imagem aérea das Praças José de Alencar e Lagoinha, com indicação dos espaços e edificações de destaque	126
Figuras 2.69 e 2.70	Vistas da Praça José de Alencar no final da década de 1930	128
Figura 2.71	Praça José de Alencar em 1956	129
Figura 2.72	Praça José de Alencar em 1967	129
Figura 2.73	Praça José de Alencar em 1982	129
Figura 2.74	Praça José de Alencar no final dos anos 1990	130

Figuras 2.75 e 2.76	“Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto Ricardo Muratori	131
Figuras 2.77 e 2.78.	“Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto José Sales Costa Filho	131
Figura 2.79	“Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto Fausto Nilo Costa Junior	132
Figuras 2.80 e 2.81	“Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto José Nasser Hissa	132
Capítulo 3		Página
Figuras 3.01 a 3.03	O <i>waterfront</i> de Boston antes (acima) e depois da abertura do parque linear que substitui a artéria central realizando a ligação da Área Central com o <i>Festival Mall</i> no conjunto histórico do <i>Quincy Market</i> e <i>Faneuil Hall</i>	147
Figuras 3.04 a 3.06	Vistas da área portuária e da Área Central de Baltimore nos anos 1940 e 1950	148
Figura 3.07	Plano geral para o <i>Inner Harbor</i> de Baltimore. Acima e à direita o Charles Center, no centro o <i>waterfront</i> revitalizado	149
Figura 3.08	Perspectiva aérea do <i>Inner Harbor</i> de Baltimore. O existente e o projetado para o ano 2000	149
Figura 3.09	Vista aérea do <i>Inner Harbor</i> de Baltimore	150
Figuras 3.10 a 3.12	Vistas do <i>Inner Harbor</i> , seus equipamentos e espaços públicos. Acima, parques, marinas e passeios. No centro, os equipamentos de grande escala: Aquário e complexo de entretenimento. Abaixo, o <i>Festival Mall</i>	151
Figuras 3.13 e 3.14	Vistas do Bairro residencial de <i>Otterbein</i> situado duas quadras a oeste do <i>Inner Harbor</i>	152

Figura 3.15	A localização do bairro de <i>Fells Point</i> em relação ao Centro e ao <i>Inner Harbor</i>	153
Figura 3.16	A área central do bairro de <i>Fells Point</i> , seu <i>waterfront</i> e a área de intervenção	153
Figura 3.17	Exemplos de integração entre o novo e o antigo em <i>Fells Point</i>	154
Figura 3.18	Localização das <i>Docklands</i> (em amarelo) e a comparação em dimensão com a cidade Central de Londres (em linha pontilhada)	155
Figura 3.19	Mapa das três grandes áreas das <i>Docklands</i> de Londres: <i>Wapping</i> e <i>Surrey Docks</i> a oeste, <i>Isle of Dogs</i> no centro e <i>Royal Docks</i> a leste	155
Figuras 3.20 e 3.21	Vistas aéreas das <i>Docklands</i> em 1945 e em 2010	157
Figura 3.22	Plano elaborado por Gordon Cullen para a <i>Isle of Dogs</i>	157
Figura 3.23	Plano aprovado para a <i>Isle of Dogs</i> em 1981	157
Figura 3.24	Master Plan elaborado pelo escritório SOM para <i>Canary Wharf</i>	158
Figura 3.25	Vista aérea dos empreendimentos em <i>Canary Wharf</i>	158
Figura 3.26	O Plano do <i>Ensanche</i> de Cerda de 1859	160
Figura 3.27	A frente litorânea de Barcelona entre as desembocaduras dos rios <i>Llobregat</i> , a sudoeste, e <i>Besòs</i> , a nordeste	160
Figura 3.28	A frente litorânea da Barcelona medieval. A cidade antiga se abre ao mar	161
Figura 3.29	Vista panorâmica do <i>Port Vell</i> com a Avenida <i>Drassanes</i> , que leva à <i>Rambla del Raval</i> , e a <i>Rambla Santa Mònica – Canaletes</i> à esquerda, o Passeio de <i>Colón</i> e a <i>Ronda del Litoral</i> ao centro, e a <i>Rambla del Mar</i> com a marina e os equipamentos culturais e de lazer à direita	162
Figura 3.30	Vista da área em que se implantaria a Vila Olímpica, um enclave entre a cidade e o mar	163
Figura 3.31	Esquema geral de ordenação da área a ser ocupada pela Vila Olímpica e recomposição de seu <i>waterfront</i>	163
Figura 3.32	Plano de desenho urbano para a Vila Olímpica e sua articulação com o Passeio de <i>Colón</i> e o bairro da Barceloneta	163
Figura 3.33	Modelo da volumetria adotada para a Vila Olímpica	164
Figura 3.34	Perspectiva da volumetria adotada para a Vila Olímpica	164

Figura 3.35	Plano geral da Vila Olímpica de Barcelona. Em destaque as habitações, as torres do Hotel Arts e Mapfre (escritórios) junto à marina, os novos circuitos viários paisagísticos e os parques urbanos à beira-mar	164
Figura 3.36	Planta do setor residencial da Vila Olímpica com o passeio marítimo, as torres do Hotel Arts e Mapfre (escritórios) e a marina	165
Figuras 3.37 a 3.39	Vistas da obras na região da Vila Olímpica e frente marítima de Barcelona	165
Figura 3.40	Volumetria de quadra de uso misto (habitação e comércio) construída nas proximidades da Vila Olímpica	166
Figuras 3.41 a 3.43	Aspectos das quadras da Vila Olímpica em Barcelona	166
Figura 3.44	A frente marítima de Barcelona. A solução de problemas de naturezas distintas – sistemas de circulação viária, circuitos ferroviários, ampliação da faixa de praia, criação de novas zonas habitacionais e de negócios, criação de parques e equipamentos públicos – numa operação urbana de grande escala que demonstra o grau de comprometimento com o desenho urbano, a capacidade de gestão e a força da vontade política dos agentes públicos	167
Figuras 3.45	Figura 3.45. A reforma urbanística de <i>Besòs</i> : a continuação do tratamento da frente marítima da Vila Olímpica em direção à extensão da Avenida <i>Diagonal</i> . Intervenções estratégicas para a criação de uma nova centralidade. Em destaque as obras de adequação da central de tratamento de águas e de rebaixamento da <i>Ronda del Litoral</i> , sobre a qual foi edificada a grande esplanada do Fórum 2004	169
Figura 3.46	A região de <i>Besòs</i> e os equipamentos que compõem uma nova centralidade fronteira ao mar	169
Figuras 3.47 e 3.48.	A região de <i>Besòs</i> : uma nova área de centralidade em Barcelona.	170
Figuras 3.49 a 3.51	Vistas do edifício Fórum, elemento central da reforma urbanística de <i>Besòs</i> , e da grande esplanada que debruça sobre o mar. Acima, a esplanada sobre a <i>Ronda del Litoral</i> , à	171

	direita, o edifício no contexto da verticalização do entorno e a perspectiva da avenida <i>Diagonal</i>	
Figuras 3.52 e 3.53	Vistas da esplanada do Fórum 2004. Destaque para as estruturas de apoio a eventos, o grande painel de placas fotovoltaicas, as infraestruturas da central de tratamento de águas sob o piso e a área do porto esportivo. Na imagem da direita percebe-se a simulação volumétrica do Campus da <i>Universitat Politècnica de Catalunya</i>	172
Figura 3.54	A indicação dos locais onde há previsão de instalação de hotéis na região de Besòs	173
Figuras 3.55 a 3.58	Aspectos da ocupação verticalizada na região de Besòs	174
Figura 3.59	Vista aérea de <i>Puerto Madero</i> em atividade no início do século XX	177
Figura 3.60.	Vista dos galpões de <i>Puerto Madero</i> antes das obras de recuperação	177
Figura 3.61	Vista dos galpões reformados em <i>Puerto Madero</i>	178
Figura 3.62	Planta do Plano Estratégico de <i>Puerto Madero</i> elaborado pela equipe liderada por Joan Busquets e Joan Alemany em 1990, depois abandonado em favor de outro selecionado em concurso público nacional	178
Figuras 3.63 e 3.64	Modelo do Plano Diretor para o <i>Puerto Madero</i> selecionado em concurso público nacional em 1992, elaborado por uma equipe formada por três representantes de cada uma dos três grupos premiadas no certame	179
Figura 3.65	Vista aérea de <i>Puerto Madero</i> durante as obras do lado leste dos diques	180
Figura 3.66	Vista aérea de <i>Puerto Madero</i> atualmente	180
Figura 3.67	Amplios passeios, mobiliário urbano de qualidade e paisagismo cuidadoso na zona de usos mistos na margem leste dos diques.	181
Figura 3.68	Vista de <i>Puerto Madero</i> . O diálogo entre os galpões recuperados e a arquitetura contemporânea	181
Figura 3.69	As infraestruturas de transporte ferroviário ainda representam dificuldades de acessibilidade na área	181

Figura 3.70	Vista aérea de <i>Puerto Madero</i> . Grandes investimentos imobiliários em meio a parques na escala metropolitana	181
Figura 3.71	A zona de usos mistos na margem leste dos diques.	182
Figuras 3.72 e 3.73.	Área de grandes investimentos imobiliários residenciais em meio a parques urbanos na escala metropolitana.	182
Figura 3.74.	Volumetria de projeto para o porto do Rio de Janeiro elaborado no final da década de 1980 com base no Plano de Desenvolvimento Portuário, desenvolvido pelo Ministério dos Transportes e pela Portobrás, Empresa de Portos do Brasil	184
Figuras 3.75 a 3.77	Projeto do Arquiteto Luiz Eduardo Índio da Costa para o Pier Mauá no Rio de Janeiro - 1997	184
Figuras 3.78 e 3.79	Projeto do Arquiteto Jean Nouvel para a sede do Museu Guggenheim do Rio de Janeiro no Pier Mauá - 2002	185
Figura 3.80	Área de intervenção do projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro e seus limites	186
Figuras 3.81 e 3.82	Vistas da região portuária do Rio de Janeiro. Acima o Pier Mauá com a Área Central ao fundo. Abaixo o terminal marítimo de passageiros e os armazéns	187
Figuras 3.83 e 3.84.	Diretrizes gerais de ocupação do projeto Porto Maravilha	187
Figura 3.85	O Museu de Arte do Rio que ocupará o antigo edifício da Polícia Civil e o Palacete D. João VI	188
Figura 3.86	O traçado do Binário do Porto, o trecho em túnel da via expressa e a urbanização da Praça Mauá e imediações	188
Figura 3.87	As áreas que serão objeto de outorga onerosa e seus respectivos índices de aproveitamento ampliados	188
Figura 3.88	Cenário considerando a realização dos potenciais construtivos previstos no projeto Porto Maravilha	188
Figuras 3.89 e 3.90	O Museu do Amanhã, de Santiago Calatrava, no Pier Mauá	189
Figuras 3.91 a 3.93	Perspectivas das intervenções propostas pelo projeto Porto Maravilha	189
Figuras 3.94 a 3.97	Proposta vencedora do Concurso Porto Olímpico de autoria da equipe liderada pelo arquiteto João Pedro Backheuser	190

Figura 3.98	A frente ribeirinha de Belém com o complexo Feliz Lusitânia em primeiro plano, a doca e o mercado Ver-o-Peso ao centro, e, em seguida, o complexo Estação das Docas	192
Figura 3.99	Vista aérea da frente ribeirinha de Belém com destaque para os espaços que sofreram intervenções de recuperação do patrimônio, <i>retrofit</i> de edificações portuárias e reestruturação de espaço urbano no início dos anos 2000	193
Figuras 3.100 e 3.101	O mercado de ferro do Ver-o-Peso no início do século XX.	194
Figuras 3.102 a 3.104	O mercado Ver-o-Peso após a reforma concluída em 2002	194
Figura 3.105	Interior do Mercado de Ferro (do peixe) após a reforma	195
Figuras 3.106 a 3.108	Aspectos da feira aberta do mercado Ver-o-Peso	195
Figura 3.109	Interior do Mercado Francisco Bolonha (da carne) do complexo Ver-o-Peso. Os pavilhões em estrutura de ferro foram produzidos pela firma Walter Macfarlane & Co.	196
Figura 3.110	Vista da Praça dos Estivadores em 1948. À direita vê-se os armazéns reformados do complexo Estação das Docas	196
Figura 3.111	Vista aérea da frente ribeirinha de Belém. Em primeiro plano os armazéns reformados do complexo Estação das Docas	196
Figura 3.112	Interior de um dos galpões do complexo Estação das Docas	197
Figuras 3.113 a 3.115	Vistas do passeio à beira rio do complexo Estação das Docas	197
Figura 3.116.	Mapa das regiões turísticas do Estado do Ceará segundo o PRODETUR I.	201
Figura 3.117.	Zonas de intervenção definidas pelo Projeto Fortaleza Atlântica em 1998.	205
Figuras 3.118 e 3.119.	Implantação geral do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999 e vista aérea do Porto do Mucuripe.	206
Figura 3.120.	Vista aérea do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999.	207

Figura 3.121.	Vista do Serviluz com o Farol do Mucuripe e o quebra-mar ao fundo.	207
Figura 3.122.	Esquema vertical do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999.	208
Figura 3.123.	Imagem do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999.	208
Figuras 3.124 a 3.126.	Imagens do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999.	209
Figura 3.127.	Imagem do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999.	210
Figura 3.128.	Levantamento das possíveis localizações para o CMEF.	215
Figura 3.129.	Reprodução das tabelas elaboradas pela PWC com o levantamento das características de equipamentos concorrentes equivalentes ao CMEFC e posição deste em relação aos demais nos quesitos 'Área para convenções' e 'Área para exposições e mostras comerciais'.	217
Figura 3.130.	Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 01: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções na área da no pátio ferroviário.	219
Figura 3.131.	Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 02: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções no Poço da Draga, adotando o CDMAC como elemento irradiador.	221
Figura 3.132.	Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 03: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções na área da INACE.	223

Figura 3.133.	Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 04: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções no Poço da Draga e quadras adjacentes.	224
Figura 3.134.	Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 05: Solução dispersa com Setor de Feiras na área da INACE e Setor de Convenções na área hoje ocupada pelo comércio atacadista.	225
Figura 3.135.	Estudo de implantação do CMEFC considerando a hipótese do aterro hidráulico. Na imagem a indicação das áreas do projeto e a demarcação da quadra para a qual seria transferida a comunidade do Poço da Draga (verde).	227
Figura 3.136.	Primeiros estudos de implantação dos edifícios do CMEFC na área aterrada elaborados pelos consórcios de escritórios de arquitetura que passaram a integrar o projeto.	227
Figura 3.137.	Implantação Geral do CMEFC considerando a hipótese do aterro hidráulico.	228
Figura 3.138.	Estudos de soluções viárias, de acessibilidade e mobilidade urbanas no contexto de implantação do CMEFC.	229
Figuras 3.139 e 3.140.	Estudos de controle de volumetria, com destaque para a delimitação da zona de baixo gabarito e as áreas nas quais seriam incentivadas a verticalização.	231
Figuras 3.141 e 3.142.	Implantação do CMEFC no aterro hidráulico e simulação de uso e ocupação do solo na sua área de influência.	232
Figuras 3.143 e 3.144.	Vista aérea do Poço da Draga e simulação virtual de implantação do CMEFC.	233
Figuras 3.145 e 3.147.	Imagens virtuais dos edifícios que compunham o CMEFC. Teatro-Auditório, Centro de Convenções e Pavilhão de Feiras.	234
Figura 3.148 e 3.149.	Corte típico e planta do pavimento térreo do projeto de relocação da Comunidade do Poço da Draga.	235
Figura 3.150.	Solução de adequação viária proposta para o CMEFC.	236
Figuras 3.151 a 3.153.	Vistas do Centro de Eventos em construção na Av. Washington Soares, ao lado do Centro de Convenções do Ceará.	238

Capítulo 4	Página	
Figuras 4.01 a 4.07.	Imagens Aéreas das Frentes Marítimas estudadas e suas áreas aproximadas de intervenção em comparação com o recorte da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. As imagens foram tomadas considerando a mesma altura de ponto de vista, estando, portanto, na mesma escala.	243
Figuras 4.08 a 4.10.	Imagens Aéreas do Parque do Flamengo no Rio de Janeiro. A criação de uma espaço público de lazer a partir de um aterro com extensão da paisagem natural. Arquitetos Affonso Eduardo Reidy.	249
Figuras 4.11 a 4.13.	Passeio Atlântico, litoral da cidade do Porto, Portugal. Arquiteto Manuel de Solà-Morales.	250
Figuras 4.14 a 4.16.	Reconversão do litoral de Matosinhos, Porto, Portugal. Arquiteto Eduardo Souto de Moura.	252
Figuras 4.17 a 4.21.	Imagens do Kursaal Concert Hall and Convention Center em San Sebastian, litoral norte da Espanha. Arquiteto Rafael Moneo.	253
Figuras 4.22 a 4.26.	Imagens da Frente Marítima de Vigo, Espanha. Arquiteto Guillermo Vasquez Consuegra.	254
Figuras 4.27 e 4.28.	Imagens do Passeio Marítimo de Benidorm, Espanha. Arquiteto Carlos Ferrater.	255
Figuras 4.29 e 4.30	A frente ribeirinha de Bilbao, Espanha, e o sistema de bondes elétricos.	255
Figuras 4.31 a 4.34.	Imagens do Oceanário de Lisboa, Portugal. Arquiteto Peter Chermayeff.	256
Figura 4.35	Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo.	260
Figura 4.36.	Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo.	261
Figura 4.37.	Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo.	262

Lista de Tabelas

		Página
Tabela 01	Síntese dos Investimentos do PRODETUR/CE I	201
Tabela 02	Demanda Turística via Fortaleza – 1995-2011	203
Tabela 03	Demanda Turística via Fortaleza por segmento – 1995 a 2010	214
Tabela 04	Demanda Turística via Fortaleza segundo a motivação em 2010	215

Sumário

Resumo

Abstract

Lista de Figuras

Sumário

Introdução

1

1. Expansão urbana e deslocamento do Centro: a Frente Marítima da Área Central como zona de transição

1.1. Frente Marítima da Área Central de Fortaleza: aspectos da evolução urbana 10

1.2. Novas localizações residenciais e lazer litorâneo: a cidade se abre para o mar 38

1.3. O surgimento de novas centralidades em Fortaleza: valorização do solo, dispersão e verticalização 49

2. Área Central e Frente Marítima: Planos Diretores e intervenções urbanas recentes

2.1. Do embelezamento ao desenho urbano: a Área Central nos planos Saboya Ribeiro (1947), Hélio Modesto (1963) e PLANDIRF (1972) 72

2.2. O Centro como “Área Problema”: os planos diretores fundados no controle da expansão urbana e a emergência do discurso de “requalificação” 92

2.3. Intervenções na Área Central e na Praia de Iracema: Nova Praça do Ferreira, Calçadão da Praia de Iracema, Reforma da Ponte dos Ingleses, Mercado Central, Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e Praça José de Alencar 100

3. A Frente Marítima da Área Central e a revalorização do Projeto Urbano como instrumento de intervenção

- | | |
|---|-----|
| 3.1. A transição do fordismo para a acumulação flexível nas cidades: novos horizontes do planejamento e do projeto urbanos | 133 |
| 3.2. Reabilitação de frentes de água como projeto de cidade: o panorama internacional e a experiência brasileira | 146 |
| 3.3. A Frente Marítima da Área Central de Fortaleza e os Grandes Projetos Urbanos: atividade turística e planejamento estratégico de cidade | 199 |

4. Considerações Finais

- | | |
|---|-----|
| 4.1. Uma agenda para o projeto urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza | 240 |
|---|-----|

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 5. Referências Bibliográficas | 263 |
|--------------------------------------|------------|



Introdução

Eu te vejo sair por aí
Te avisei que a cidade era um vão
Dá tua mão
Olha pra mim
Não faz assim
Não vai lá não

CHICO BUARQUE
As Vitrines, 1982

Sabemos, a partir de Lefebvre (1999) – que se apóia em Marx – que a cidade é antes de tudo uma astúcia do capital. Não é necessário proceder a uma leitura minuciosa para perceber que a cidade não existe para que nela se viva. A moradia é uma espécie de concessão – bastante custosa, por sinal – que a cidade faz para que nela habitem aqueles que ela reúne com a intenção primeira de maximizar a velocidade da circulação dos capitais produzidos por meio do engajamento dos indivíduos na atividade econômica.

A cidade seria, portanto, este palco montado pelo capital no qual se desenrolam as vicissitudes das sociedades que resultam do aprofundamento da divisão do trabalho e, em decorrência disso, do crescente distanciamento entre a produção para a sobrevivência de um lado, e a produção industrial e o comércio de outro. A cidade assim compreendida torna-se a expressão máxima do terciário.

A separação entre cidade e campo desenvolve-se na esteira do processo de industrialização e, pouco a pouco, expõe a oposição entre o trabalho produtivo vinculado à terra e o trabalho ligado às operações industriais e comerciais, igualmente dependentes da terra, só que agora sob a forma da propriedade privada imobiliária.

A supremacia das cidades perante as áreas agrícolas e não urbanizadas amplia-se hoje para além das escalas regionais e nacionais atestando, na virada para o século XXI, a hegemonia do urbano como fonte primeira da riqueza e da pobreza, do desenvolvimento e do atraso, do acesso

aos bens e serviços e da negação deste mesmo acesso, da criação de necessidades e da impossibilidade de realização destas mesmas necessidades. A cidade é, no fim das contas, o caos, a esquizofrenia, o permanente conflito.

Ao longo de todo o século XIX e até o presente multiplicam-se os discursos negativos sobre a cidade ao mesmo tempo em que emergem, como atividades reflexivas com pretensões científicas distanciadas das artes urbanas anteriores, o urbanismo e o planejamento urbano. Françoise Choay inicia seus estudos sobre o urbanismo afirmando:

“A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte. Ela produz as metrópoles, conurbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais. No entanto fracassa na ordenação desses locais. A sociedade industrial tem especialistas em planejamento urbano. No entanto, as criações do urbanismo são, em toda parte, assim que aparecem, contestadas, questionadas” (CHOAY, 1997: 1).

Com a industrialização a cidade toma consciência de si e de suas realizações. Ao mesmo tempo organizam-se, no âmbito das ciências, as análises e proposições que têm por meta a solução dos problemas urbanos. Este embate secular entre a realidade e o projeto transformador parece ganhar contornos de drama insolúvel na aurora do século XXI. Ainda assim o projeto como ‘antevisão de um cenário possível’ é uma atividade simplesmente inevitável no âmago das sociedades contemporâneas e ainda mais urgente do que fora nos dois séculos anteriores em razão das pressões exercidas pela imensa massa de habitantes urbanos sobre as cidades.

O presente trabalho parte do debate teórico acerca das recentes transformações sociais e dos novos arranjos da economia mundial do ponto de vista de sua repercussão na estrutura espacial das cidades. Tem a pretensão de assinalar determinadas positivities do urbano a despeito do caos aparente e das insuficiências históricas do planejamento urbano bem como afirmar a primazia do projeto como instrumento fundamental no âmbito da política urbana contemporânea. Buscamos entender a cidade contemporânea e analisar as novas perspectivas do planejamento urbano com foco em um aspecto específico da realidade político-econômica da cidade contemporânea: a revalorização de áreas centrais e frentes marítimas deterioradas e a

consequente revalorização do projeto urbano como instrumento de intervenção num contexto de aproximação dos poderes públicos em direção à iniciativa privada e à economia de mercado.

Transformações econômicas, território e revalorização de áreas centrais.

O objeto de estudo desta tese situa-se na articulação entre as transformações na configuração urbana e social das grandes cidades nos últimos anos e a emergência da reabilitação de áreas centrais no bojo de profundas transformações operadas na base do sistema capitalista a partir da década de 70.

Sabemos que a recente reestruturação produtiva capitalista com base na revolução tecnológica da micro-eletrônica e das comunicações repercutiu no território ao produzir uma nova divisão do trabalho nas escalas internacional e inter-regional, bem como no interior das grandes áreas metropolitanas (CASTELLS, 1986). Essas transformações estruturais deram origem a novas formas e processos espaciais fundamentados numa lógica espaço-temporal caracterizada pela proeminência dos fluxos de capital, informação, tecnologia, imagens e símbolos. Assistimos hoje à emergência de uma nova forma espacial característica das práticas sociais que dominam e moldam a sociedade em rede: o espaço de fluxos (CASTELLS, 1999).

A homogeneização de formas espaciais e processos sociais, sob o pretexto da transcendência de barreiras nacionais e regionais, muitas vezes induz à permissividade no tratamento das questões relativas à renovação urbana e à reconstrução do espaço público. As intervenções urbanísticas frequentemente desconsideram especificidades do lugar, escapam da história e da cultura e tornam-se reféns do mundo imaginário das possibilidades ilimitadas que embasam a lógica transmitida pela mídia (CASTELLS, 1999). Neste quadro de globalização, as cidades – sobretudo as grandes cidades – tornam-se os pontos de articulação por excelência dos fluxos globais. Este protagonismo das cidades na economia mundial instala novas formas de pensar a gestão urbana, o desenvolvimento local e as intervenções no espaço urbano (BORJA & CASTELLS, 1997; HARVEY, 2005).

Os centros históricos das cidades, que tradicionalmente concentravam os maiores volumes de investimento e os fluxos de maior importância para o funcionamento da economia urbana, se

vêm preteridos em favor de novas áreas da cidade mais propícias à ação dos fluxos de capitais cada vez mais móveis. O desenvolvimento desigual de porções específicas do território em razão dos investimentos imobiliários deflagra o surgimento de novas centralidades que passam a disputar com o centro tradicional. Neste quadro de dispersão e fragmentação predominam sobre o centro histórico dois processos que se reforçam mutuamente: especialização funcional e diferenciação social.

A busca por pontos privilegiados no território metropolitano em razão da maximização da reprodutibilidade do capital relega o centro histórico a uma posição secundária quanto ao investimento público em melhorias urbanas e ao investimento imobiliário privado.

Como efeito do processo de depreciação econômica da infraestrutura instalada deflagrado pela consolidação de novas centralidades assistimos, a partir dos anos 1960, à emergência do Centro como 'área problema' no âmbito do planejamento urbano. Neste momento novas nuances conceituais surgem em função da revalorização dos aspectos sociais, culturais e simbólicos da cidade nas estratégias de reabilitação urbana de áreas deprimidas em oposição às intervenções de renovação urbana típicas da década de 70, as quais, excessivamente voltadas para a reversão do quadro de degradação econômica, tornaram-se poderosos instrumentos de valorização imobiliária que terminaram por agravar o quadro de segregação sócio-espacial e de homogeneização funcional daquelas áreas (JACOBS, 2000; JACQUES & VAZ, 2003; TOURINHO, 2004).

A reabilitação urbana ganha força ao contrapor-se às políticas de renovação fundadas na excessiva demolição e ao afirmar novos modos de interpretação da realidade territorial que levam a formas de atuação que consideram, como ponto de partida, a cidade existente.

Reabilitação urbana de frentes de água como projeto de cidade.

De acordo com Harvey (1993), o novo regime de acumulação flexível traz consigo uma nova forma de análise e intervenção no espaço urbano. A ruptura com a idéia modernista de planejamento com base em planos de larga escala, de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais, marcados pelo funcionalismo das estruturas e zoneamento de atividades é assinalada

pela emergência de um novo paradigma de planejamento que parte do conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, passível de ser modificado apenas por projetos urbanos de escala intermediária ou local. Cada vez mais frequentes, estas ações urbanísticas localizadas constituem-se como oportunidades singulares para realizar intervenções estratégicas que na maioria das vezes incidem sobre as áreas centrais e consolidadas das cidades.

Estas ações situam-se numa dupla oposição: de um lado contrapõem-se à expansão em direção à periferia, e de outro distinguem-se do planejamento tradicional que regula a cidade com base nas abstrações dos indicadores urbanísticos para assumir o fragmento urbano como espaço a ser intencionalmente projetado. A cidade passa a ser percebida como objeto de tratamento arquitetônico. No campo destas novas 'tipologias' de operação as intervenções em frentes de água têm se destacado como um dos projetos urbanos mais frequentes nas últimas décadas.

Na esteira da crise do petróleo na década de 70, da ascensão da corporação transnacional e dos mercados financeiros, do colapso das barreiras espaciais entre nações e da crise dos estados nacionais, ressurgem, com vigor, os princípios do liberalismo econômico. No âmbito da cidade as estratégias de intervenção direcionam seu foco para a inserção competitiva do sistema urbano nos fluxos econômicos globais. A nova política urbana passa a se orientar em função da visão empresarial, fundada no planejamento estratégico, na parceria público-privada e no *marketing* urbano.

As áreas centrais e as frentes de água nas grandes cidades litorâneas transformaram-se na mais nova fronteira do urbanismo contemporâneo. A percepção destas frações do território como espaços estratégicos do ponto de vista da inserção da cidade nos fluxos de capitais fez emergir novas matrizes de planejamento e desenho urbanos com vistas à sua requalificação espacial e recuperação econômica.

Objetivo da pesquisa e estrutura do trabalho.

O presente estudo tem por objetivo situar o recente processo de revalorização do projeto urbano como instrumento de reflexão e intervenção em Fortaleza tendo como foco o recorte espacial da Frente Marítima da Área Central da cidade (Figuras 0.01 e 0.02). O trabalho procura demonstrar

a hipótese de que os projetos recentes para a orla marítima de Fortaleza estão inseridos no contexto dos grandes projetos urbanos contemporâneos e buscam inseri-la no panorama do turismo internacional.

O trabalho está organizado em quatro capítulos. Iniciamos, no Capítulo 1, por uma abordagem que busca descortinar o processo histórico de constituição da área de estudo enfatizando sua condição de 'zona de transição' e o caráter de desconexão em relação ao tecido urbano circundante. Procuramos evidenciar que estas características resultam de sucessivas mudanças no uso do solo decorrentes de transformações relativas às atividades portuárias da cidade e da ausência de políticas urbanas capazes de se imporem às ocupações espontâneas e inadequadas que sucederam na área nos últimos quarenta anos.

Dentre os aspectos importantes da evolução urbana de Fortaleza e do recorte espacial em questão destacamos a condição característica de isolamento da área litorânea em relação à tessitura do núcleo urbano no início do século XIX e o agravamento desta situação em função do desinteresse generalizado em relação às zonas de praia, o que levou à instalação de infraestruturas que comprometeram a conexão equilibrada entre estas duas zonas nas décadas seguintes e durante todo o século XX.

Em seguida abordamos os processos de deslocamento residencial e de surgimento do lazer litorâneo que prenunciam a constituição e posterior consolidação de novas centralidades que passam, aos poucos, da condição de complementaridade em relação ao Centro tradicional da cidade à condição de centralidades terciárias fortes que passam a rivalizar com este último, sobretudo na oferta de serviços.

No capítulo 2 analisamos as perspectivas sob as quais o Centro e a Frente Marítima são abordados nos Planos Diretores elaborados desde os anos 1940 com o objetivo de sublinhar a transição da abordagem remodeladora calcada no desenho urbano para a abordagem fundada no controle da expansão urbana baseada no aparato jurídico-normativo. Neste ponto discutimos o processo de metropolização, a verticalização, a dispersão urbana e a emergência do discurso de 'requalificação' no momento em que o Centro passa à condição de 'área-problema' do ponto de vista do planejamento urbano municipal.

■ Centro
■ Praia de Iracema



Figura 0.01. Localização do Centro e da Praia de Iracema em Fortaleza. Fonte: PDP-FOR, 2008. (elaborado pelo autor)

Em Paralelo, apresentamos uma discussão acerca das principais intervenções públicas realizadas na Área Central de Fortaleza e na Frente Marítima nos últimos vinte anos pelas gestões municipal e estadual com o objetivo de evidenciar o alto grau de desconexão existente entre elas e o caráter pontual de seus efeitos em que pese o fato de incidirem sobre espaços referenciais da vida urbana da cidade e buscarem a recuperação de áreas semi-abandonadas com a intenção de torná-las adequadas à atividade turística.

- Limite dos Bairros
- Revitalização Urbana
- Preservação Urbana
- Renovação Urbana
- ZEIS – Zonas de Interesse Social

Legenda: 1. Fortaleza de N. Sa. da Assunção / 2. Passeio Público / 3. Santa Casa de Misericórdia / 4. EMCETUR (Antiga Cadeia Pública) / 5. Praça do Ferreira / 6. Praça General Tibúrcio (dos Leões) / 7. Paço Municipal (Antigo Palácio do Bispo) / 8. Catedral / 9. Mercado Central / 10. Teatro São José / 11. Praça Cristo Redentor / 12. Seminário da Prainha / 13. Biblioteca Pública Menezes Pimentel / 14. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 15. Praça Almirante Saldanha (Antiga Praça da Alfândega) / 16. Secretaria da Fazenda – SEFAZ / 17. Caixa Econômica Federal (Antiga Alfândega) / 18. Secretaria da Fazenda – SEFAZ / 19. Estaleiro Naval INACE / 20. Favela do Poço da Draga / 21. Ponte Metálica (Antiga Ponte da Alfândega) / 22. Sede DNOCS (demolido / Futuro Acquário Ceará) / 23. Ponte dos Ingleses / 24. Calçadão da Praia de Iracema / 25. Igreja de São Pedro / 26. São Pedro Hotel / 27. Marina Park Hotel / 28. Aterro da Praia de Iracema.



Figura 0.02. Imagem aérea do recorte espacial da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Em destaque os Setores da Zona de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema - Lei nº7814, de 30 de outubro de 1995, as áreas consideradas Zonas de Interesse Social pelo novo Plano Diretor Participativo - PDP-FOR, 2008, e os espaços e edifícios importantes no contexto da evolução urbana da antiga área portuária e das últimas intervenções realizadas na Praia de Iracema. Fonte: Base de dados Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

No capítulo 3 iniciamos por uma reflexão acerca das transformações ocorridas nas matrizes teóricas e práticas que fundamentam o planejamento e o projeto urbanos nas últimas décadas do século XX e início do XXI em decorrência das mudanças de ordem política e econômica no panorama da globalização com ênfase para a emergência do planejamento estratégico urbano e da gestão urbana de cunho empreendedor. Destacamos, também, os processos de desregulamentação urbanística e competição interurbana e seu reatamento nas políticas urbanas.

Em seguida buscamos afirmar a primazia do projeto na política urbana contemporânea por meio da leitura de projetos referenciais de frentes marítimas e ribeirinhas no Brasil e no mundo. Procuramos dar relevo ao modo de enfrentamento das questões urbanas em cada contexto destacando os programas contemplados, os critérios de intervenção, as formas de participação do poder público e da iniciativa privada, os modos de financiamento das operações e os princípios de planejamento e desenho urbanos utilizados.

A parte final do capítulo focaliza o aspecto central da pesquisa. A partir da caracterização da atividade turística em Fortaleza apresentamos as diretrizes de planejamento e as formas de investimento na atividade no âmbito das políticas dos 'Governos das Mudanças' e enfatizamos o processo de consolidação do turismo litorâneo com base no binômio sol-mar.

Concluimos o capítulo com o objeto central da pesquisa: a análise do projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC, elaborado entre 2000 e 2002, que figura como o mais significativo episódio de cristalização de idéias com o objetivo de criação de espaços e equipamentos para uma atividade turística complementar ao turismo de lazer. Nesta análise procuramos dar relevo à forma como o recorte espacial da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza é tematizado pelos arquitetos com base na leitura dos programas, na análise das concepções e estratégias de intervenção no espaço urbano e nos princípios de desenho urbano afirmados.

Nas considerações finais propusemos a elaboração de uma agenda para o projeto urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza a partir do fundamento básico de aproximação do exercício da análise urbana com a dimensão propositiva, isto é, com o projeto urbano. No caso específico deste recorte procuramos apontar para a necessidade de interpretar a reabilitação

urbana como transformação da estrutura espacial com vistas à sua projeção na estrutura econômica por meio da adequação das estruturas físicas às exigências das dinâmicas das atividades urbanas contemporâneas, buscando promover a diversidade de usos, o adensamento da ocupação, a acessibilidade e a requalificação do espaço público.

Nestes termos queremos sublinhar que, embora reconheçamos a importância da gestão urbana, das políticas urbanas e dos princípios e instrumentos de planejamento, pretendemos afirmar a reabilitação urbana como tarefa eminentemente projetual.

Neste sentido parece apropriado concluir esta introdução com a reflexão inicial do arquiteto Nuno Portas em seu livro *A Cidade como Arquitetura*:

“Afirmaremos que a cidade precisa cada vez mais de arquitetura e que nenhum técnico setorial a pode dar forma, como estrutura de serviço e significação que é. Historicamente a intervenção das técnicas coincide com des-estruturação e morte do urbano. Mas os arquitetos, que com alguma inconsciência se atribuem a qualidade de homens de síntese, se quiserem re-dar qualidade à cidade da era da técnica e dos técnicos e dos fenômenos complexos de cuja solução há que dar conta, terão de abalançar-se a um intenso esforço de estudo, a modificar a sua formação, re-formulando corajosamente o seu lugar na edificação da cidade” (PORTAS, 1969: 10).

1. Expansão urbana e deslocamento do Centro: a Frente Marítima da Área Central como zona de transição



1.1. Frente Marítima da Área Central de Fortaleza: aspectos da evolução urbana

O Ceará não tem este ar triste, sombrio, que apresentam muitas cidades brasileiras; sente-se ali movimento, vida e prosperidade. Em frente corre a larga praia de areias brancas, e o murmúrio do mar batendo nos arrecifes chega a ouvir-se até no centro da cidade

ELIZABETH AGASSIZ
Viagem ao Brasil, 1866

O objeto de estudo desta tese situa-se na convergência entre novas formas de atuação no território da cidade existente e as transformações recentes na configuração urbana e social do recorte espacial denominado Frente Marítima da Área Central de Fortaleza.

Transformadas em novas fronteiras para o urbanismo contemporâneo, as frentes de água e as áreas centrais das grandes cidades brasileiras são alçadas à condição de espaços estratégicos do ponto de vista da inserção da cidade nos fluxos globalizados de capitais, bens, imagens e pessoas. As questões relativas à reabilitação urbana destas áreas inserem-se, portanto, no panorama de grandes mudanças no âmbito sócio-econômico e cultural, o que leva à emergência de novos modos de interpretação da realidade territorial da cidade e de novas formas de atuação que consideram como ponto de partida a cidade existente. Cumpre, portanto, iniciarmos com a afirmação da premissa fundamental do projeto urbano contemporâneo.

Apoiadas no conceito 'intervenção na cidade existente' elaborado pelo arquiteto português Nuno Portas (1986), MEYER & GROSTEIN afirmam:

"O projeto urbano contemporâneo – que tem como objeto a cidade existente – parte, necessariamente, da análise e da compreensão de sua configuração histórica. Essa, por sua vez, só poderá ser alcançada mediante a associação do conhecimento da evolução urbana e dos condicionantes de todos os tipos que atuaram ao longo de sua estruturação. Portanto, é a partir dessa abordagem inicial que se podem avaliar as dinâmicas e as transformações que estão

1. Fortaleza passa a usar o título de Vila em 1726, vinte e sete anos depois da primeira vila da capitania, a do Aquiraz, com a qual disputava a hegemonia do poder local. Em 1823, por determinação imperial, Fortaleza é elevada à categoria de cidade, sob a determinação de Fortaleza de Nova Bragança (CASTRO, 1977).

presentes no momento em que são projetados novos espaços e novos usos para o Centro” (MEYER & GROSTEIN, 2010: 19).

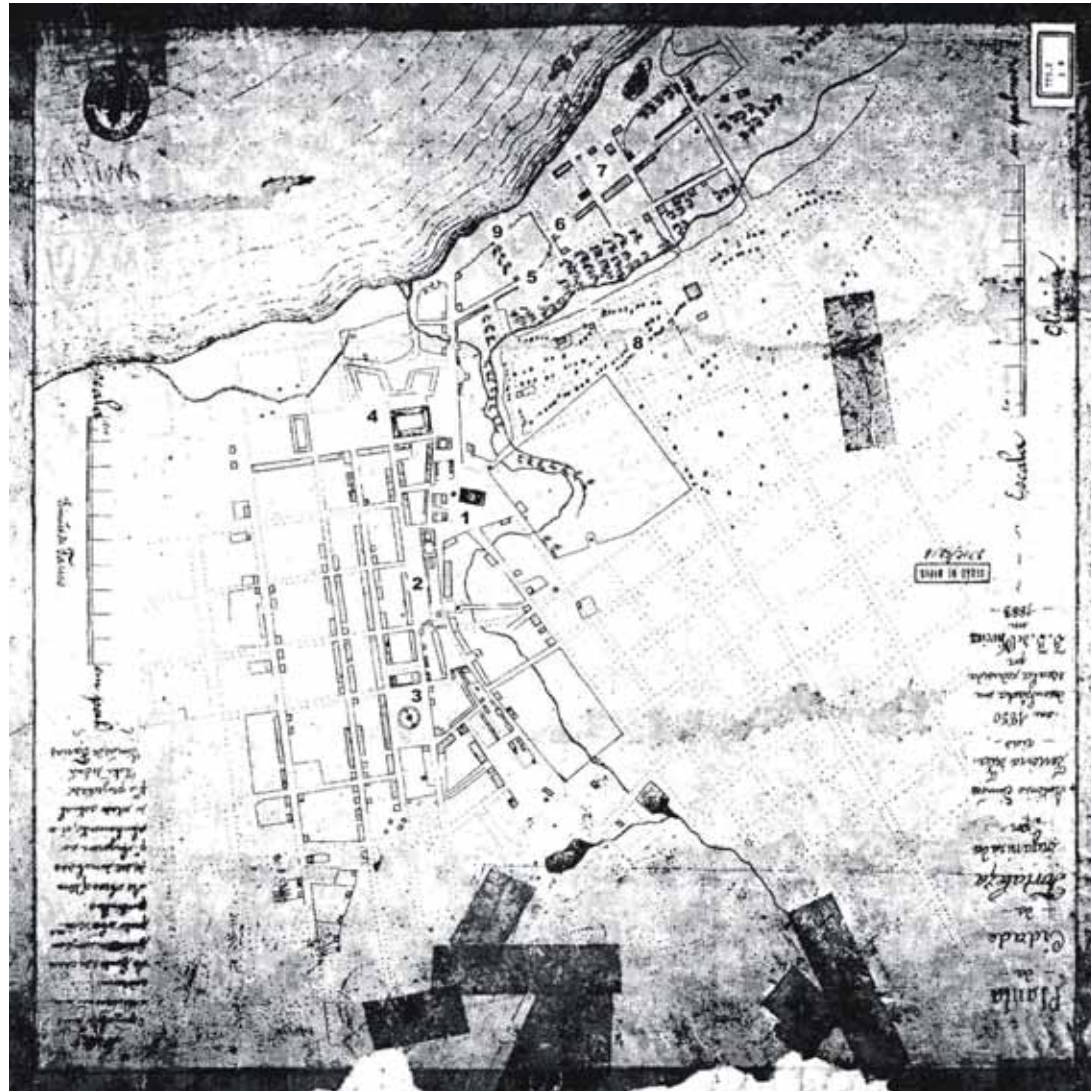
Consoante esta premissa e de modo a oferecer o substrato para a análise dos projetos recentemente elaborados para a Frente Marítima da Área Central de Fortaleza, propomo-nos iniciar pela caracterização da área de estudo partindo do recuo histórico que nos permita dar relevo aos fatores determinantes da estrutura urbana da Área Central de Fortaleza e, de modo particular, da sua Frente Marítima.

Esta caracterização pretende assinalar, principalmente, dois aspectos: em primeiro lugar demonstrar que apesar da aparente diluição e fragilidade da urbanidade no recorte delineado subsistem potencialidades que permitem afirmá-lo como peça urbana singular no espaço intra-urbano, o que o torna passível de ser estudado e projetado tendo em vista sua re-inserção na tessitura urbana nesta escala. Em segundo lugar evidenciar que uma vez posta a discussão sobre as prioridades de projeto para aquela área faz-se necessário afirmar o indispensável compromisso entre a análise urbana e a dimensão propositiva.

Origens do desenho urbano.

Como se sabe, diferentemente do que ocorreu nas capitanias da zona da mata nordestina, o povoamento da capitania do Ceará floresceu inicialmente nos sertões e não no litoral. Notadamente ao longo do século XVIII a economia da capitania, baseada na pecuária extensiva, assumiu a função de subsídio à atividade açucareira fornecendo-lhe a carne e outros bens derivados. O caráter itinerante da atividade, embora repercutisse no povoamento esparsa do território, ensejou a formação de núcleos urbanos de relativa importância como Icó, Aracati e Sobral.

Nesse contexto a Vila da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção¹ aparece como coadjuvante. Na sua origem e formação predominam fatores relacionados à defesa do território e à condição de local de ‘baldeação’ entre as capitanias do leste e o litoral oeste em direção ao Maranhão (CASTRO, 1977). O efetivo desenvolvimento da pequena Vila só tomará corpo na virada para o século XIX em razão de dois importantes fatores: a separação da capitania do Ceará da de



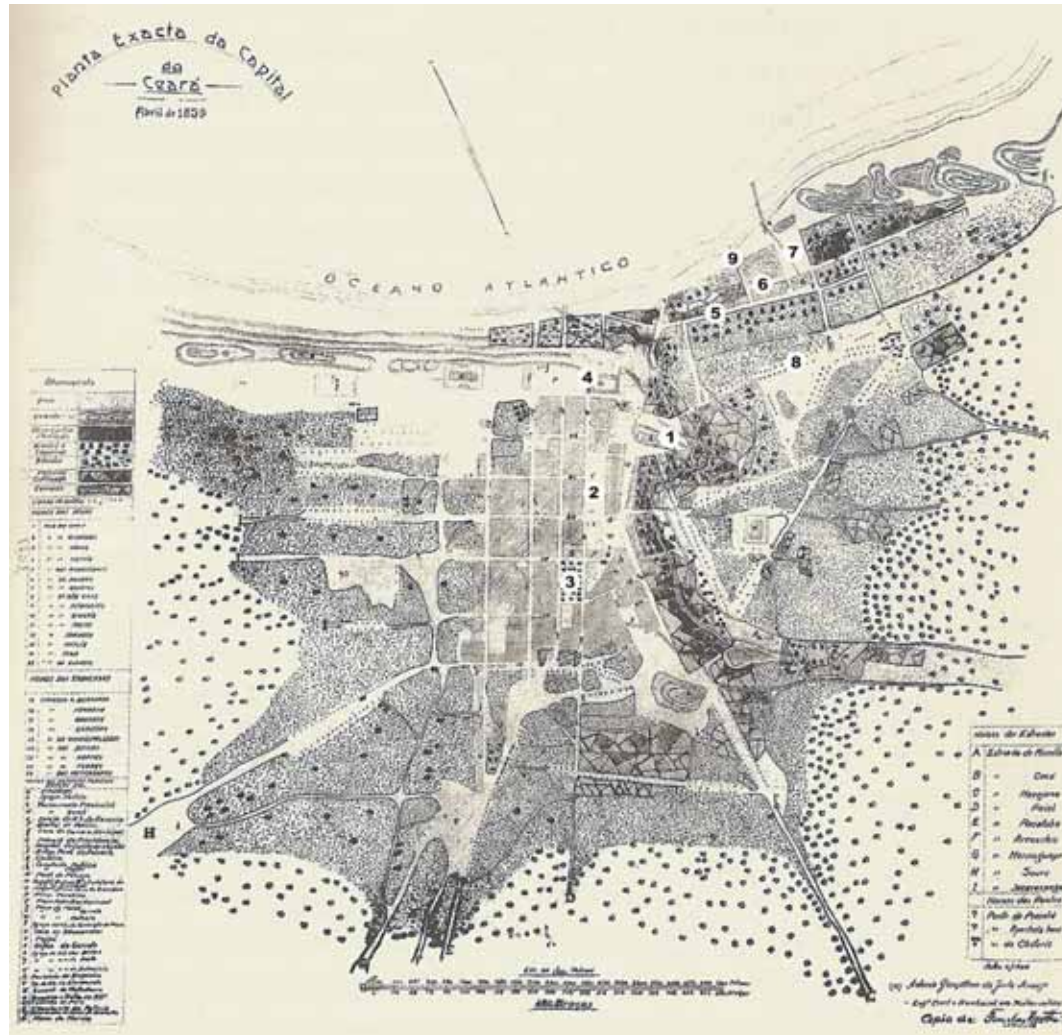
Com base na diretriz de Paulet, a Fortaleza da primeira metade do século XIX se apresenta, do ponto de vista do tecido urbano, constituída de três setores distintos, não obstante conectados: o tabuleiro de ruas e travessas em ângulo reto que parte do Forte e se situa no planalto a oeste do Pajeú; o conjunto de glebas com dimensões maiores e formas irregulares que se conformam à topografia do riacho, numa cota inferior, organizadas em função do Largo da Matriz e das atividades do Mercado na Praça Carolina; e a aglomeração do núcleo da praia, constituída por uma ocupação ainda muito espontânea, praticamente no nível do mar, em torno da Praça da Alfândega, núcleo polarizador das incipientes atividades portuárias da época. A implantação do traçado de Paulet e os setores característicos podem ser observados na planta organizada por seu assistente, Antônio Simões Ferreira de Farias, em 1850. Observa-se que o 'núcleo da praia' nasceu, em decorrência das funções que desempenhava, claramente separado da vila principal, onde se situavam as residências e a vida urbana ligada ao comércio local e às atividades cívicas (Figura 1.03).

Legenda: 1. Praça da Matriz / 2. Praça do Mercado / 3. Praça Municipal (do Ferreira) / 4. Fortaleza de Na. Sa. da Assunção / 5. Rua da Praia (Atual Rua José Avelino) / 6. Rua da Alfândega (Atual Rua Dragão do Mar) / 7. Praça da Alfândega (com o edifício da alfândega velha) / 8. Caminho de ligação da Matriz com a Igreja da Conceição da Prinha (estendia-se em direção à ponta do Mucuripe, passando pela praia do Meireles) / 9. Faixa de Praia (atual Av. Pessoa Anta).

Figura 1.03. Planta da cidade da Fortaleza. Organizada por Antônio Simões Ferreira de Farias em 1850 e desenhada em escala reduzida por J. B. de Oliveira em 1883. Fonte: CASTRO, 2005.

2. O Eng^o da Província Adolpho Herbster assume a função de arquiteto da Câmara Municipal de Fortaleza em 1857 em função da urgência de se retomarem as atividades de arruamento da cidade demandadas pela obras de particulares que se viam impedidas de ocorrer por falta de um balizamento para a extensão da área a urbanizar (CASTRO, 1994).

A condição de espaço deslocado da tessitura principal é reforçada pela barreira natural do vale do riacho e especialmente pela topografia acidentada da área situada entre a rua – apenas delineada – que passava nos fundos da alfândega velha, na cota 4m, e o caminho de ligação da matriz com a Igreja da Conceição da Prainha na cota 15m.



Na Planta Exacta da Capital do Ceará, levantada pelo Eng^o Adolpho Herbster² em 1859, toda esta área em declive aparece como um areal ensombrado por denso coqueiral (CASTRO, 1982), e as margens do Pajeú ocupadas por áreas de plantio, de tal maneira que a ligação entre a vila e o porto se dava quase que exclusivamente pela extensão da Rua Direita, em frente à Matriz (atual Conde D'Eu), em direção à praia Formosa, onde se encontrava com a Rua da Praia (Atual Rua José Avelino).

A planta de Herbster é o retrato de uma Fortaleza que se apresenta ainda muito precária no que diz respeito às infraestruturas urbanas de abastecimento de água, transportes, pavimentação e drenagem. Uma dessas infraestruturas se tornará determinante para a configuração do recorte espacial da Frente Marítima: a via férrea de ligação entre Fortaleza e o interior do estado e sua posterior extensão para a Praça da Alfândega, na zona portuária.

Legenda: 1. Praça da Matriz / 2. Praça do Mercado / 3. Praça Municipal (do Ferreira) / 4. Fortaleza de Na. Sa. da Assunção / 5. Rua da Praia (Atual Rua José Avelino) / 6. Rua da Alfândega (Atual Rua Dragão do Mar) / 7. Praça da Alfândega (com o edifício da alfândega velha) / 8. Caminho de ligação da Matriz com a Igreja da Conceição da Prainha (estendia-se em direção à ponta do Mucuripe, passando pela praia do Meireles) / 9. Faixa de Praia (atual Av. Pessoa Anta).

Figura 1.04. Planta Exacta da Capital do Ceará. Levantada pelo Eng^o Adolpho Herbster em 1859. Fonte: CHAVES, 2006.

3. A estação ferroviária que aparece na planta de Herbster de 1875 situava-se no mesmo local da atual Estação João Felipe, mas tratava-se de outra edificação (CASTRO, 1982).



Figura 1.05. Mapa do sistema ferroviário cearense.
Fonte: DANTAS, 2002.

A malha ferroviária e a consolidação do porto na Praia Formosa.

Fortaleza foi, sem dúvida, a principal beneficiária da intensificação da cultura do algodão no Ceará. A dominação das regiões produtoras de algodão, fato que irá repercutir na ampliação dos fluxos no porto, deveu-se a uma ação coordenada do governo da província. De acordo com DANTAS,

“No conflito de interesses, Fortaleza emprega todas as armas de que dispõe para ampliar a zona de influência e de dominação. Aproveitando-se da posição de capital (principalmente após consubstanciação do Brasil império), legisla sobre tarifas alfandegárias e investe na construção de vias de comunicação. A primeira medida, inscrita no domínio político-administrativo, possibilita a incorporação das regiões produtoras de algodão gravitando na zona de influência de Sobral. A integração dá-se por motivo de baixa de 50% nas tarifas alfandegárias dos produtos exportados, a partir de Fortaleza. Após a baixa, decretada em 27 de maio de 1803, todo o algodão produzido no norte do Ceará passa a ser enviado, pelos portos de Camocim e Acaraú, ao porto de Fortaleza. A segunda medida, inscrita no domínio tecnológico e complementar da primeira, determina a construção do sistema ferroviário ligando Fortaleza ao sertão” (DANTAS, 2002: 28-29).

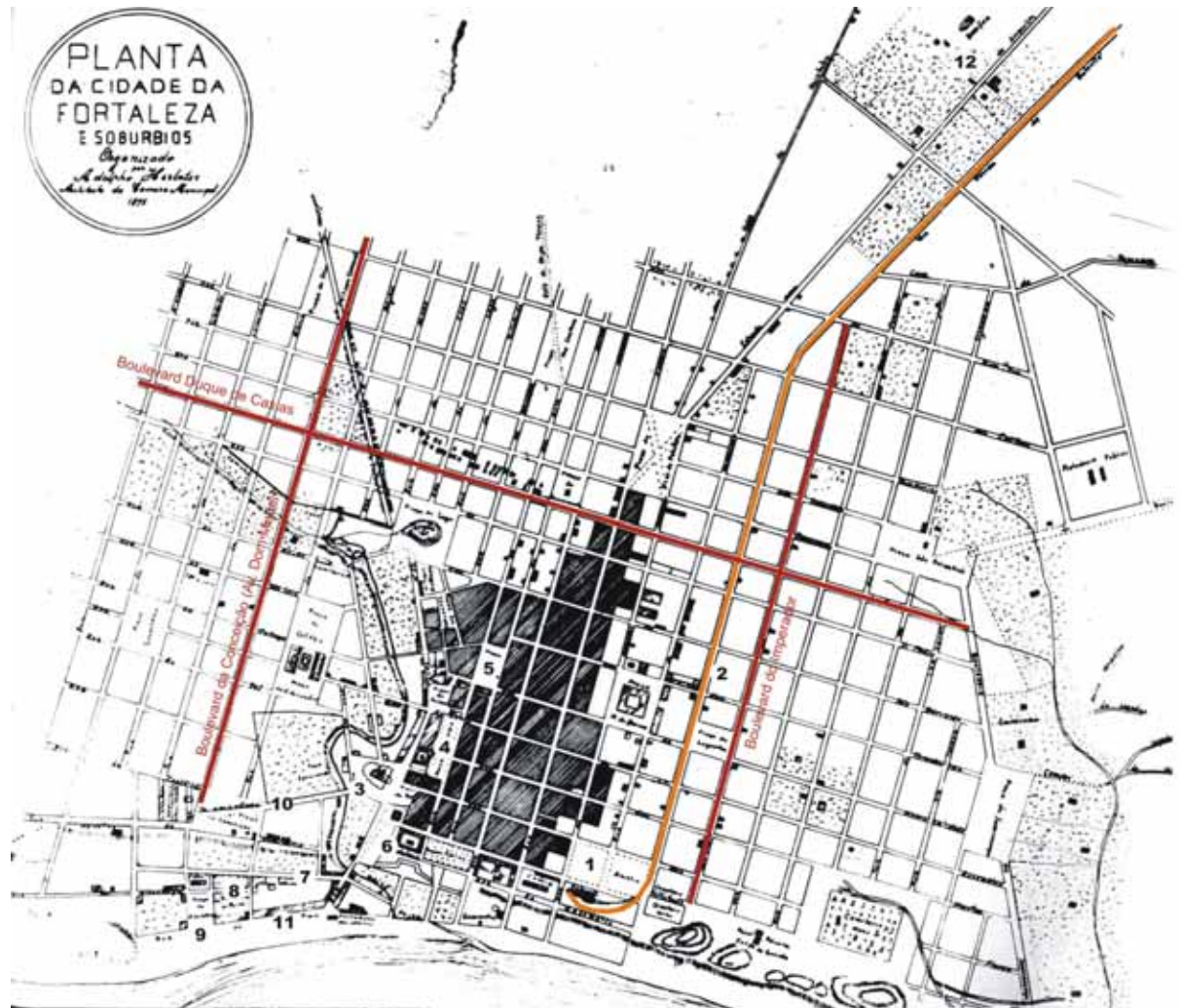
A implantação da linha ferroviária que fazia ligação de Fortaleza com a cidade de Baturité tem início em 1872 e chega a esta cidade em 1882. A escolha da localização dos trilhos na capital obedeceu à diretriz de busca por soluções topográficas mais econômicas de modo a evitar a construção de obras de arte, bem como de contornar a área urbanizada da cidade. Assentada na cumeeira que dividia as duas bacias hidrográficas no município – a do rio Cocó, a leste e a do rio Ceará, a oeste, - partia da Estação Ferroviária, na Praça Amélia, e seguia na direção sul-sudoeste, atravessando as áreas do sítio Benfica (CASTRO, 1982).

A Estação³ erguia-se defronte à praça e alinhava-se com as demais construções situadas na atual Av. João Moreira: o Quartel (antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção), o Hospital (atual Santa Casa de Misericórdia) e a Cadeia Pública (Atual Emcetur). A implantação da edificação e das áreas de manobras dos trens e a própria natureza do equipamento viriam reforçar a condição de isolamento da área edificada da cidade de então – isto é, o centro da cidade hoje – com relação à faixa de praia.

As instalações ferroviárias estão presentes na Planta da Cidade elaborada por Adolpho Herbster em 1875. A planta de Herbster figura não apenas como um levantamento da cidade existente – embora o contenha – mas como verdadeiro plano de expansão urbana (Figura 1.06). O esquema proposto parte da expansão da malha quadriculada com base na implantação de três boulevares: da Conceição (atual Av. Dom Manuel), Duque de Caxias e do Imperador.

Legenda: 1. Praça Amélia – Estação Ferroviária / 2. Via férrea Fortaleza-Baturité / 3. Praça da Matriz / 4. Praça do Mercado / 5. Praça Municipal (do Ferreira) / 6. Fortaleza de Na. Sa. da Assunção / 7. Antiga Rua da Praia (Atual Rua José Avelino) / 8. Rua da Alfândega (Atual Rua Dragão do Mar) / 9. Praça da Alfândega (com o edifício da alfândega velha) / 10. Caminho de ligação da Matriz com a Igreja da Conceição da Prainha (estendia-se em direção à ponta do Mucuripe, passando pela praia do Meireles) / 11. Nova Rua da Praia (atual Av. Pessoa Anta) / 12. Sítio Benfica.

Figura 1.06. Planta da Cidade da Fortaleza e Sobúrbios elaborada por Adolpho Herbster em 1875. A área hachurada corresponde àquela efetivamente ocupada em 1875. A malha quadriculada em xadrez sendo a área projetada para a expansão urbana da cidade. Em destaque a linha ferroviária. Fontes: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979; CASTRO, 1982. (Elaborado pelo autor)



Segundo CASTRO (1982), o desenho, possivelmente influenciado pelas intervenções de Haussmann em Paris, pretendia dotar a cidade de uma organização clara e oferecer uma escala compatível com sua estrutura econômica, ao mesmo tempo procurava atender às novidades tecnológicas que vinham sendo introduzidas, com destaque para o serviço de transporte urbano por meio de bondes puxados por burros, implantado a partir de 1875.

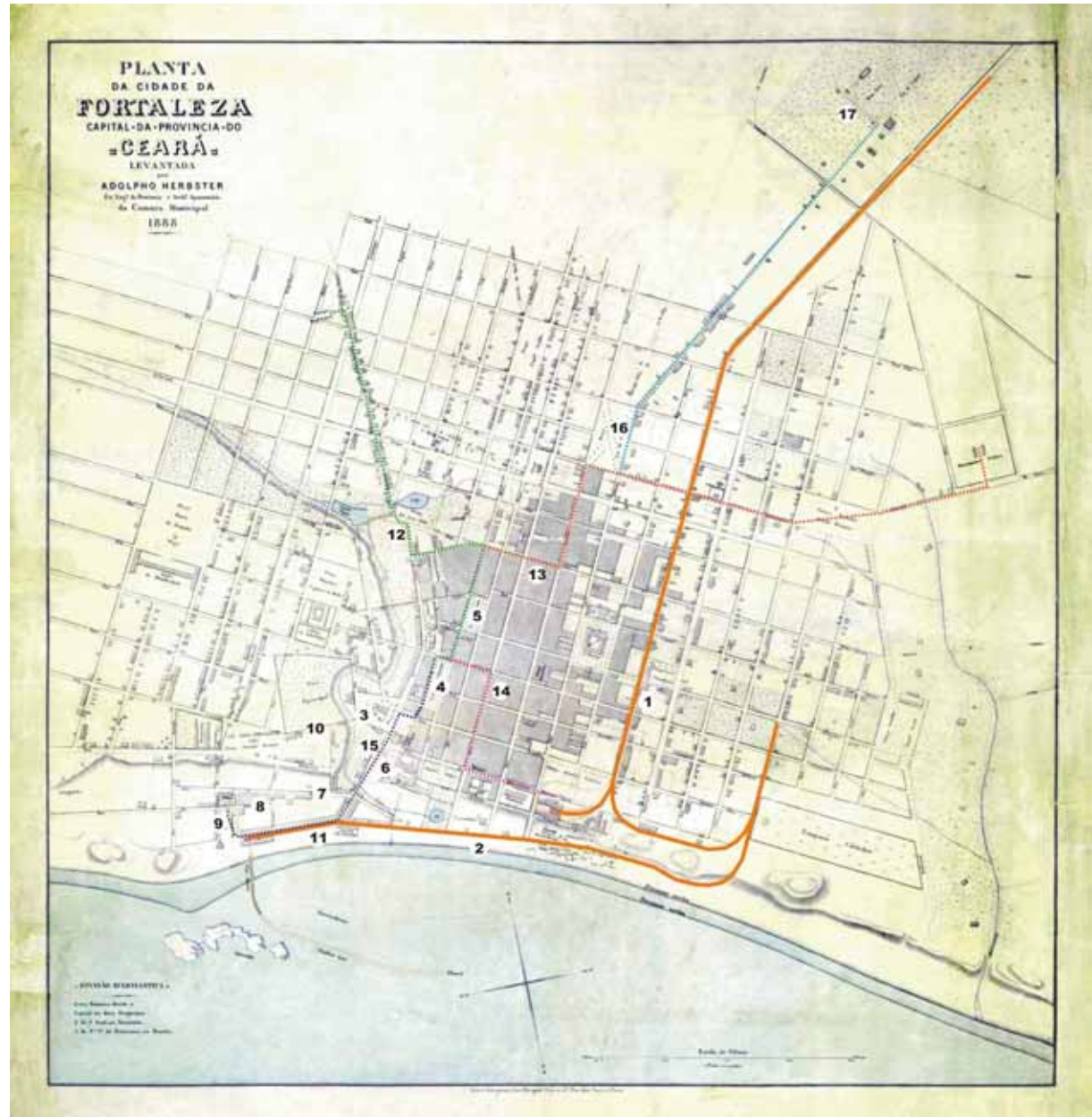
No que diz respeito à faixa litorânea da cidade – a Praia Formosa – o plano de Herbster terá pouca ou nenhuma influência. Transposto o Riacho Pajeú, onde o desenho limita-se à indicação da preservação de suas margens e adapta-se ao sistema de ruas existentes, a malha ortogonal se espalha em todas as direções até encontrar limitantes já consolidados: as vias radiais de ligação com o interior, ao sul e sudoeste – que pretendia suprimir – e a calha do Riacho Jacarecanga, a oeste.



Figura 1.07. Vista do ramal ferroviário em direção ao porto no Poço da Draga. Os trilhos serpenteavam entre as dunas, contidos por paredes de pau-a-pique, segregando a faixa de praia em relação à cidade. Ao fundo avista-se o quebra-mar e o viaduto de ligação com o continente. Foto de 1928. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

A condição topográfica, a natureza das atividades portuárias e o desinteresse generalizado em relação às zonas de praia repercutiram na fraca urbanização da beira-mar. A faixa de praia caracterizava-se como território de usos insalubres, como o gasômetro e o depósito de lixo, que conviviam com a atividade da pesca e com parte da habitação dos pobres da cidade. Por esta razão, quando o volume da produção algodoeira exigiu a extensão da via férrea até o porto, os trilhos do novo ramal ferroviário que se estendia até a Parada Marítima da Alfândega foram ali localizados (Figura 1.07).

A ampliação da malha ferroviária na cidade e o surgimento das linhas de bondes a tração animal encontram-se registrados na Planta da Cidade da Fortaleza Capital da Província do Ceará elaborada por Adolpho Herbster em 1888 (Figura 1.08). Levantada quando Herbster já se encontrava afastado de suas atribuições técnicas junto à Câmara Municipal, constitui o último registro do século XIX com relação à evolução e estrutura urbanas de Fortaleza.



Legenda: 1. Via férrea Fortaleza-Baturité / 2. Ramal ferroviário de ligação com o porto / 3. Praça da Matriz / 4. Praça do Mercado / 5. Praça Municipal (do Ferreira) / 6. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 7. Atual Rua José Avelino / 8. Atual Rua Dragão do Mar / 9. Praça da Alfândega (com o edifício da alfândega velha) / 10. Caminho de ligação da Matriz com a Igreja da Conceição da Prainha (estendia-se em direção à ponta do Mucuripe, passando pela praia do Meireles) / 11. Rua da Praia (atual Av. Pessoa Anta) / 12. Linha Mercado-Depósito de bondes / 13. Linha Matadouro / 14. Linha Estação Ferroviária / 15. Linha da Praia / 16. Linha do Benfica / 17. Sítio Benfica.

Figura 1.08. Planta da Cidade da Fortaleza Capital da Província do Ceará elaborada por Adolpho Herbster em 1888. Em destaque a linha ferroviária (laranja) e as linhas de bonde a tração animal. Fonte: CASTRO, 1982. (Elaborado pelo autor)

4. Em *Geografia Estética de Fortaleza*, o historiador Raimundo Girão dedica um capítulo ao que chamou *A Tragédia Portuária*. A longa sucessão de acontecimentos ligados à tentativa de estruturação de um porto para Fortaleza comparece em detalhes no seu competente registro (cf. GIRÃO, 1979).

Tanto quanto a planta de 1875, a nova planta propunha-se à constatação do existente e a orientar a expansão programada da cidade, portanto, nem todas as quadras desenhadas encontravam-se ocupadas. Quando a comparamos com o registro anterior, entretanto, percebe-se alguma evolução no que se refere à ocupação urbana.

Fora da mancha mais densamente urbanizada, embora já ajustadas à malha quadriculada, surgem edificações isoladas, majoritariamente residências, que se afastam do núcleo comercial nascente e buscam os terrenos mais valorizados das ruas de sentido norte-sul, tanto à leste quanto a oeste. A estrutura fundiária destas áreas de expansão segue caracterizada pelo desenho de lotes estreitos e profundos. Este desenho não chega a ser proposto para a área litorânea. Ali a ocupação segue esparsa sobre uma base fundiária formalmente irregular composta de lotes de maiores dimensões. Nos corredores de ligação da cidade com o porto percebe-se o adensamento construtivo, este decorrente da intensificação das atividades portuárias e comerciais.

São testemunhos da consolidação do porto na Praia Formosa no último quartel do século XIX, além da ligação ferroviária instalada para dar vazão à produção algodoeira – cujo ápice se dá por volta de 1872, em razão da diminuição do fornecimento do produto americano à Europa em decorrência da Guerra de Secessão (CASTRO, 1982) – a extensão da linha de bonde, que partia da Praça Carolina (Mercado), a construção do novo prédio da alfândega, naquela época, praticamente à beira-mar, e principalmente a construção do quebra-mar e do viaduto projetados pelo engenheiro inglês Sir John Hawkshaw.

As diversas infraestruturas construídas para resolver o problema do porto na Praia Formosa no último quartel do século XIX e nas primeiras décadas do século XX e as sucessivas modificações ocorridas no desenho do perfil litorâneo da cidade configuram aspecto fundamental da evolução do recorte em estudo.

A questão portuária.⁴

A composição física da baía na qual se implantou o núcleo primordial de Fortaleza figura como um dos fatores que predisuseram à longa contenda que a cidade assistiu, por todo o século XIX e início do século XX, entre os que defendiam a localização do porto na enseada do Mucuripe – a

barlavento da cidade – e aqueles que defendiam sua localização na Praia Formosa, na base do planalto onde se erguia o Forte (Figura 1.09).

A baía do Mucuripe era reconhecida, desde o século XVII, como porto viável, tanto que, durante todo o período no qual a capitania do Ceará esteve subalterna à de Pernambuco, era por ali que escoavam todos os produtos do comércio que demandavam o porto do Recife. A feição geográfica daquela ponta resultava numa baía de águas mais tranquilas que as que lambiam o pé do Forte, de modo que na virada para os oitocentos, logo após o desligamento administrativo de Pernambuco, o governo do Ceará solicita à metrópole recursos para a melhoria do porto do Mucuripe, mais especificamente para a construção de uma ponte em madeira, à feição de cais, para propiciar o desembarque mais seguro de pessoas e de mercadorias que frequentemente sofriam danos em razão dos imprevistos das marés (GIRÃO, 1979; JUCÁ, 2003).

Legenda: 1. Área urbanizada da cidade em 1945 / 2. Praia Formosa e Poço da Draga / 3. Zona portuária com Ponte Metálica e Ponte dos Ingleses / 4. Residências de veraneio na Praia de Iracema / 5. Praia do Meireles – Beira-Mar / 6. Cais do Porto do Mucuripe / 7. Concentração de indústrias no bairro Jacarecanga

Figura 1.09. Trecho da Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército em 1945. A área urbanizada já ultrapassara os bulevares de Herbster. A ligação da cidade com a ponta do Mucuripe estava implanta, assim como o espigão e o cais do novo porto. Fonte: Serviço Geográfico do Exército. (Elaborado pelo autor)



Entretanto, a distância em relação ao núcleo urbano, as sucessivas medidas em favor da organização da vila, o florescimento do comércio e, principalmente, a possibilidade de controle e fiscalização das atividades comerciais por parte do órgão fazendário da época, levaram ao deslocamento, por força de lei, das atividades portuárias para a praia contígua à vila e à construção, iniciada em 1805, de um trapiche em madeira em frente ao prédio da alfândega.

Durante mais de cinquenta anos o desembarque de passageiros e mercadorias se fez por meio desta solução. Vários trapiches sucederam àquele primeiro antes que se concretizasse a construção de um cais que permitisse a aproximação de navios de maior tonelagem.

Em 1870 o engenheiro inglês Charles Neate apresenta a primeira proposta para o porto de Fortaleza com base numa nova concepção oposta à da criação de trapiches transversais à praia. A proposta previa a construção de um quebra-mar quase paralelo ao continente com a finalidade de abrandar e desviar as correntes marítimas que vinham do Mucuripe, de tal modo que entre este e a praia se pudesse criar uma bacia de evolução. O projeto de Neate, entretanto, nunca foi executado (CASTRO, 1982).

A urgência de encontrar uma solução definitiva levou, em 1875, à contratação de novo projeto. Elaborado por Sir John Hawkshaw, renomado engenheiro inglês, o novo projeto alinhava-se à proposta de Neate (Figura 1.10).

Segundo Liberal de Castro,

“À primeira vista, parecido com o de Neate, (o projeto) previa, por trás dos recifes meio submersos, a construção de um quebra-mar, inclinado mais ou menos 45° sobre a praia. O quebra-mar de Hawkshaw nascia, portanto, dentro do mar, ficando ligado à praia por meio de um viaduto (...) que podia ser atravessado pelas correntes marítimas, sem comprometer a muralha” (CASTRO, 1982: 76).

O relatório que acompanhava o projeto de Hawkshaw aconselhava a construção do quebra-mar por trás dos recifes existentes de modo que sua face interna servisse de cais ao longo do qual os navios poderiam carregar e descarregar. Aconselhava, ainda, a instalação de uma linha férrea

singela sobre o cais e sua ligação com os trilhos que ligavam Fortaleza a Baturité. Alertava para o fato de que pudessem ocorrer eventuais depósitos de sedimentos no ancoradouro em razão da passagem das areias por baixo da estrutura do viaduto de ligação com a praia, e que, neste caso, dragagens regulares e periódicas talvez se fizessem necessárias para manter a profundidade do porto.

A planta de Herbster de 1888 apresenta todo este conjunto edificado (Figura 1.08). Apresenta, também, a mancha de ocupação do novo edifício da alfândega, que seria inaugurado em 1891, e se localizava imediatamente em frente ao viaduto de Hawkshaw. As conexões ferroviárias também estão presentes.

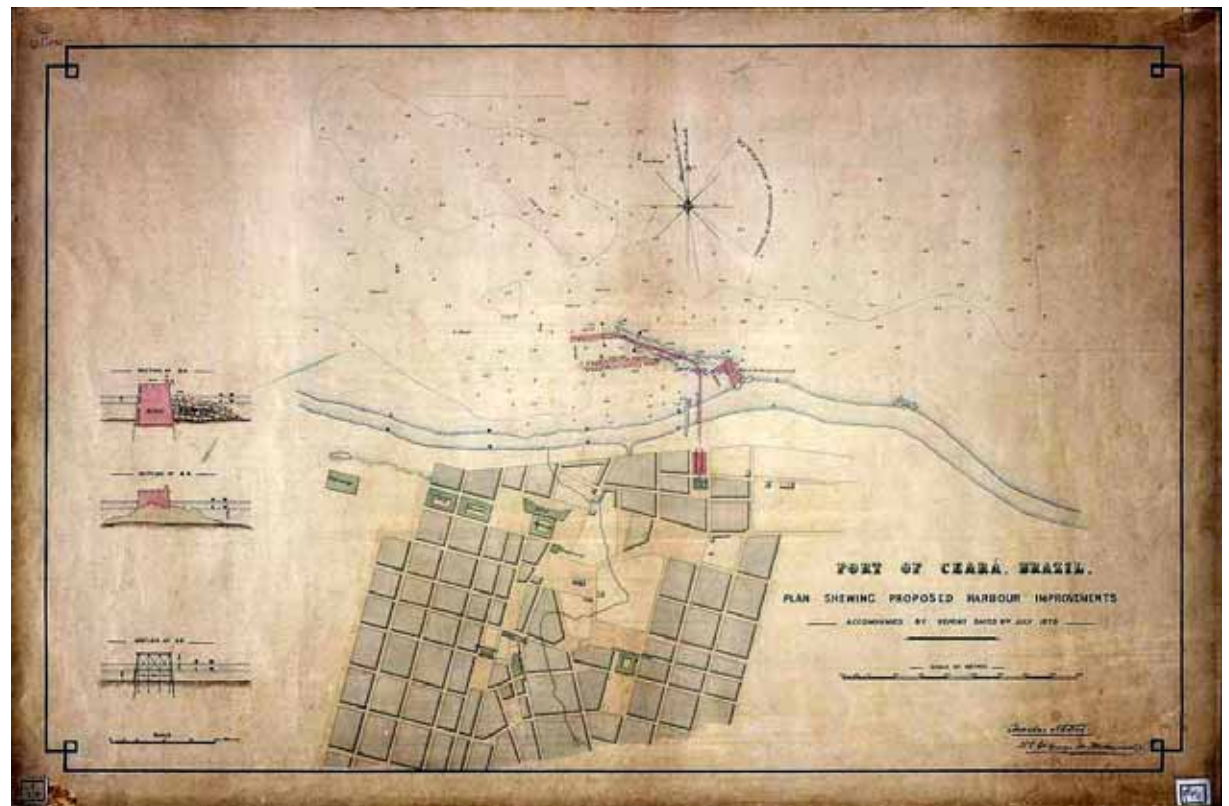


Figura 1.10. Projeto do engenheiro inglês Sir John Hawkshaw para o porto na Praia Formosa, em 1875. Consistia na construção de um quebra-mar que serviria, na face interna, de cais. Sobre ele se instalaria uma via férrea singela. Este conjunto se ligaria à terra por meio de um viaduto aberto sobre estacas, o que permitiria a livre passagem das areias. Fonte: HAWKSHAW, 1909.

O novo porto não chegou a testemunhar atividade significativa. As obras tomaram as duas últimas décadas do século XIX e pouco tempo depois de concluídas já estavam comprometidas, principalmente em razão da violência com que as ondas se chocavam contra o cais.

O depósito de areias na parte interna do cais superou as expectativas do projeto e não se fez acompanhar das devidas dragagens, o que levou ao assoreamento de todo o conjunto, criando uma bacia de águas paradas, popularmente conhecida como Poço da Draga (Figura 1.11). Uma área de terra ganha 'naturalmente' ao mar, protegida pelo paredão.

O fracasso da proposta de Hawkshaw põe de lado a idéia de um porto com cais acostável próximo à praia. Os estudos e propostas posteriores retomam a idéia de um trapiche perpendicular ao mar e assumem que os navios irão ancorar ao largo – onde havia calado suficiente – e que o transporte de passageiros e mercadorias seria feito por meio de embarcações de menor porte que atracariam paralelamente a esta estrutura.



Figura 1.11. Vista aérea do Poço da Draga registrada pela aviadora Amelia Earhart quando da sua passagem por Fortaleza em 1937. Vê-se o quebra-mar de Hawkshaw, o cais assoreado e a Ponte Metálica (Viaduto Moreira da Rocha), à esquerda, que nascia nas proximidades da ligação do quebra-mar com a praia. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>. Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=610813>.

O primeiro projeto neste sentido foi elaborado pelo engenheiro Domingos Sérgio Sabóia e resultou na construção de um trapiche em frente ao novo prédio da alfândega que nascia nas proximidades do encontro no viaduto projetado por Hawkshaw com a praia, em área já assoreada. Resumia-se a um viaduto de aproximadamente 300m de extensão composto de estrutura de ferro e piso de madeira, era dotado de uma escada móvel para o desembarque de passageiros e de guindastes para a carga e descarga de mercadorias. A estrutura, construída em caráter emergencial entre 1902 e 1906, não oferecia a melhor segurança para o desembarque, sendo, tão somente, uma versão atualizada dos trapiches existentes no passado.

Em atividade por mais de vinte anos, foi reformada em 1928, tendo seu lastro de madeira substituído por outro metálico, daí a denominação, até hoje vigente, Ponte Metálica. Apesar do avançado estado de deterioração nos anos que se seguiram, foi este o ancoradouro da cidade até a definitiva transferência do porto para a ponta do Mucuripe.



Figuras 1.12 e 1.13. Vistas do Poço da Draga e da Ponte Metálica na década de 1930. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

5. Engenheiro da antiga Inspetoria Federal de Portos, vinculada à IFOCS, Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, mais tarde DNOCS, Departamento Nacional de Obras Contra as Secas.

Na década de 1920, concomitante às atividades da Ponte Metálica, tem início a construção de uma segunda ponte, a barlavento da primeira, que deveria substituí-la e resolver, finalmente, a questão portuária em Fortaleza.

Concebida como parte integrante de um conjunto de obras que pretendia resolver o problema das secas no estado à época do governo Epitácio Pessoa (1919-1922), a construção da nova ponte obedecia ao projeto elaborado pelo engenheiro Lucas Bicalho⁵ e consistia na construção de uma muralha de 300m de extensão por trás de um quebra-mar paralelo à linha da praia, distante desta cerca de 800m. Este molhe-ilha, o cais propriamente dito, ligar-se-ia à terra por um viaduto construído sobre estacas espaçadas de concreto armado, de modo a garantir o livre movimento das águas. A distância em relação à faixa de praia objetivava garantir o atracamento das modernas embarcações que exigiam calado de até 8m e pôr fim ao penoso e inseguro desembarque remoto que ocorria na Ponte Metálica.

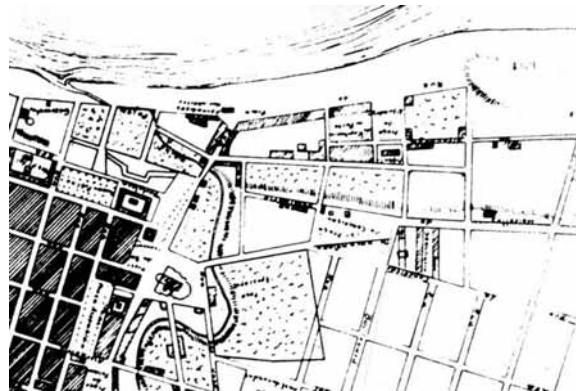


Figura 1.15. A Ponte dos Ingleses cuja obra iniciara em 1923 e fora abandonada em 1925. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

Figura 1.14. Vista do Poço da Draga com o quebra-mar em primeiro plano e as pontes de desembarque. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

A obra da nova Ponte foi confiada à empresa britânica Norton Griffiths & Company Limited – daí a denominação popular Ponte dos Ingleses – e teve início em 1923. Com as obras já avançadas, após a construção de aproximadamente 300m das estacas do viaduto e parte do lastro, a empresa suspendeu os serviços em 1925 por falta de pagamentos. A ponte restou inacabada e figura como capítulo final de um longo processo de tentativa de estruturação do porto na Praia Formosa.

Apesar das precárias condições de embarque e desembarque o porto permanece em funcionamento na Ponte Metálica até meados da década de 1940, quando finalmente é transferido para o Mucuripe.



Figuras 1.16 a 1.19. A evolução da ocupação e as alterações do perfil litorâneo da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza nos registros cartográficos de 1875, 1888, 1932 e 1945 (da esquerda para direita, de cima para baixo). Fontes: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979; CASTRO, 1982; Serviço Geográfico do Exército.

As intervenções realizadas na Praia Formosa com vistas à estruturação das atividades portuárias repercutiram enormemente na feição física do litoral de Fortaleza. Os registros cartográficos e fotográficos desde o final do século XIX evidenciam que no período de setenta anos (1875 a 1945) deu-se um acréscimo significativo da faixa de praia defronte ao Forte (Figuras 1.16 a 1.22). Após a transferência do porto e o desativamento do ramal ferroviário tem início, na Praia Formosa, um processo desordenado de ocupação do solo.



Figuras 1.20 e 1.21. Vistas aéreas do Poço da Draga em 1939 (acima) e em 1956 (abaixo) nas quais se percebe o avanço da área assoreada. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 1.22. A transformação do perfil litorâneo da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza: Em tracejado amarelo, a linha da praia no início do século XIX, segundo mapa realizado pelo Capitão de Fragata F. A. Giraldes, em 1810. Em turquesa e vermelho, as variações da maré segundo a planta de Herbster de 1888. Em azul, o curso natural do Riacho Pajeú. Fonte: CASTRO, 2005.

6. Antiga denominação da Praia de Iracema, localizada à leste da Praia Formosa. No passado o nome identificava a região situada entre a Ponte Metálica e a Igreja de São Pedro.

Legenda: 1. Catedral / 2. Fortaleza de Na. Sa. da Assunção / 3. Passeio Público / 4. Santa Casa de Misericórdia / 5. Antiga Cadeia Pública (Atual EMCETUR) / 6. Estação Ferroviária / 7. Mercado Central / 8. Ramal Ferroviário de ligação com o porto / 9. Estaleiro Naval / 10. Assentamento residencial precário / 11. Ponte Metálica / 12. Ponte dos Ingleses.



Figura 1.23. Assentamento residencial precário na Praia Formosa e no Poço da Draga no início dos anos 1970. O eixo da linha ferroviária abandonada como elemento indutor da depreciação dos terrenos e da segregação sócio-espacial. Fonte: Levantamento Aerofotogramétrico realizado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1972. (Elaborado pelo autor)

O Poço da Draga e a transferência do porto para o Mucuripe.

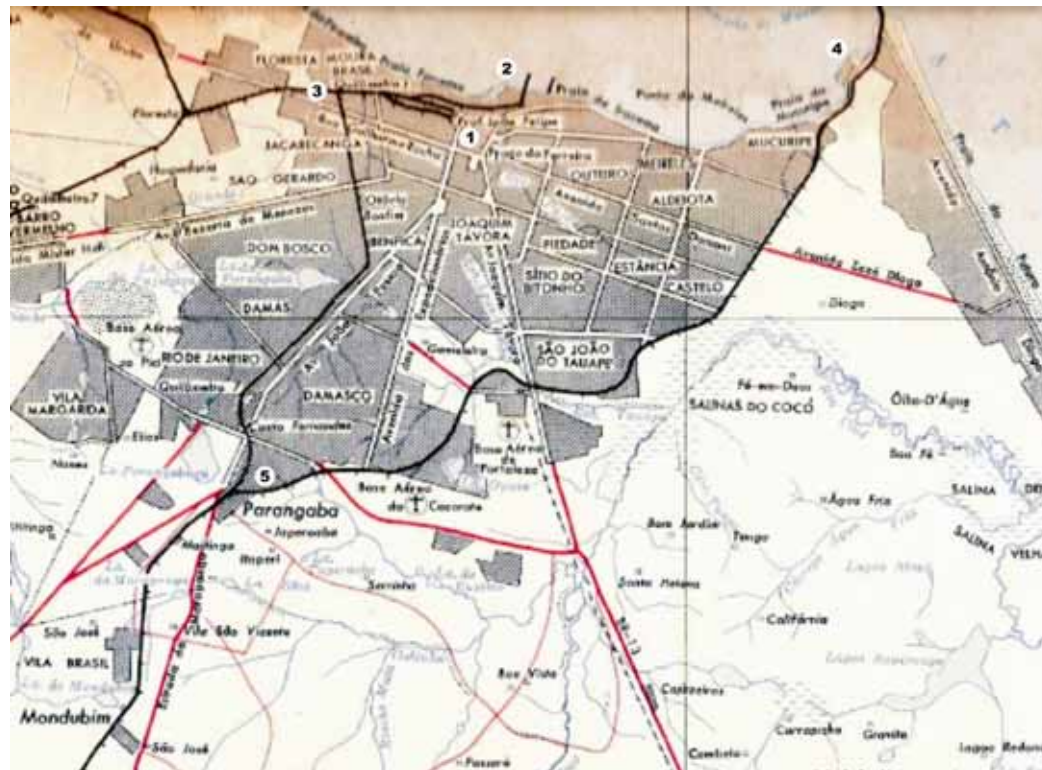
No período que sucedeu à transferência do porto para o Mucuripe, de 1945 até o final dos anos 1960, a ocupação dessa área ganha ao mar vinculou-se principalmente à atividade da pesca. Desde a década de 1920, quando se deu a descoberta dos atributos paisagísticos e da balneabilidade da Praia de Iracema pelas elites da época, muitas famílias de pescadores que residiam na Praia do Peixe⁶ transferiram-se para a região do Poço da Draga. Parte do assentamento residencial destes pescadores expulsos do seu lugar de origem irá conformar, junto ao assentamento sensivelmente ampliado do Arraial Moura Brasil, uma franja residencial precária na faixa de praia desvalorizada da cidade.



Figura 1.24. Vista aérea do Poço da Draga na década de 1960. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com>. Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=825266&page=4>

Até o desenvolvimento pleno das atividades do novo porto, o que só ocorre aproximadamente em 1960, o Poço da Draga viveu um período de transição no que diz respeito à ocupação do solo e aos usos que absorveu. Os armazéns e casas comerciais, antes ativos e diretamente vinculados à atividade portuária transformaram-se em depósitos, alguns foram parcial ou totalmente abandonados, muitos passaram a abrigar cortiços e prostíbulos.

Legenda: 1. Área Central / 2. Poço da Draga / 3. Concentração Industrial nas proximidades da Av. Francisco Sá / 4. Porto do Mucuripe / 5. Estação Ferroviária da Parangaba.



A exigência de ajustes na malha ferroviária em razão da transferência do porto também repercutiu no Poço da Draga. Em 1919 os trilhos que partiam da Estação Ferroviária em direção a Baturité já haviam sido deslocados da área central da cidade, contornando-a, e em 1945 o ramal Parangaba-Mucuripe já havia sido instalado retirando da área mais densamente ocupada o tráfego de cargas (Figura 1.25). Em razão disso o trecho que fazia ligação da Estação com o antigo porto tornou-se obsoleto, passando a figurar como elemento indutor da ocupação precária anteriormente citada.

Outros dois fatores merecem destaque como os que mais agravaram a condição de isolamento do Poço da Draga em relação à cidade. O primeiro vincula-se à necessidade de manter – e ampliar – a ligação do núcleo industrial que permaneceu na Av. Francisco Sá (a oeste do Centro) com o porto do Mucuripe, o que se deu por meio da radical abertura de uma via perimetral de tráfego pesado, a Av. Leste-Oeste. O segundo foi a instalação da Indústria Naval do Ceará – INACE – na porção de terra ganha ao mar.

Figura 1.25. Planta Divisão Territorial – Fortaleza. IBGE, 1956. Em destaque (linha preta) a malha ferroviária. Fonte: PAIVA, 2011.

A concentração de indústrias a oeste do Centro relaciona-se ao primeiro período de industrialização do Ceará que se caracterizou pela implantação das primeiras indústrias têxteis, de beneficiamento de óleos vegetais, couros e peles. Estas primeiras indústrias vinculavam-se à produção agrícola – sobretudo do algodão – no interior do estado, por esta razão localizavam-se nas proximidades da ferrovia, ao longo do eixo da Av. Francisco Sá. Esta concentração marcou o zoneamento da cidade ao atrair para a zona oeste da Área Central um enorme contingente de trabalhadores que se fez acompanhar de uma vasta ocupação residencial espontânea e precária (PAIVA, 2011).

Toda a franja litorânea a oeste do Centro se constituiu historicamente como espaço destinado à moradia de pescadores e de pobres. Estes, não apresentando condições de viverem próximos ao Centro, foram paulatinamente afastados e isolados, de modo que toda aquela área jamais chegou a ser cogitada para investimentos imobiliários. Nem mesmo o poder público, durante décadas, chegou a enfrentar tal quadro de segregação por meio de políticas urbanas efetivas.



Figura 1.26. Vista aérea do Arraial Moura Brasil antes da abertura da Av. Leste-Oeste no final da década de 1960. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 1.27. Vista aérea do Arraial Moura Brasil e da Área Central de Fortaleza antes da abertura da Av. Leste-Oeste no final da década de 1960. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

A desvalorização desta área, desde as primeiras décadas do século passado – em oposição à valorização da zona leste – pavimentou o caminho para a ação autoritária do Estado quando este foi instado pelas forças econômicas dominantes a intervir no espaço com vistas à melhoria das condições de escoamento dos produtos industriais em direção ao porto.

A implantação da Av. Leste-Oeste no trecho que margeia a Área Central atingiu duramente o assentamento popular do Arraial Moura Brasil e reforçou a barreira já existente entre o Centro e o mar. Nas proximidade do Poço da Draga conectou-se à Av. Monsenhor Tabosa por meio de um viaduto, vencendo, assim, o desnível natural provocado pela calha do riacho Pajeú – cujo leito próximo à foz ficou estrangulado entre a via e os galpões remanescentes – e configurando eixo viário que dificultou sobremaneira a ligação entre as diferentes cotas de nível ali presentes.

Legenda: 1. Área Central / 2. Praia de Iracema / 3. Poço da Draga / 4. Arraial Moura Brasil / 5. Av. Leste-Oeste no trecho que margeia a Área Central / 6. Praia do Meireles (Beira-Mar) / 7. Porto do Mucuripe / 8. Ferrovia Fortaleza-Baturité / 9. Ramal ferroviário Parangaba-Mucuripe.



Figura 1.28. A ligação viária da zona industrial a oeste do Centro com o Porto do Mucuripe. Em laranja o eixo viário formado pelas avenidas Leste-Oeste, Monsenhor Tabosa e da Abolição. Elaborado pelo autor sobre foto aérea atualizada. Fonte: Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

7. Terreno de marinha, bem da União, é a faixa de terra com 33 metros de largura, contada a partir da linha da preamar média de 1831, adjacente ao mar, rios e lagoas, no continente ou em ilhas, desde que no local se observe o fenômeno das marés, com oscilação de pelo menos cinco centímetros. São terrenos acrescidos de marinha os que se tiverem formado, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento aos terrenos de marinha. Decreto-lei 9.760 de 5-9-1946

A intervenção, levada a efeito pela administração municipal sob o regime militar, fundou-se no caráter exclusivamente rodoviário e acentuou sobremaneira a condição de enclave dos assentamentos residenciais que constrangeu. Na esteira de formas historicamente excludentes de urbanização promoveu a segregação entre os habitantes e o mar e abriu caminho para a paulatina privatização da orla.

Toda esta faixa de praia na qual se implantou a Av. Leste-Oeste, incluindo a área entre esta e o mar, na qual diversos equipamentos se implantaram após sua abertura, caracteriza-se como terreno de marinha⁷, ainda assim a apropriação privada do solo preponderou sobre a urbanização capaz de oferecer a mínima condição de fruição dos espaços públicos e de articulação com a orla melhor equipada da zona leste da cidade.

Paralelamente, a consolidação da Indústria Naval do Ceará – INACE no Poço da Draga suprimiu, em definitivo, esta possibilidade.



Figuras 1.29 e 1.30. Vistas aéreas da porção litorânea da Área Central de Fortaleza após a abertura da Av. Leste-Oeste. (comparar com as Figuras 1.27 e 1.28)
Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

8. A Indústria Naval do Ceará - INACE é um estaleiro brasileiro com sede em Fortaleza. Foi fundado em 1969 por Gil Bezerra como empresa para construção de navios pesqueiros e atualmente atua no ramo da marinha de guerra, pesca, iates, rebocadores e outros tipos de navios de pequeno e médio porte.

A criação da Indústria Naval do Ceará – INACE⁸ está relacionada à transformação da pesca da lagosta e do camarão numa indústria de larga escala no estado do Ceará. No final da década de 1960, sob o comando do empresário Gil Bezerra, a INACE iniciou suas atividades na praia do Mucuripe, onde construiu, com a ajuda de carpinteiros e pescadores, sua primeira embarcação. Com o setor pesqueiro em franca expansão passou a receber um volume de encomendas que, aos poucos, tornou inviável sua permanência na praia do Mucuripe, obrigando-a a transferir-se para uma área maior capaz de acomodar a complexidade do equipamento envolvido e permitir sua expansão futura. O Poço da Draga, na época considerado uma área semi-abandonada, foi de imediato Identificado como lugar ideal para tal ocupação.

Legenda: 1. Indústria Naval do Ceará - INACE / 2. Praia de Iracema / 3. Linha da praia à época da instalação da INACE / 4. Av. Leste-Oeste / 5. Favela do Poço da Draga / 6. Quartel da 10ª Região Militar (Antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção) / 7. Passeio Público / 8. Santa Casa de Misericórdia / 9. EMCETUR (Antiga Cadeia Pública).



Figura 1.31. A região do Poço da Draga à época da instalação da INACE e atualmente. Elaborado pelo autor. Sobreposição do Levantamento Aerofotogramétrico realizado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1972 e da foto aérea atual. Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza / Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

9. As obras foram feitas com recursos da SUDENE, Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste, criada pela Lei 3.692, de 1959.

A princípio a ocupação limitou-se a galpões esparsos em meio aos assentamentos residenciais disputando as porções não alagadas do terreno. Aos poucos se expandiu tomando a quase totalidade da área de acrescido de marinha configurado verdadeiro enclave no tecido urbano.

A INACE não só ocupou a área assoreada como a ampliou. No início dos anos 1980, beneficiada pelo Segundo Plano Nacional da Construção Naval, realizou um plano de expansão que incluiu a ampliação do quebra-mar, triplicado em sua extensão, e o aterramento de 30.000m² para ampliação do pátio de construção⁹.

Legenda: 1. Indústria Naval do Ceará - INACE / 2. Praia de Iracema / 3. Hotel Marina Park / 4. Av. Leste-Oeste / 5. Favela do Poço da Draga / 6. Quartel da 10ª Região Militar (Antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção) / 7. Passeio Público / 8. Santa Casa de Misericórdia / 9. EMCETUR (Antiga Cadeia Pública) / 10. Prédios da Secretaria da Fazenda do Estado / 11. Centro Cultural Dragão do Mar / 12. Biblioteca Municipal / 13. Mercado Central / 14. Caixa Econômica Federal (Antiga Alfândega) / 15. Edifício Sede Regional do DNOCS (atualmente demolido) / 16. Secretaria da Saúde do Estado.



Figura 1.32. A região do Poço da Draga atualmente. Em destaque a área ocupada pela INACE (vermelho), pela favela do Poço da Draga (laranja) e pelo Hotel Marina Park (amarelo). Fonte: Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

10. A partir do final dos anos 1980 a INACE passa a investir também na produção de iates de luxo. A princípio produzidas sem encomenda as primeiras embarcações foram comercializadas no mercado americano projetando a INACE internacionalmente. Depois, já nos anos 1990, passou a produzir iates apenas sob encomenda.

Nos primeiros anos de atividade a maior parte da produção do estaleiro foi de barcos para a pesca da lagosta e do camarão. A vinculação a este setor, que se tornara estratégico para a economia do estado, foi um dos fatores que contribuiu para justificar a permanência do estaleiro naquela área. Outro fator não menos importante foi sua ligação com a Marinha do Brasil, para quem produziu diversas embarcações de patrulha e pesquisa¹⁰.

Em toda sua existência o estaleiro nunca teve sua concessão de uso ameaçada. Ao contrário, sua afirmação como empresa próspera, a diversificação dos investimentos do grupo e, naturalmente, relações próximas com os dirigentes governamentais, não só fortaleceram a permanência do empreendimento como ofereceram bases para a extensão do seu domínio territorial.



O episódio mais flagrante da expansão de seus domínios se deu com a instalação do Hotel Marina Park em terreno contíguo ao do estaleiro. Erguido dentro da baía artificial, entre a Av. Leste-Oeste e o mar, o hotel cristaliza o mais evidente caso de privatização de zona de praia em Fortaleza. Com cerca de 40.000m² de área construída, dotado de ampla área de lazer que inclui uma marina com capacidade de atracação de 150 embarcações, o hotel, embora distante da Av. Beira-Mar – onde situa-se a maior parte dos hotéis de alto padrão da capital – exerce atração significativa com relação aos fluxos turísticos, principalmente em função da diversidade de eventos que abriga durante todo o ano (PAIVA, 2011).

No que diz respeito ao uso do Patrimônio da União, tomando como base este pequeno recorte litorâneo, resta evidente em Fortaleza a preponderância do poder do capital e de interesses privados em detrimento de interesses públicos.

Figura 1.33. A região do Poço da Draga com o Hotel Marina Park em primeiro plano (em baixo à direita), as instalações da INACE e, ao fundo, a favela do Poço da Draga. Fonte: www.sitesturismo.com.br.

Toda a franja litorânea que abriga o Poço da Draga, a despeito da presença institucional do Estado (edifícios públicos) e de abrigar um grande equipamento cultural como o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, permanece desligada da tessitura urbana e da dinâmica de fluxos que demandam o lazer litorâneo.

Após a construção do Dragão passam a predominar, no seu entorno, os serviços. Algumas dezenas de pequenos negócios ocuparam parte dos galpões remanescente e convivem, durante o dia, com os assentamentos residenciais precários. À noite cedem lugar aos fluxos turísticos que procuram os bares, boates e restaurantes instalados nas quadras lindeiras ao centro cultural.

- Habitação
- Comércio / Serviços
- Uso Misto
- Área Verde / Lazer / Vazio Urbano
- Institucional
- Educação
- Saúde
- Industrial
- D Edificação Desocupada
- E Estacionamento



Figura 1.34. Mapa de uso e ocupação do solo da região do Poço da Draga em 2010. Elaborado pelo autor com base em FORTALEZA – PMF/HABITAFOR, 2009. (Elaborado pelo autor)

Embora do ponto de vista do uso do solo o recorte da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza se apresente razoavelmente diversificado (Figura 1.34), padece de uma ocupação pouco adensada, predominantemente horizontal e com fraca presença do setor habitacional, restrito a ocupações precárias (favela do Poço da Draga), pequenas vilas e núcleos esparsos de habitações unifamiliares ocupados por setores de baixa renda. A escassez de espaços públicos e de um contingente habitacional expressivo produz o esvaziamento diurno do entorno do Dragão. A despeito da incorporação de algumas edificações pelo comércio atacadista e de retalho nas proximidades do Mercado Central, não se verifica a extensão da vitalidade do centro comercial propriamente dito. Da mesma forma, desconectado da Praia de Iracema dos bares e do calçadão, não constitui extensão da zona de praia balneável e interessante aos fluxos de lazer litorâneo que abundam em Fortaleza. É, marcadamente, uma zona de transição, onde predominam os fluxos de passagem entre as zonas central e oeste e a zona leste da cidade.



Figura 1.35. Vista aérea do Poço da Draga. Fonte: Material promocional da Construtora Engexata, 2009.

1.2. Novas localizações residenciais e lazer litorâneo: a cidade se abre para o mar

As transformações dos centros principais de nossas metrópoles nas décadas de 1950 e 1960 são uma consequência de seu abandono pelas camadas de alta renda

FLÁVIO VILLAÇA
Espaço Intra-urbano no Brasil, 2001

Ao discorrer sobre a segregação urbana na sua análise do espaço intra-urbano, Villaça (2001) aponta para a constatação de que a recente estruturação urbana das cidades brasileiras tende a se realizar segundo um padrão específico de surgimento de subcentros qualitativamente diferente daquele ocorrido nas metrópoles dos países desenvolvidos. Ao contrário do movimento centrífugo multidirecional que caracteriza o deslocamento das classes médias e altas naquelas metrópoles, o padrão brasileiro caracterizar-se-ia pelo desenvolvimento de centros secundários a partir de eixos lineares de irradiação que, todavia, mantêm contato com o centro principal.

O surgimento de bairros de elite, especialmente segregados dos núcleos comerciais consolidados e das demais zonas residenciais, configura um aspecto particular deste deslocamento.

Segundo Castells (2000), a produção do espaço urbano no modo de produção capitalista caracteriza-se por engendrar, como decorrência da estratificação social, uma estratificação espacial particular que tende à produção de zonas espacialmente diferenciadas em função das localizações residenciais de mais alta renda. Para este autor, nos casos em que a expressão espacial denuncia fortemente a distância social entre grupos ter-se-ia a segregação espacial.

“A distribuição das residências no espaço produz sua diferenciação social e especifica a paisagem urbana, pois as características das moradias e de sua população estão na base do tipo e do nível das instalações e das funções que se ligam a elas. A distribuição dos locais residenciais segue as leis gerais da distribuição dos produtos e, por conseguinte, opera os reagrupamentos em função da capacidade social dos indivíduos [...]. Entenderemos por segregação urbana a *tendência* à

organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia" (CASTELLS, 2000: 249-250). (Grifos no original)

As novas localizações residenciais da elite fortalezense.

Os primeiros sinais do deslocamento residencial da elite fortalezense manifestam-se no início do século XX e revelam-se espacialmente segundo uma configuração fortemente marcada pela segregação social. A chegada dos primeiros fluxos migratórios vindos do interior em decorrência das secas e a ascensão de uma burguesia ligada à atividade comercial constituíram os pólos opostos que deflagraram os primeiros assentamentos residenciais em áreas fora da mancha urbanizada, então pouco maior que a registrada na planta de Herbster de 1888.

Cumprir destacar três momentos sucessivos deste deslocamento: o primeiro, no alvorecer do século XX, deu-se com a ocupação da região situada entre a Praça da Lagoinha e a Praça Fernandes Vieira (atual Praça Gustavo Barroso, ou do Liceu) no bairro de Jacarecanga; o segundo, a partir de meados da década de 1920, ocorreu na antiga Praia do Peixe, hoje Praia de Iracema; o terceiro, que teve início na década de 1930, resultou no surgimento do bairro da Aldeota e veio a ser o mais significativo no que diz respeito à expansão do assentamento residencial de alta renda em Fortaleza (Figura 1.36).

O deslocamento residencial para Jacarecanga constituiu episódio bastante breve da evolução urbana de Fortaleza e sem maiores consequências. O primeiro bairro elegante da cidade surgiu em torno dos palacetes assobradados construídos pela burguesia agrária e mercantil que dominava politicamente o Estado na época (DIÓGENES, 2005). Apoiado na proximidade com o Centro da cidade, e na continuidade do conjunto edificado, este movimento deu-se, em parte, pela dificuldade de encaminhamento para leste, em razão da presença do riacho Pajeú, e pela valorização de áreas distantes das vias de ligação com o interior por serem consideradas mais tranquilas. Esta será, aliás, uma característica que permeará os três deslocamentos anteriormente citados, diferentemente da lógica de implantação das chácaras e sítios que, embora valorizassem o afastamento em relação ao Centro, dependiam mais fortemente da proximidade com as antigas estradas de penetração.

Apesar da localização aparentemente vantajosa, muito cedo a permanência da burguesia emergente em Jacarecanga tornou-se inviável. A proximidade da linha férrea, fator de atração das indústrias e do proletariado, e o assentamento de inúmeras levas de flagelados das secas na região do Arraial Moura Brasil e do Pirambu transformaram a vizinhança e fizeram migrar a diminuta elite fortalezense de então.

Uma vez indesejada a ocupação a oeste, restava encaminhar-se para leste. Num movimento quase simultâneo, embora de naturezas distintas, o deslocamento residencial da elite dirigiu-se à antiga Praia do Peixe e à região conhecida como Outeiro. Esta última, situada imediatamente a leste do riacho Pajeú e ligada ao Centro pela rua do Colégio¹¹ – atual Av. Santos Dumont – constituiu o germe que deu origem ao bairro da Aldeota.

Legenda: 1. Bulevares do plano de Herbster / 2. Estrada para Vila Velha (atual Av. Francisco Sá) / 3. Estrada do Soure (atual Av. Bezerra de Menezes) / 4. Estrada da Parangaba (atuais Av. João Pessoa e Av. da Universidade) / 5. Estrada de Messejana (atual Av. Visc. Do Rio Branco) / 6. Ocupação residencial de Jacarecanga / 7. Ocupação residencial da Praia de Iracema / 8. Área loteada do nascente bairro da Aldeota entre as décadas de 1930 e 1950 / 9. Av. Santos Dumont (eixo balizador da ocupação da Aldeota) / 10. Bairro do Meireles / 11. Faixa de praia ocupada por pescadores (futura Beira-Mar de Fortaleza).

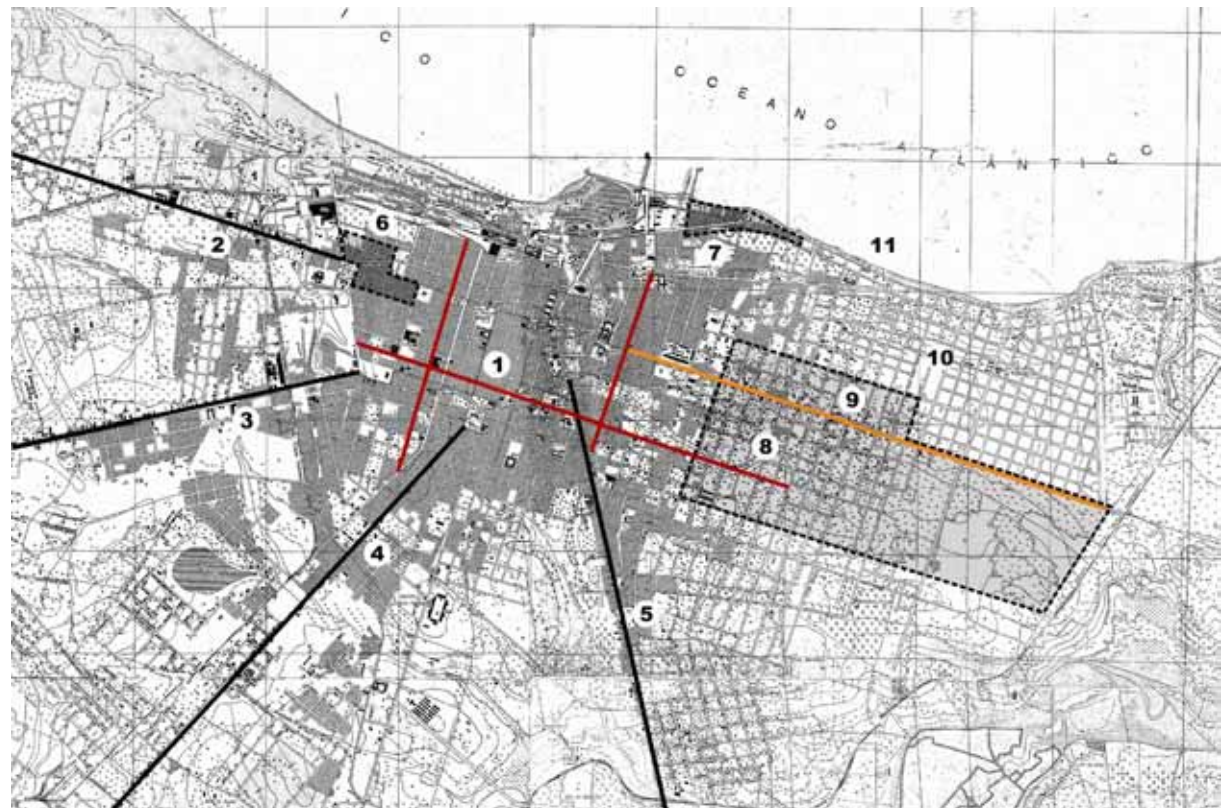


Figura 1.36. Os deslocamentos residenciais de mais alta renda em Fortaleza nas primeiras décadas do século XX: Jacarecanga, Praia de Iracema e Aldeota. Elaborado pelo autor sobre a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército em 1945. Fonte: Serviço Geográfico do Exército. (Elaborado pelo autor)

No início da década de 1920 começam a surgir os primeiros sinais de ocupação residencial da elite na Praia do Peixe. Esta ocupação vinculou-se, inicialmente, à extensão da linha de bondes que partia da Praça do Mercado e passava em frente ao prédio da Alfândega (ver fig. 1.08) e se deu num momento em que a cidade mantinha com o mar relação que se limitava às atividades pesqueiras e portuárias. O Poço da Draga, já estabelecido como espaço da troca, promoveu a intensificação da presença de diversos estabelecimentos comerciais e de estocagem à beira-mar e o aumento dos fluxos de mercadorias e pessoas na praia Formosa. Este fato justificou a escassez de contatos das classes mais abastadas com a faixa de praia, de tal modo que, quando da descoberta do mar pelas práticas terapêuticas, de recreação e lazer, o contato se estabeleceu na porção imediatamente a leste das pontes de desembarque, distante da atividade comercial, porém favorecido pelas infraestruturas de transporte por ela demandadas.

A procura inicial pela praia decorre de práticas terapêuticas que incluíam o banho de mar dentre os benefícios para o tratamento da tuberculose. O discurso médico, que valorizava a insolação e os ventos como elementos essenciais na constituição da salubridade, constituiu um dos fatores da mudança do imaginário social vigente que considerava a faixa de praia como área mais propícia à deposição do lixo e aos usos perigosos como o paiol da pólvora e o gasômetro. Até mesmo a presença de pobres e pescadores foi, num primeiro momento, tolerada pelos que buscavam tratamento.

Logo se uniram às práticas terapêuticas as de caráter recreativo e de lazer. Estas, nas primeiras décadas do século XX, resumiam-se às festas em residências particulares, na Praça do Ferreira e no Passeio Público, às sessões nos cinemas Majestic e Moderno, e à programação dos clubes, todos situados no centro da cidade (SCHRAMM, 2001). Aos poucos surgem na Praia do Peixe as serenatas, os passeios à beira-mar, os banhos generalizados e a pesca recreativa. Entretanto, como destaca Dantas,

“Embora as práticas evocadas até o momento possuam papel importante e representativo da maritimidade característica de Fortaleza, convém ressaltar que elas não promovem, na época, processo de urbanização das zonas de praia” (DANTAS, 2002: 38).

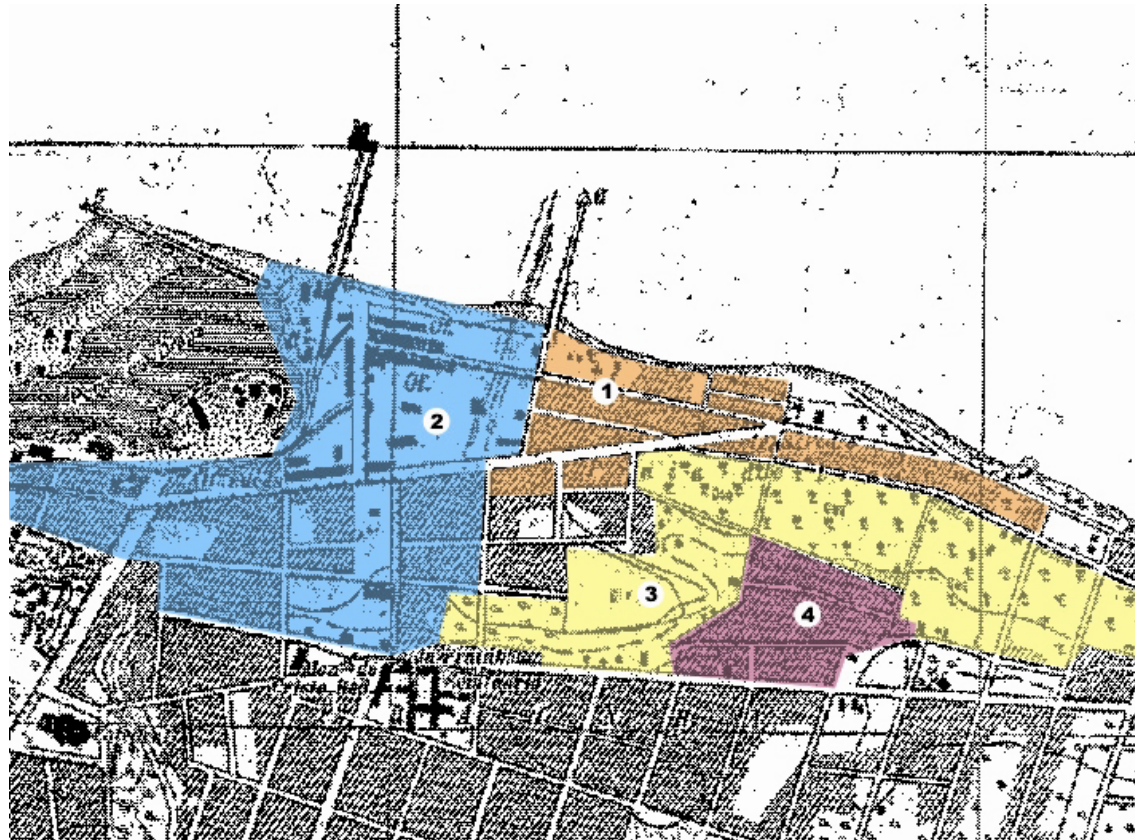
Somente no início dos anos 1930, quando a antiga Praia do Peixe é definitivamente transformada em balneário das elites, se forja nova imagem para o bairro fortemente vinculada à festa e ao hedonismo e começam a surgir as primeiras residências de veraneio erguidas pela elite comercial fortalezense. Estas edificações, à feição de bangalôs alpendrados e sobrados com recuos laterais nascem adequadas ao novo código de obras de 1932 e imprimem nova feição à paisagem urbana da cidade (Figuras 1.37 a 1.41).



Figuras 1.37 a 1.41. Imagens da Praia de Iracema nas décadas de 1930 e 1940.
Fontes: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo) / CHAVES, 2006.

12. A destruição da Praia de Iracema e a instalação de novos usos nas décadas de 1970 e 1980 serão abordados no Capítulo 2.

Legenda: 1. Residências permanentes e de veraneio das elites / 2. Usos relacionados às atividades comerciais e portuárias / 3. Área de dunas (vazios) / 4. Novas localizações das moradias de pescadores e dos pobres expulsos da Praia do Peixe.



A área ocupada por estas residências concentrou-se nos terrenos lindeiros à nova Rua da Praia (atual Av. Pessoa Anta), por onde corria a linha do bonde, e entre estes e o mar, cobrindo uma superfície plana equivalente, em área, a aproximadamente sete quadras. A gradativa ocupação desse terrapleno privilegiado obrigou o afastamento das residências pobres para a encosta situada entre aquela rua e a extensão do caminho que ligava a Matriz com a Igreja da Conceição da Prainha (atual Av. Monsenhor Tabosa). Nesta área, que na sua maior parte já estava loteada em 1930 (SCHRAMM, 2001), o assentamento residencial deu-se em condições precárias, produzindo muitos vazios urbanos (Figura 1.42).

O processo de valorização dos terrenos induziu a ocupação cada vez mais em direção à Praia do Meireles, a leste, de modo que a tendência apontava para a incorporação gradativa dos espaços esparsamente habitados pelos pescadores. Esta tendência, entretanto, não se realizou em função dos processos erosivos que arrasaram a maior parte das construções à beira-mar na Praia de Iracema após a transferência do porto para o Mucuripe em meados dos anos 1940.

Em razão da pequena escala da ocupação residencial de alta renda e do curto espaço de tempo em que ela vigorou, a valorização da Praia de Iracema resultou efêmera e a imagem bucólica que ela produziu aos poucos foi substituída pela imagem de abandono e destruição, somente superada muitos anos depois quando o bairro foi apropriado pela boemia intelectual da cidade¹².

Figura 1.42. Distribuição dos usos na Praia de Iracema nos anos 1940. Elaborado pelo autor sobre a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército em 1945. Fonte: Serviço Geográfico do Exército. (Elaborado pelo autor)

O episódio da descoberta da Praia de Iracema pelas elites da época constitui o primeiro momento de descortínio do mar e apropriação por parte da população. Sua incorporação definitiva e na escala da cidade, entretanto, só ocorre posteriormente, principalmente após a abertura da Av. Beira Mar, em 1963.

Antes disso, porém, um fator importante a ser destacado nesse processo de apropriação diz respeito à instalação de diversos clubes sociais nas praias de Iracema e do Meireles entre 1940 e 1960.

Na esteira do processo ocorrido na Praia de Iracema o mar vincula-se à evolução urbana de Fortaleza e passa a desempenhar papel significativo na construção das identidades dos grupos mais favorecidos economicamente. Superado o desinteresse inicial, quando se vinculava à função de suprir as comunidades de pescadores e às trocas comerciais, emerge a imagem de espaço do deleite e do lazer (FREITAS, 2005).

A transferência dos clubes para o litoral se dá sob esta lógica. Favorecidos pela introdução do automóvel e pelo serviço de lotações e carros de aluguel puderam se localizar distantes do Centro que, nessa época, já manifestava os primeiros sinais de especialização funcional em torno do comércio varejista. A maior parte busca os terrenos com frente para a praia. Entretanto, voltam seus acessos para a Av Aquidabã – via de ligação com o porto do Mucuripe - valorizando mais a relação com a cidade do que com a orla.

A rua existente à beira-mar constituía, ainda, um caminho de caráter local para acesso às casas dos pescadores e à praia propriamente dita. Só em meados dos anos 1960, quando a zona leste da cidade se tornou mais efetivamente habitada, é que a Praia do Meireles se transformou em espaço de lazer litorâneo referencial, sobretudo após as obras de abertura da Av. Beira Mar. A partir de então tem início um processo vertiginoso de valorização dos terrenos que repercutirá na feição litorânea da cidade.

Importa ressaltar aqui que a ascensão da Beira-Mar se deu em desconexão com a Praia de Iracema. Isso ocorreu, em parte, porque a ocupação da Praia do Meireles vinculou-se mais com

o nascente bairro da Aldeota do que com os deslocamentos dos usos e fluxos provenientes do Poço da Draga ou da Praia de Iracema.

Até a década de 1940 a ocupação da Aldeota ocorre lentamente, principalmente nas quadras lindeiras à Av. Santos Dumont. Favorecida pelo sistema de bondes elétricos que provinha do Centro da cidade, esta ocupação caracterizou-se por apresentar densidade construtiva muito baixa. Espreado-se por um vasto território praticamente plano e sem obstáculos significativos, as áreas loteadas avançaram expulsando assentamentos precários pontuais em direção ao sudeste sem contato aparente com a praia.

Legenda: 1. Bulevares de Herbster / 2. Av. Santos Dumont (eixo balizador da ocupação da Aldeota) / 3. Área loteada do nascente bairro da Aldeota entre as décadas de 1930 e 1950 / 4. Sedes dos clubes sociais implantados nas décadas de 1940 e 1960 / 5. Ligações da Aldeota com a faixa de praia e a ocupação do bairro do Meireles / 6. Vias de ligação do distrito industrial de Jacarecanga e do Poço da Draga com o novo porto do Mucuripe.

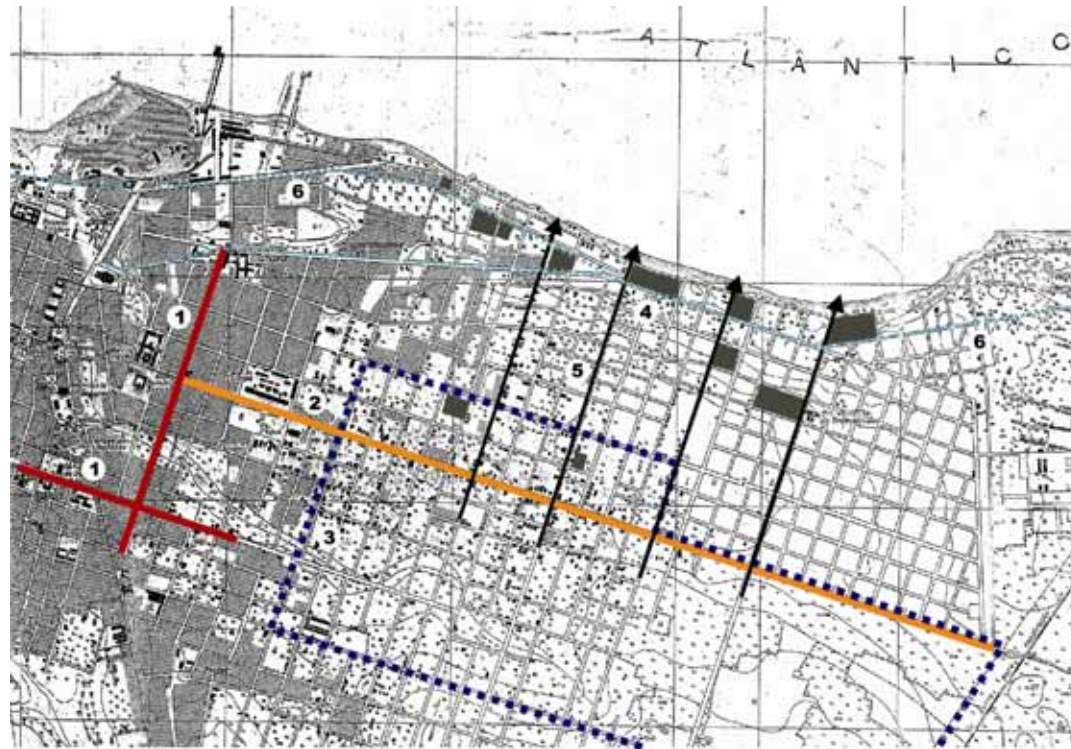


Figura 1.43. A incorporação do mar e a ocupação do Meireles. Elaborado pelo autor sobre a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército em 1945. Fonte: Serviço Geográfico do Exército. (Elaborado pelo autor)

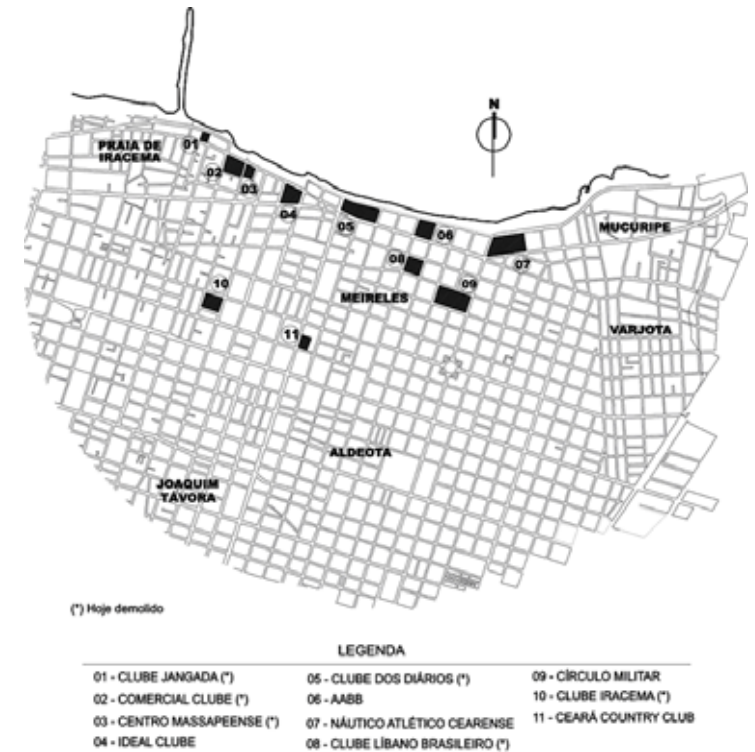


Figura 1.44. A localização dos clubes sociais instalados em Fortaleza entre as décadas de 1940 e 1960. Fonte: FREITAS, 2005.

Embora a estrutura de quadras e lotes estivesse traçada, a ocupação efetiva concentrava-se nas proximidades da Av. Santos Dumont, afastando-se desta cerca de três quadras ao norte e ao sul. O fator determinante para esta ocupação foi, inicialmente, a facilidade de comunicação com o Centro, pois lá se concentravam praticamente todos os empregos e o comércio da cidade na época. Até os anos 1970 esta relação com o Centro foi determinante para a ocupação da Aldeota. Entretanto, a partir dos anos 1960, a aproximação com a Praia do Meireles fez surgir novos vetores de ocupação que se estabeleceram transversalmente ao vetor leste-oeste representado pela Av. Santos Dumont (Figura 1.43).

Estes novos vetores levaram à valorização dos terrenos entre a Aldeota e o mar, consolidando o bairro do Meireles, que resultou numa área cujo valor do solo é um dos mais caros da cidade até os dias de hoje.



Figura 1.45. Vista aérea do Clube Náutico Atlético Cearense na década de 1950. Em primeiro plano a Av. Aquidabã, via de ligação com o novo porto no Mucuripe. Ao fundo a ocupação da faixa de praia por casas de pescadores. Fonte: FREITAS, 2005.



Figura 1.46. Vista da Av. Beira Mar e da praia do Meireles na década de 1970. À direita, em primeiro plano, o Clube dos Diários. Fonte: www.skycrapercity.com.

Nesta aproximação paulatina das classes de mais alta renda em relação ao mar a abertura da Av. Beira Mar tem papel fundamental. A avenida, desde sua implantação, caracteriza-se como via paisagística e, em vários momentos, foi objeto de intervenção com vistas à consolidação de um parque linear.

Entretanto, iniciando em frente à sede praiana do Ideal Clube, nasceu desligada da orla da Praia de Iracema, a esta altura parcialmente destruída pelas mudanças nas correntes marinhas provocadas pela transferência do porto para o Mucuripe.

A abertura da via promoveu a gradativa valorização dos terrenos lindeiros, que, por via de consequência, fez desaparecer a ocupação residencial unifamiliar em favor dos usos comerciais – especialmente restaurantes e a nascente hotelaria litorânea – e da habitação multifamiliar que, à semelhança do que vinha ocorrendo na Aldeota no início dos anos 1970, desenvolve-se segundo tipologias horizontais que exploram moderadamente o potencial construtivo do lote.



Figura 1.47. Vista aérea da Praia do Meireles. Em primeiro plano, à direita, o Ideal Clube, onde iniciava a Av. Beira Mar. Fonte: www.skycrapercity.com.



Figura 1.48. A Praia do Meireles no início dos anos 1980, após a construção do calçadão. Fonte: www.skycrapercity.com.

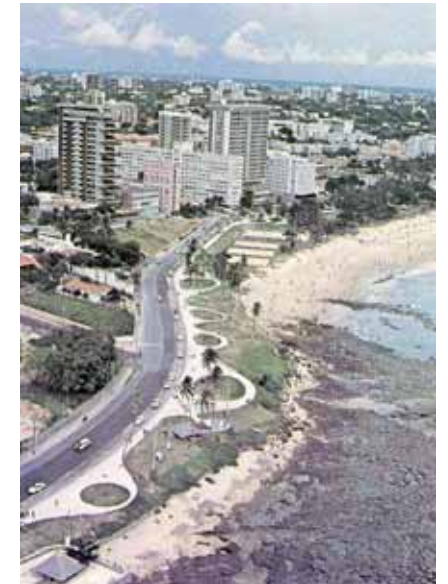


Figura 1.49. A Praia do Meireles no início dos anos 1980, após a construção do calçadão. Fonte: www.skycrapercity.com.

Neste processo de substituição de usos, parte da vida noturna e do lazer das classes médias que haviam se instalado na Praia do Meireles transferem-se para a Praia de Iracema que, de balneário das elites, transforma-se aos poucos em local de vida boêmia e de animação cultural.

Os anos de 1970 e 1980 caracterizaram-se, do ponto de vista do lazer litorâneo, pela polarização entre uma Beira-Mar valorizada, que verticaliza suas construções e consolida-se como espaço referencial na escala da cidade e uma Praia de Iracema que, embora precária em infraestrutura, é ressignificada como território da intelectualidade e dos artistas. Estes dois espaços seguem curso de desenvolvimento sem que se promova efetiva ligação entre os dois. Essa desconexão perdura até os dias atuais, mesmo depois das diversas intervenções realizadas na Praia de Iracema desde meados dos anos 1990.

Apesar desta desconexão os processos de valorização do solo afligem também a Praia de Iracema. As residências cedem lugar aos bares e ao comércio em razão da elevação dos preços dos aluguéis, alguns terrenos e localizações menos privilegiadas ou inadapáveis para os novos usos sofrem com a desocupação, os fluxos se especializam.

Nesse processo o Poço da Draga ficou cada vez mais à margem quanto à possibilidade de integração nessa tessitura urbana que se constituiu historicamente quase como um enclave dentro da cidade.

1.3. O surgimento de novas centralidades em Fortaleza: valorização do solo, dispersão e verticalização

A cada momento histórico, cada pedaço da cidade evolui diferentemente, o centro histórico sendo, por sua persistência como lugar central, o espaço por excelência das mudanças contínuas e às vezes brutais de valor

MILTON SANTOS
O País Distorcido, 2002

No decurso do século XIX verifica-se o desenrolar do lento processo de diluição da cidade enquanto organismo com forma e limites relativamente bem definidos em relação ao território circundante sob seu domínio. Sob o ritmo do modo capitalista de produção e a lógica da indústria, a forma-cidade afirma-se como a expressão mais pura da centralidade ao mesmo tempo em que assiste à gestação do processo que irá, por fim, atestar sua superação.

O século XIX testemunhará, na Europa, o ápice da cidade industrial, seus feitos notáveis sob o domínio da técnica e seus dramas sociais e econômicos resultantes do uso excludente deste mesmo domínio. A submissão do território aos lugares privilegiados pela concentração de capital e pessoas, como acontece com as áreas de produção agrícola, prenuncia o destino da cidade sob o caos aparente da condição metropolitana emergente.

A cidade, tornada produtiva a partir da aproximação dos elementos da produção, passa a exercer a atração sob vastos domínios do território circundante. Sob a lógica do capital, a cidade torna-se, por excelência, o lugar da concentração.

No entanto, como afirma Lefebvre,

“No curso de sua realização, a concentração sempre enfraquece e se rompe. É preciso, então, outro centro, uma periferia, um alhures. Um outro lugar e um lugar outro. Esse movimento,

produzido pelo urbano, produz, por sua vez, o urbano. A criação se interrompe, mas, por sua vez, para criar" (LEFEBVRE, 1999: 111-112).

A criação ininterrupta com base no movimento aparentemente contraditório, fundado na tendência à centralidade (reunião de produtos, mercados, capitais, trabalho) e à policentralidade (exaustão e ruptura do Centro, disseminação, dispersão, segregação) parece resumir a essência do fenômeno urbano. Simultaneamente superação e afirmação da forma-cidade, o urbano se apresenta como acúmulo e reunião de redes, como simultaneidade. Daí a relação dialética centralidade-policentralidade.

Aqui importa ressaltar que a estrutura espacial, enquanto produto do regime de acumulação na fase industrial expansionista, constitui-se como expressão material das contradições inerentes ao modo de produção.

Harvey afirma que Marx foi capaz de demonstrar que as características essenciais do modo de produção capitalista – a orientação para o crescimento, a exploração do trabalho vivo na produção e a busca da inovação – são condições inconsistentes e contraditórias. A dinâmica do capitalismo seria, por isso, necessariamente propensa a crises, sendo uma das características típicas dos momentos de crise a tendência de produzir fases periódicas de superacumulação, como a que caracterizou a economia das grandes potências no período de expansão pós-segunda guerra mundial (HARVEY, 1993). Como medida para absorver a superacumulação, o capital se expande geograficamente, produzindo novos espaços dentro dos quais a produção capitalista possa prosseguir.

Um aspecto particularmente interessante da busca por ampliação das margens de lucro se dá, na escala da cidade, por meio da transferência de capital do setor produtivo para o setor imobiliário. Este, na sua articulação com o Estado, assume papel ativo na produção do espaço urbano. Sobre esta articulação, Gottdiener argumenta que

“o fluxo de capital para o circuito imobiliário requer ao mesmo tempo um Estado intervencionista e um mercado financeiro capitalista que funcione livremente” (GOTTDIENER, 1997: 243).

Em seguida aponta que, dada a natureza cíclica da acumulação de capital, no apogeu de cada movimento ascendente

“é produzida uma crise de superacumulação dentro do circuito primário de capital, de tal modo que provoca uma onda volumosa no investimento imobiliário e dispara um movimento de especulação, afastando assim temporariamente a crise. (...) Eventualmente, essa atividade leva à subcapitalização do circuito primário, pois o dinheiro despejado no setor imobiliário não é disponível para a produção no período seguinte. Consequentemente, estabelece-se a subcapitalização da indústria e tem início o movimento descendente (...)” (GOTTDIENER, 1997: 243).

O processo de acumulação de capital pela indústria da construção, propiciado pelos investimentos estatais na construção de infra-estruturas, conjuntos habitacionais, implantação de loteamentos e subsídios ao setor habitacional, torna-se a força motriz da produção do ambiente construído, portanto, da forma urbana.

Ainda segundo Gottdiener, essa acumulação de capital no setor imobiliário faz a especulação preceder o planejamento e o empreendimento por meio da compra de terras que norteará a expansão urbana e obrigará as camadas de baixo nível de renda à ocupação de áreas cada vez mais afastadas da cidade central, quase sempre carentes da infra-estrutura adequada ao assentamento.

“O apelo do potencial de ganho e a relativa facilidade em manter a terra pouco desenvolvida em áreas que almejam crescimento é que mantêm a vitalidade desse aspecto do setor da propriedade” (GOTTDIENER, 1997: 246).

A forma espacial produzida pela articulação entre Estado e setor imobiliário tende à fragmentação do espaço social da vida pública. O padrão de desenvolvimento desordenado ignora a comunhão do espaço social em favor da produção e reprodução do valor-de-troca, impossibilitando o crescimento planejado e coordenado capaz de contribuir para a preservação de valores de comunidade na cidade.

É preciso, portanto, perceber o processo de produção e apropriação do espaço sob a luz da economia política, pois

“o solo e suas benfeitorias são, na economia capitalista contemporânea, mercadorias” (HARVEY, 1980: 135).

Harvey alerta, entretanto, que, devido ao fato de o solo e as benfeitorias (construções) não serem mercadorias como outras quaisquer, uma vez que são condições necessárias à realização de qualquer atividade produtiva e não meios de produção, a relação dialética que se estabelece entre valor de uso e valor de troca assume significado singular.

Sob a égide dos mecanismos de funcionamento do mercado imobiliário, o espaço urbano socialmente produzido caracterizar-se-á pela desconcentração das atividades e apresentará tendência à separação espacial das distintas funções urbanas e à diferenciação social entre suas partes.

O processo contínuo de ocupação dos terrenos pela indústria da construção segue explorando intensiva e extensivamente o solo, quer nas áreas mais centrais da cidade, extraindo potencial construtivo dos terrenos mais caros pela construção em altura, quer nas áreas mais afastadas, onde encontra terrenos mais baratos, capazes de proporcionar lucros extraordinários ao construtor. De todo modo este processo termina por induzir o aumento dos preços do mercado imobiliário, ocasionando, no extremo, a emergência do valor do solo como determinante do uso (PEREIRA, 1988). Segundo Harvey, se

“a renda pode prescrever o uso, então isso implica que os valores de troca podem determinar os valores de uso, criando novas condições, às quais os indivíduos devem adaptar-se se desejam sobreviver em sociedade” (HARVEY, 1980, p.162).

No processo de expansão dos domínios da cidade em direção ao território circundante, a renda da terra se manifesta, alocando o uso do solo e determinando seu valor. Dentro dos limites do núcleo central impõe; de um lado, a substituição daqueles usos que se tornam incapazes de retornar renda capitalizada ao proprietário por aqueles cuja natureza permite incluir dentro dos

seus custos o pagamento desta renda; de outro, a substituição das antigas construções (de gabarito baixo) por outras que exploram ao máximo o potencial construtivo do terreno por meio da multiplicação das unidades a serem comercializadas (venda ou aluguel).

Este movimento é, por natureza, especulativo e conflitante com qualquer diretriz de política urbana de caráter socializante. A determinação do uso do solo pelo valor, conclui Harvey,

“ocorre sob os auspícios da especulação desabrida, da escassez artificialmente induzida e similares e desaparece qualquer pretensão de ter algo a ver com a eficiente organização da produção e distribuição” (HARVEY, 1980, p.162).

O poder monopolístico da propriedade privada distingue a produção do espaço na cidade/metrópole contemporânea. Sob o modo de produção capitalista, o monopólio da propriedade pela classe de proprietários de terra confere homogeneidade às formas urbanas das cidades de vários países a despeito das diferenças institucionais, políticas, legais e administrativas existentes entre eles.

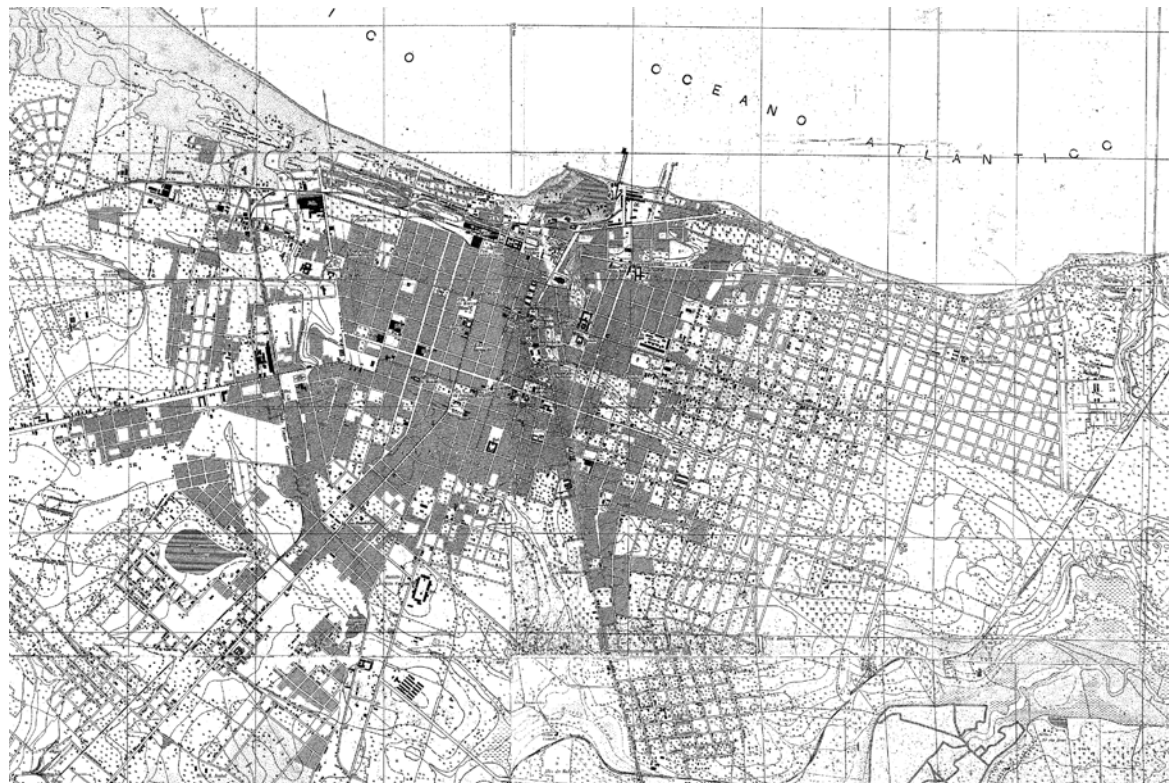
Fortaleza: expansão urbana, dispersão e verticalização.

A cidade de Fortaleza se apresenta, no final do século XIX, segundo a forma-cidade típica. Centraliza usos e atividades dentro de um modesto perímetro urbanizado. A aglomeração central é multifuncional e equilibrada do ponto de vista da relação entre espaços construídos e não construídos. O controle da forma urbana é exercido pelo poder público com base em ações de remodelação e embelezamento capazes de oferecer à cidade as condições de desenvolvimento requeridas pelo grau de complexidade das atividades econômicas, notadamente as do setor terciário, que se constituem o lastro sobre o qual Fortaleza se funda e ganha notoriedade no cenário econômico do Estado.

Os melhoramentos verificados na área urbanizada – que coincide hoje com a porção mais interior da área central – embora tenham sido objeto de intervenções mais pontuais que articuladas, permitiram a distribuição relativamente equilibrada de funções urbanas e dotaram o

perímetro da cidade de um conjunto de praças e edifícios públicos imponentes configurando uma paisagem natural e construída singular no contexto urbano.

O comércio e não a indústria foi o motor do desenvolvimento econômico de Fortaleza no final do século XIX. Não foi motivada pela indústria a transferência do enorme contingente de migrantes que, vindo do campo, se instalara na periferia da área urbanizada, ao longo dos antigos caminhos de ligação da cidade com o interior. As migrações internas decorrentes das sucessivas secas que assolaram o Estado, verdadeiros pulsos de incremento demográfico que recaíam sobre a cidade de tempos em tempos, foram as maiores responsáveis pela elevação da população de Fortaleza de 48 mil habitantes em 1900 para 180 mil em 1940 e 850 mil em 1970.



Naturalmente, a estrutura urbana não estava preparada para absorver este contingente. Sob o estatuto da propriedade privada, não coube a este contingente ocupar outra área que não aquela dos arrabaldes próximos às vias que se dirigiam à cidade propriamente dita, isto é, ao centro da aglomeração.

Os vetores de expansão metropolitana estavam, assim, delineados. A ampliação constante do espaço urbano em áreas desvalorizadas do ponto de vista do capital comercial – que constituía a base do investimento imobiliário à época –, facilitada pela ausência de obstáculos físicos, irá configurar a ocupação dispersa com base em baixas densidades urbanas (Figura 1.50).

Figura 1.50. Trecho do Levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza de 1945. A área hachurada corresponde à área densamente ocupada, que já ultrapassa a superfície projetada por Adolpho Herbster em 1875. Áreas de expansão urbanas demarcadas se estendem em todas as direções a partir do Centro. Nestas, verificam-se ocupações pontuais e dispersas. Fonte: Serviço Geográfico do Exército, 1945.

Durante toda a primeira metade do século passado a hegemonia econômica de Fortaleza em relação aos municípios do interior se traduziu pelo desenvolvimento do setor terciário e seu conseqüente domínio nos espaços centrais da cidade.

O processo de ocupação dos terrenos do Centro pelo comércio, afastando para seu perímetro exterior a função habitacional, corresponde à lógica do capital no que diz respeito à ampliação da renda fundiária requerida pela valorização imobiliária daqueles terrenos em razão de sua localização central. Até a década de 60, dá-se, assim, um processo de valorização imobiliária de natureza endógena. A localização conferindo valor aos terrenos e construções (Figura 1.51).



Figura 1.51. Vista aérea da Área Central de Fortaleza nos anos 1950. O núcleo polarizador da Praça do Ferreira já concentrava preponderantemente atividades comerciais. No seu entorno se dá o primeiro impulso de verticalização. Ao fundo vê-se a extensa área posteriormente ocupada pelo bairro da Aldeota. Mais além, o leito do Rio Cocó. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo)

Na década de 70 o processo de valorização imobiliária sofre uma inflexão que irá assinalar o rompimento das elites com relação a ações de remodelação, adequação e melhoramentos urbanos no Centro da cidade. O deslocamento das habitações das classes de mais alta renda em direção às áreas loteadas na porção leste da cidade dá ensejo ao surgimento de uma classe de proprietários privados que passa a pressionar o poder público por investimento em infraestruturas urbanas.



A valorização dos terrenos decorrente do investimento público e a condição do parcelamento do solo em lotes de maiores testadas e dimensões que os do Centro da cidade fornecem os subsídios para nova pressão em favor da ampliação dos índices de ocupação de modo a permitir que os edifícios pudessem extrair o máximo potencial construtivo dos terrenos. Esta pressão está bem caracterizada nas diretrizes do Plano Diretor Físico, elaborado em 1975 e na Lei de Uso e Ocupação do Solo que o regulamenta, aprovada em 1979.

Com base nestes instrumentos, Fortaleza inaugura novo modelo de expansão urbana baseado em duas diretrizes gerais: descentralização de atividades dinamizadoras e diversificadas, notadamente comércio e serviços, a partir da criação dos corredores de adensamento nas vias de conexão do Centro com os pólos de Messejana (a sudeste) e Parangaba (a sudoeste); e verticalização com base em gabaritos que assumiam o valor máximo de 95m na área central e diminuía gradativamente à medida que se afastavam deste núcleo. A região imediatamente periférica ao Centro, que inclui a área então recentemente valorizada do bairro da Aldeota, passaria a ser regida por gabarito máximo de 75m (Figura 1.52).

Figura 1.52. Planta de estruturação urbana. Legislação Básica do Plano Diretor, 1979. Em destaque o Centro da cidade, onde passa a vigorar o gabarito máximo de 95m, e o limite da área adensável cujo gabarito máximo passou a ser de 75m. Fonte: FORTALEZA - PMF/SUPLAM, 1979. (Elaborado pelo autor)

A conjugação destes dois fatores – descentralização e verticalização – exacerba o processo de diferenciação social dentro da cidade, os estratos de mais alta renda sendo os únicos capazes de remunerar a renda fundiária nos terrenos valorizados do subcentro emergente, o bairro da Aldeota, onde tem início o processo de substituição das antigas edificações – casas e edifícios de até três pavimentos – por construções de vários andares, notadamente edifícios residenciais multifamiliares e torres de escritórios.

Vários autores vinculam a valorização do solo em áreas afastadas do núcleo central – e a conseqüente emergência de subcentros – ao ‘abandono’ e ‘decadência’ do centro tradicional (GOTTDIENER, 1997; TOURINHO, 2004; VILLAÇA, 2001). Em algumas análises, como a de Villaça, predomina a ênfase no deslocamento do assentamento residencial como responsável pela estruturação do espaço urbano e a acessibilidade de determinado ponto do espaço (terreno) em relação ao conjunto urbano como seu valor de uso mais importante. Outras análises atestam, no momento presente, a prevalência das atividades terciárias – especialmente projetos de grande porte – como indutoras dessa estruturação e causa da migração das residências das camadas de mais alta renda (DIÓGENES, 2005). Tourinho (2004) assinala a transição da condição de complementaridade à crescente dicotomia entre ‘centro’ e ‘periferia’. Tanto nos países desenvolvidos da América do Norte e Europa – ainda que de modos distintos – quanto no Brasil a dispersão urbana deflagra uma relação de tensão entre a cidade central e seu entorno caracterizada pela perda de complementaridade entre as partes e pela conseqüente segregação econômica, social e demográfica.

Qualquer que seja o prisma de análise, os efeitos dos recentes padrões de acumulação capitalista se fazem sentir. Quer enfatizemos os ‘deslocamentos’ de funções urbanas para áreas externas ao Centro, a ‘valorização’ ou ‘desvalorização’ em áreas específicas do espaço urbano, a ‘ausência de complementaridade’ entre novas e velhas centralidades, a ‘segregação’ econômica ou social, o ‘envelhecimento’ ou ‘abandono’ da área central manifestos na precariedade do espaço edificado, estamos diante de manifestações espaciais decorrentes do impacto de decisões altamente descentralizadas sobre o investimento do capital, como sói acontecer numa economia capitalista que opera livremente, sob os auspícios de um Estado fundado na ideologia do crescimento.

Sob esta lógica é 'natural', e aceito como racional e bom, que o capital flutue para áreas onde encontra proporção de retorno mais alta. Este processo pode avançar até que as proporções de retorno sejam igualadas em todos os territórios, ou, em razão da forma cíclica como se dá a acumulação, se orientar de modo a produzir crescentes desequilíbrios espaciais, chegando, no extremo, a esgotar a capacidade de determinada área realizar o retorno de renda capitalizada, situação limite à qual estão particularmente suscetíveis as áreas centrais das grandes cidades dos países mais pobres (HARVEY, 1980).

Segundo Harvey,

"Não é de nenhum modo lucrativo para o capital privado dirigir-se para o mercado de renda de habitação da área central. (...) O capital foi transferido para outros setores ou para fora do mercado de construções privadas, mercado esse muito mais lucrativo no anel suburbano. Assim surge o paradoxo do capital se afastando de áreas de grande necessidade para prover as demandas das comunidades suburbanas relativamente afluentes" (HARVEY, 1980, p.95).

O fenômeno da 'obsolescência moral das construções', apontado por Singer (1979), recai sobre as áreas centrais e seu perímetro exterior mais próximo. As pressões de um tecido exaurido pelas deseconomias decorrentes do congestionamento e as necessidades de espaço e melhores condições de acesso aos mercados consumidores por parte das empresas levam à expansão urbana e à mudança do tipo de uso do solo naquelas áreas. Singer, então, argumenta:

"Por que as edificações abandonadas pela camada rica e pelas empresas que as servem não são aproveitadas por grupos de menor renda, em geral carente de moradias adequadas e de serviços? (...) O fato inegável é que o funcionamento do mercado imobiliário não facilita este aproveitamento, fazendo com que as áreas deixadas para trás pela circulação espacial das elites se transformem em zonas deterioradas" (SINGER, 1979, p.31).

As áreas próximas ao Centro tradicional passam a constituir um anel de zonas deterioradas, caracterizadas pelo uso misto do solo, pela instabilidade da ocupação por uma ampla variedade de funções. Nestas áreas, mais até do que no núcleo do Centro – pois este, apesar da aparente decadência, pulsa sob o ritmo frenético de um capital que gira em alta rotação – recai a enorme

carga da obsolescência física das construções e o peso da desvantagem locacional, seja para tornar-se um distrito central de negócios ou área adaptável a um padrão desejável de unidades residenciais. Como sugere Singer, “a zona de transição permanece negligenciada tanto pela empresa pública como pela privada” (SINGER, 1979).

O processo de produção do espaço em Fortaleza marcha na direção apontada. Beneficia-se da conjunção das prerrogativas obtidas pelos terrenos da zona leste após a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1979 com a facilidade de extensão dos domínios do município em face da inexistência de obstáculos físicos significativos à expansão urbana e com a incapacidade de oposição do contingente populacional pobre instalado nas periferias quanto a este processo.

A afirmação de uma nova centralidade no bairro da Aldeota, na zona leste da cidade, deflagra um processo de contínua valorização de terrenos em direção ao vetor leste-sudeste. A partir daí o Centro tradicional torna-se, de modo mais evidente, o Centro da periferia. Ao consolidar-se como espaço das trocas das camadas mais pobres da população, reduzem-se as possibilidades quanto à demanda por qualidade espacial. O empobrecimento generalizado destas camadas as torna incapaz de pressionar por investimentos, induzindo a desqualificação consciente das estruturas, formas e espaços para elas voltados. A condição de sobrevivência dos negócios na área central passa a ser a de torná-los cada vez mais acessíveis à grande massa empobrecida. Alimenta-se, assim, o ciclo vicioso de segregação e degradação sócio-espacial, com ênfase para o declínio absoluto das condições ambientais e sanitárias.

Relações entre edifício e lote no Centro e nas novas áreas de centralidade em Fortaleza.

A especificidade do espaço, isto é, o fato de se apresentar, simultaneamente, como forma e ação, síntese sempre provisória entre processo e resultado, passado e presente, se traduz no seu papel ativo frente às demais estruturas sociais. Embora a autonomia do espaço em face das demais estruturas sociais seja relativa – pois, do ponto de vista da produção, a sociedade é a estrutura determinante no que diz respeito às formas materiais – ele se apresenta como condicionante dos processos e ações. As formas espaciais, sendo, ao mesmo tempo, resultado e condição para a estrutura social, são portadoras de uma inércia dinâmica.

A manifestação da inércia dinâmica do espaço põe em evidência a interdependência entre as diversas instâncias que compõem o sistema social e a síntese espacial por eles produzida. A análise histórica da evolução das formas espaciais revela a conjunção dos fatores econômicos, políticos e ideológicos na sua produção. Ao mesmo tempo, revela a crescente dificuldade de adaptação das formas espaciais às transformações que sucedem nas demais instâncias.

A velocidade das mudanças na produção, na organização do Estado e até mesmo no aparelho jurídico-normativo que sustém suas bases (especialmente leis que regulam o uso do solo) não encontra paralelo nas transformações da base espacial. De acordo com Milton Santos,

“Se a cada transformação no conjunto das relações sociais o espaço acompanhasse as mudanças que conhecem as outras estruturas sociais e se adaptasse imediatamente às suas necessidades de funcionamento *optimum*, ele não teria senão um papel passivo. Mas aquela inércia dinâmica de que o espaço é dotado lhe assegura, antes do mais, a tendência de reproduzir a estrutura global que lhe deu origem, ao mesmo tempo em que se impõe a essa reprodução social como uma mediação indispensável que às vezes altera o objetivo inicial ou lhe imprime uma orientação particular”. (SANTOS, 1996, p.149)

Produto do trabalho social, uma vez apropriado pelo capital e sob o domínio de relações capitalistas de produção, torna-se, como tantos outros, produto de mercado. O espaço tornado mercadoria passa a reunir os homens em função de sua escassez, ou, como diz Milton Santos, de sua raridade (SANTOS, 1997). A manifestação mais evidente desta escassez e da inércia dinâmica do espaço na cidade está no plano da relação entre a arquitetura urbana e o lote na qual está implantada.

A interdependência entre construção e lote urbano resulta tanto das imposições das tradições quanto da ação racionalmente planejada. Naturalmente, ao longo do tempo esta relação é instada a assumir novas configurações que venham a satisfazer as imposições urbanísticas ou arquitetônicas da época, no entanto as configurações herdadas do passado conseguem, dentro de intervalos relativamente longos, certa estabilidade resultante da sua validade face às expectativas quanto ao cumprimento das funções técnicas, econômicas, sociais e culturais demandadas pela sociedade (REIS FILHO, 1987).

Em Fortaleza a evolução da forma urbana se processa segundo padrões distintos de relação entre construção e lote urbano – e entre estes e os espaços não construídos – quando comparamos o Centro tradicional com as áreas de novas centralidades que se consolidam a partir da década de 1970.

O núcleo primordial de Fortaleza, implantado a cavaleiro do mar no planalto a oeste do riacho Pajeú, segue, no seu primeiro plano de arruamento realizado pelo engenheiro Antônio José da Silva Paulet em 1812, a diretriz de traçado urbano segundo retícula em xadrez. O novo traçado, em acordo com as concepções urbanísticas portuguesas da época, fraciona a retícula em lotes com profundidade de meia quadra e testada estreita. A ocupação da quase totalidade da área do lote é característica, assim como a definição espacial da rua como decorrência do conjunto edificado. A uniformidade dos terrenos impõe, quase que naturalmente, a uniformidade dos partidos arquitetônicos.



Figura 1.53. Trecho da Área Central de Fortaleza em 1972. A condição fundiária marcada pela permanência do traçado colonial caracterizado por lotes de testadas estreitas e grande profundidade. Fonte: Levantamento Aerofotogramétrico de 1972 - Prefeitura Municipal de Fortaleza.



Figura 1.54. Trecho da Área Central de Fortaleza em 2007. A permanência do fracionamento dos lotes, apesar do incremento da intensidade do uso, tem por consequência a verticalização incipiente e o aumento das taxas de ocupação. Fonte: Base de dados do Google Earth 2007.

Salvo alguma verticalização pontual, a escala do Centro tradicional permanece inalterada ao longo dos últimos anos. Da mesma forma, por força da natureza do fracionamento da propriedade privada do solo, permanece a repartição dos lotes. O número de proprietários por quadra é muito superior ao que se encontrará nas áreas mais recentemente ocupadas. O mesmo se dá com relação às taxas de ocupação dos terrenos, embora se verifique o inverso com respeito à intensidade da verticalização, uma vez que esta foi impedida, no Centro, exatamente por conta da condição fundiária (Figuras 1.53 e 1.54).

Esta condição apresenta contraste significativo em comparação com as áreas ocupadas pela expansão urbana a partir da década de 1930. O deslocamento das residências das camadas de maior renda em direção à zona leste da cidade estabelecerá novo vetor de expansão numa área caracterizada pela presença de sítios e chácaras que ocupavam glebas de grandes dimensões.

O nascente bairro da Aldeota, antes lugar ermo e desabitado, apresenta aspecto diverso do Centro no que diz respeito à relação entre edifício e lote. O primeiro loteamento na Aldeota, realizado em 1923, determinava o fracionamento das quadras em lotes com frente de 50 palmos, isto é, aproximadamente 11m ou seus múltiplos. De acordo com o estudo da arquiteta Beatriz Diógenes sobre o surgimento e desenvolvimento do bairro,

“As casas construídas inicialmente na Aldeota eram quase todas tipo “chalé”, chamadas à época de chácaras, embora a denominação não fosse apropriada, pelo tamanho do terreno. Ocupavam quase sempre grandes lotes, às vezes a quadra toda, situadas no centro do terreno, com grandes afastamentos laterais (...) A adequação das necessidades da moradia burguesa a uma nova estrutura fundiária, que o Centro não atendia, através de lotes maiores e um padrão de implantação da residência ‘solta’ em meio a áreas livres verdes foi outro fator que motivou o deslocamento para o bairro” (DIÓGENES, 2005, p. 35 - 36).

A Aldeota se configura, assim, segundo perfil diverso do Centro com relação à ocupação do solo. Até o início da década de 1970 a Aldeota é um bairro predominantemente residencial que, nos seus primórdios, apresenta-se, do ponto de vista do espaço construído, disperso e pouco denso, com o bonde cumprindo a função de conexão interna e entre o bairro e o Centro, já predominantemente comercial. Em meados da década de 1970 surgem as primeiras unidades comerciais que irão ocupar, na sua maioria, antigas unidades residenciais sob o regime de aluguel. Tem início, assim, o processo de valorização imobiliária e a consequente busca pela ampliação da parcela do lucro que é convertida em renda fundiária para os proprietários dos terrenos.

Uma mudança substancial ocorre a partir de então. Após um período caracterizado pela lenta expansão sob a forma de assentamento residencial, portanto sem fins lucrativos, tem início um intenso processo de ocupação do solo com base em unidades comerciais e de serviços e em

unidades habitacionais multifamiliares. Até o final dos anos 70, pela implantação de edifícios de apartamentos com até três pavimentos elevados do solo; depois de 1979, sob os auspícios da nova Lei de Uso e Ocupação do Solo, explorando ao máximo a verticalização dentro dos limites no novo gabarito de 72m. Segundo Diógenes,

“O fenômeno que ocorreu na Aldeota foi, pois, provavelmente resultado da forma de economia local, ao se consolidar a Cidade como mercado interno consumidor dos produtos industrializados e onde, não se aplicando efetivamente recursos na indústria, se investe no setor imobiliário e comercial, favorecendo assim essa nova função na área e modificando a forma de usar e ocupar o solo” (DIÓGENES, 2005, p. 58).



Figura 1.55. Trecho do bairro Aldeota em 1972. As áreas loteadas na zona leste da cidade a partir da década de 30 apresentam fracionamento de quadras em lotes de maiores dimensões quando comparados aos da Área Central, fato que proporcionou maior facilidade para o remembramento e para a construção verticalizada rentável. Fonte: Levantamento Aerofotogramétrico de 1972 - Prefeitura Municipal de Fortaleza.



Figura 1.56. Foto aérea de trecho do bairro Aldeota em 2007. Transformações significativas na divisão das quadras. Verticalização crescente, subtração do uso residencial unifamiliar e impermeabilização do solo. Já se verifica, como na área central, o fenômeno da ocupação de terrenos para oferta de vagas de estacionamento. Fonte: Base de dados do Google Earth 2007.

A condição singular da Aldeota no tocante à conjugação da concentração espacial da elite urbana com uma estrutura fundiária de lotes maiores que os da área central pavimentou o caminho para a atuação vigorosa do setor imobiliário. Os terrenos da Aldeota se mostraram ideais para os fins de acumulação capitalista das empresas do setor imobiliário. A verticalização tornou-se viável e lucrativa, diferentemente do que ocorria no Centro, pois as dimensões dos terrenos, a baixa densidade da ocupação – menores custos de demolição –, o número reduzido de proprietários por quadra – em alguns casos excepcionais, apenas um – permitiam extrair o máximo potencial construtivo do lote respeitando os recuos exigidos por lei (Figuras 1.55 e 1.56).

Esta configuração de quadras e lotes mostrou-se altamente funcional para o investimento imobiliário e transformou o bairro da Aldeota num grande canteiro de obras entre o início dos anos 80 e final dos anos 2000. Neste período sofreu enormes transformações quanto à natureza das atividades, à intensidade da ocupação, à relação entre espaço edificado e não edificado, à escala e à densidade habitacional.

Quando se compara, no mesmo intervalo de tempo, a medida das transformações no parcelamento do solo e na ocupação intensiva e extensiva dos terrenos pelas novas construções com o quadro de inércia da área central, percebe-se como a estrutura fundiária da Aldeota foi – e ainda é – capaz de ‘adaptar-se’ às exigências de lucratividade do capital investido no setor imobiliário.

Atualmente está em curso um processo de consolidação de uma nova centralidade que segue o vetor apontado pela Aldeota em direção ao setor leste-sudeste de Fortaleza. A natureza da repartição das terras na região que envolve os bairros da Água Fria e Edson Queiroz, cortados – e conectados – pela Avenida Washington Soares, tem permitido a construção de equipamentos de grande porte e viabilizado nova expansão do setor residencial da classe média em razão de novos loteamentos que permitiram a retomada do mercado de residências unifamiliares e a implantação de inúmeros condomínios fechados de casas e apartamentos que oferecem, em contrapartida à distância com relação às áreas urbanizadas e equipadas mais próximas do Centro, a condição de amplitude de espaços para o verde, a circulação e o lazer.

Esta nova área de centralidade se expande, sobretudo, após a construção do *Shopping Center Iguatemi*, às margens do rio Cocó, em 1982. Respaldo pela tendência de expansão dos estratos de renda mais elevada na direção leste-sudeste e pela crescente demanda destes estratos por oferta de comércio e serviços próximos às suas residências – uma vez que o Centro já se afigura demasiado congestionado – o novo centro comercial fez surgir um novo pólo de adensamento comercial no seu entorno que, por sua vez, passa a atrair o investimento imobiliário no setor residencial e, juntamente com outros equipamentos de grande porte ali instalados – Centro de Convenções e Universidade de Fortaleza – deflagra um processo de valorização dos terrenos daquela região e contribui para o desenvolvimento do corredor turístico que dá acesso ao litoral leste do estado (Figura 1.57).

Esta região se caracteriza pela existência de terrenos remanescentes de grandes glebas, com grandes dimensões e preços mais baixos que os da Aldeota – considerando o valor por metro quadrado de área – o que tem permitido ao investimento imobiliário o retorno capitalizado vantajoso, isto é, a apropriação de uma maior parte dos lucros extraordinários pelo capitalista investidor – incorporador imobiliário – em detrimento da transferência destes excedentes para o pagamento da renda fundiária.

Legenda: 1. Centro / 2. Aldeota / 3. Eixo Água Fria – Seis Bocas / 4. Av. Santos Dumont / 5. Av. Antônio Sales / 6. Av. Washington Soares / 7. Av. Maestro Lisboa (acesso às praias do litoral leste) / 8. CE 040 (ligação com os municípios vizinhos de Eusébio e Aquiraz).

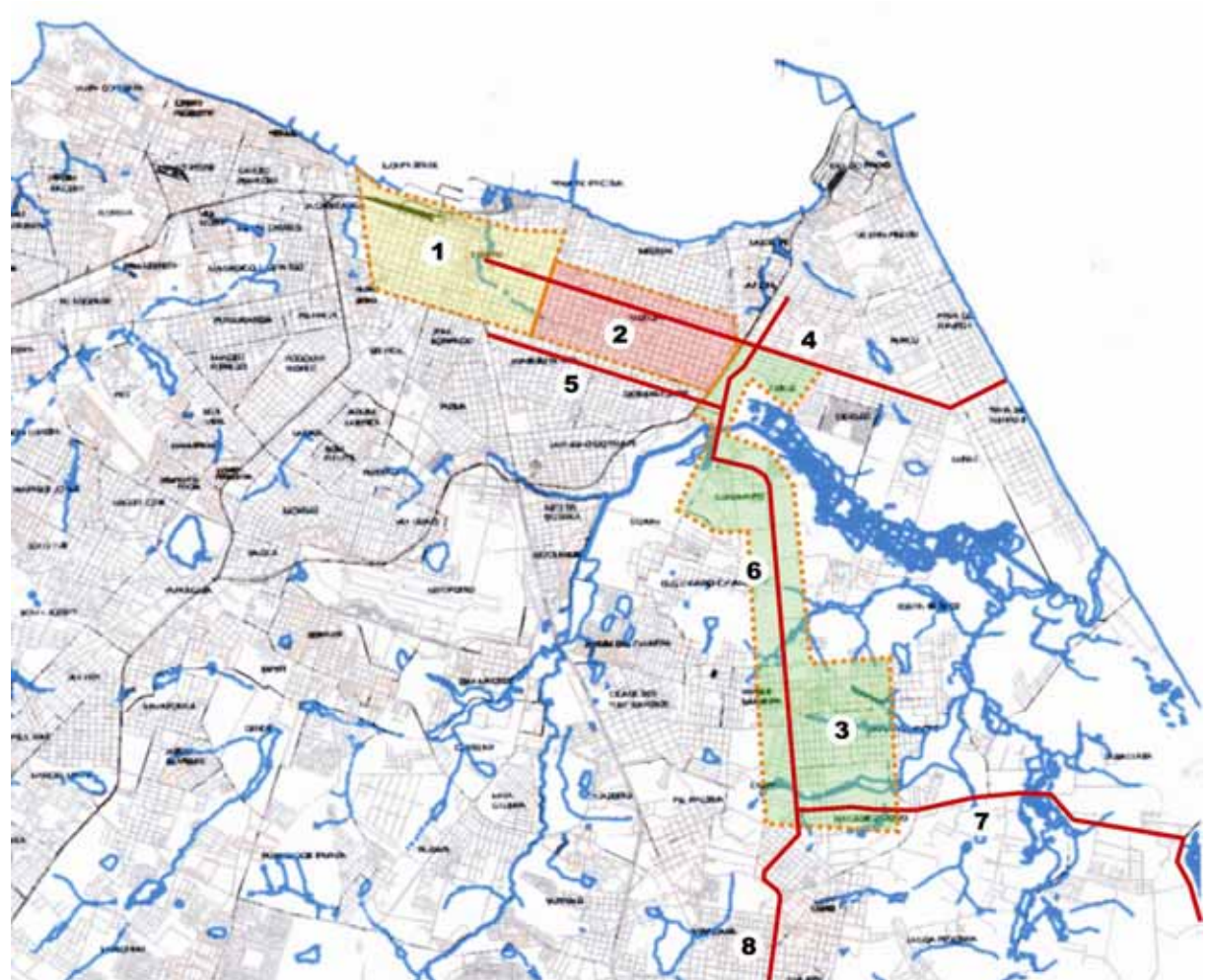


Figura 1.57. As novas centralidades na região leste-sudeste em Fortaleza e seus eixos estruturantes. Fonte: PDP-FOR, 2008. (Elaborado pelo autor)



Este movimento reforça o fato de que na medida em que a localização residencial se torna, pouco a pouco, independente das localizações centrais – seja pelo investimento público em transportes coletivos, pela vulgarização do transporte motorizado individual, pela flexibilização da localização do emprego, do comércio e dos serviços – começam a surgir lucros extraordinários para o investidor imobiliário exatamente naqueles terrenos que apresentam piores localizações relativas e preços mais baixos (LEFÈVRE, 1979). A relativização da localização residencial, decorrente do padrão desconcentrado de expansão – no caso de Fortaleza, espreado sobre um território plano e segundo densidades de ocupação muito baixas – associado à tendência de formação de um preço por metro quadrado de construção uniforme no mercado imobiliário – levando-se em conta um mesmo padrão construtivo e de acabamento – vem promovendo o avanço do assentamento residencial na emergente centralidade Água Fria / Seis Bocas.



Figura 1.58. Foto aérea da nova centralidade da Água Fria / Seis Bocas. Fonte: Base de dados do Google Earth 2007.

Figura 1.59. A verticalização da Aldeota e do Meireles e a nova centralidade da Água Fria / Seis Bocas para além do Rio Cocó (parte superior da foto). Fonte: www.skycrapercity.com.

Tomados em conjunto, a expansão e consolidação do mercado imobiliário na Aldeota – que, sob a forma de construção verticalizada, explora intensivamente o lote e colabora para a constituição de um bairro com características de centralidade multifuncional – e a ocupação recente da região sudeste, no raio de influência da Avenida Washington Soares – com base no investimento no mercado de unidades residenciais caracterizado pelo uso extensivo de terrenos com preços mais baixos – produzem uma espécie de efeito retroativo que incide sobre o Centro e manifesta-se na imobilidade da estrutura urbana e na aparente deterioração do construído.

A valorização do solo nas novas áreas de centralidade, se, por um lado, abre para elas a possibilidade de atrair e abrigar a complexidade de programas, atividades e tipologias requeridas pelo movimento ‘natural’ da economia e da sociedade, por outro, aprofunda a especialização funcional nas áreas mais centrais, pois, não sendo, para ela, áreas cuja apropriação inspira o retorno capitalizado do investimento, termina por trabalhar em favor da manutenção dos padrões de ocupação existentes.

A dinâmica do capital comercial no Centro de Fortaleza.

O fracionamento das quadras, o traçado viário e, em grande parte, a própria escala e a densidade do espaço construído do Centro de Fortaleza vigoram há um século. Resistiram às diversas tentativas de intervenção previstas nos vários planos de ordenamento físico-territoriais concebidos para a cidade. O estatuto da propriedade privada e a crescente intensificação do uso do solo e da renda fundiária pela ocupação comercial extremamente dinâmica e adaptável às circunstâncias nos deixa como herança um Centro que, na aparência, se afigura imobilizado. Aos olhos do observador as formas denunciam precariedade e decadência.

Contudo, sob o véu da aparente imobilidade funciona um complexo mecanismo que busca a todo custo reduzir os atritos provenientes da materialidade das estruturas físicas, lubrificando suas engrenagens com os recursos que lhe provê o capital e suas relações com a propriedade da terra. Na medida em que a renda da terra se torna o elemento preponderante da relação entre valores de uso e valores de troca no espaço urbano, ela adquire o poder de determinar a alocação dos usos possíveis para cada terreno. Esta alocação, por sua vez, buscará proporcionar ao proprietário o rendimento proporcional ao valor do produto imobiliário como um todo, terreno e

construções. Admitindo que, na produção imobiliária, o preço de mercado dos edifícios é função do valor da venda antecipada do seu aluguel, e que este deve contemplar a renda fundiária, (PEREIRA, 1988, p. 101 – 102) será com base nele que o proprietário/locatário irá tomar a decisão com relação à natureza da atividade que privilegiará atrair para sua propriedade. O proprietário/locatário buscará, a todo custo, conseguir a quantidade de lucro que permita a capitalização da renda, para isso trabalha com base na expectativa de ganhos por parte de quem aluga o imóvel, operando com valor próximo ao limite estabelecido pela disposição a pagar da demanda.

O processo flagrante no Centro de Fortaleza, cujas origens remontam às primeiras transformações das residências na proximidade da Praça do Ferreira em pontos comerciais, é a exaustão da capacidade dos terrenos em gerar renda capitalizada por meio da sucessiva transformação de usos. No início o comércio no térreo das construções, que se assobradavam, depois a instalação de lojas maiores, às vezes ocupando mais de um terreno, em seguida a exploração modesta da verticalização associando comércio e escritórios, a implantação de grandes magazines em terrenos lembrados que atravessavam toda a quadra no sentido leste-oeste, as galerias, os edifícios institucionais, um ou outro equipamento de lazer, sobretudo cinemas.

Enquanto este processo se deu calcado no uso dos espaços por fluxos heterogêneos do ponto de vista do poder aquisitivo, o aspecto formal geral se manteve, embora grande parte do patrimônio edificado, sobretudo algumas fachadas ecléticas ou *art déco*, já estivessem encobertas pelas marquises promocionais. Uma vez deflagrado o processo de expansão urbana que produziu novas áreas de centralidade, o Centro se torna, preponderantemente, o centro comercial das camadas mais pobres da população.

A resposta do capital comercial quanto ao investimento imobiliário no Centro segue, a partir de então, curso diverso daquele que caracterizou a primeira metade do século passado. Em vez de investir na melhoria das instalações, no embelezamento e na adequação dos espaços de modo a garantir a permanência dos estratos de mais alta renda, produz-se, conscientemente – do ponto de vista do capital – a obsolescência das estruturas, a depauperação das formas construídas. Posto que a camada mais pobre é incapaz de demandar a qualidade espacial, não faz sentido, para o

capital, o investimento qualificador. Por vezes sequer o investimento em manutenção apresenta retorno. O resultado é a substituição de usos antes consolidados por outros cada vez mais flutuantes e, sobretudo, por aqueles que promovam a aceleração do giro do capital e permitam alcançar os patamares de renda exigidos pelo valor do imóvel.

É evidente que a proliferação de estacionamento em terrenos bem localizados do Centro responde a uma questão prática, a necessidade de oferecer a condição de acessibilidade para o público motorizado que se deseja atrair. Contudo, do ponto de vista imobiliário, a explicação decorre do fato de ser esta atividade o motor de uma reprodução capitalista altamente rentável. O aluguel, antes mensal, é agora auferido por fração de hora. A natureza da atividade requer pouca ou quase nenhuma benfeitoria nos terrenos, no mais das vezes apenas alguma demolição, pavimentação – geralmente precária – ou cobertura – nos casos de não se dar no térreo de edifícios, mas em terrenos desocupados.



Figura 1.60. Praça do Ferreira após a reforma de 1991. A reconstrução da Praça não foi capaz de realizar a requalificação, ainda que no âmbito local, e impedir a substituição de antigos usos comerciais por bingos. Fonte: Arquivo Ação Novo Centro.

Também não é casual a evasão de unidades comerciais de maior porte e a posterior ocupação destes espaços por outros programas capazes de manterem-se nos edifícios maiores. Como exemplo, temos, de um lado, o surgimento de casas de apostas que se situaram em áreas privilegiadas do Centro – entorno da Praça do Ferreira – e, em razão da rentabilidade, mantiveram a unidade espacial do imóvel ocupado (Figura 1.59). De outro lado, proliferam os ‘condomínios’ comerciais resultantes do fracionamento dos espaços internos de grandes edifícios cujo locador anterior – o magazine, por exemplo – transferiu-se para os *Shopping Centers*. Estes pólos comerciais dentro do Centro oferecem ao pequeno comerciante a possibilidade de alugar um ‘ponto’ e pagar por ele um aluguel compatível com suas possibilidades - resultante da pequena área que ocupa. Representa uma estratégia do capital para viabilizar a maximização dos lucros e remunerar a renda. Reduzidos os custos de locação pela repartição dos edifícios em porções menores, prolifera-se o comércio miúdo e reproduz-se o ciclo de dependência das camadas populares em relação ao Centro.

Sob a lógica do capital, portanto, reproduz-se o ciclo de deterioração dos espaços construídos. Nas ocasiões em que este processo evidencia aparente esgotamento ou quando, mesmo valendo-se de todas essas estratégias, apresenta deseconomias, emergem os discursos e tentativas de intervenção espacial. Entretanto é notória a impossibilidade de promover 'requalificação' de qualquer natureza com base em intervenções que incidem exclusivamente no espaço público. Por outro lado não é possível atacar a propriedade privada sem o respaldo de vultosos recursos que só se poderiam encontrar no Estado ou na articulação deste com setores altamente capitalizados da iniciativa privada.

A prevalência dos mecanismos de mercado reveste a dinâmica espacial do Centro de uma aparente imutabilidade. A dificuldade de fazer retroagir o processo de expansão urbana que relega ao Centro uma condição espacial que perpetua a hierarquização funcional e a diferenciação social parece sentenciá-lo nos termos de Milton Santos.

“Deixado à lei do mercado, o centro velho será, ainda mais do que hoje, atrativo de atividades e residências pobres, agravando o contraste já presente entre valor venal dos terrenos, valor mercantil dos edifícios, valor locativo e de uso. A oposição agravada entre valor de uso e valor de troca virá acompanhada de uma tendência crescente à deterioração. (...) A menos que se pense numa intervenção rápida e maciça. (...) Centros imobilizados por decreto apodrecem, esquecem-se as leis fundamentais de evolução da cidade. (...) Falemos antes de uma regeneração que leve em conta as novas exigências da modernidade, permitindo, ali mesmo, a renovação das funções centrais, sem desfiguração do caráter histórico e sem ofensa ao direito dos moradores de viver onde estão” (SANTOS, 2002, p. 25).

Encontramo-nos hoje entre a assunção do conformismo e o delírio utópico? Os referenciais e modelos de intervenção para projetos de reabilitação de áreas centrais situam-se entre a atuação pontual e superficial de melhoria em espaços públicos, consoante as possibilidades de investimento dos agentes locais, e a operação urbana em larga escala patrocinada pelo capital imobiliário – já financeirizado – com vistas à acumulação predatória que destrói a cultura, destitui o habitante da relação de pertencimento com o lugar e constrói à feição corporativa mundializada, aniquilando as identidades.

Não resta dúvida de que a tarefa de agenciar os distintos interesses que atuam na produção do espaço no Centro da cidade – articulando investimento imobiliário, propriedade da terra, usuários e habitantes, etc. – cabe, prioritariamente, à administração pública, uma vez que só o poder político tem a prerrogativa de intervir, permitir ou coordenar a intervenção espacial com fins de requalificação de qualquer natureza. Este agenciamento, ainda que se pautem nos modelos realizados em outros tempos e lugares, só terá validade se considerada as especificidades da situação concreta do lugar.

O fato inegável, atualmente, é que no contexto sócio-econômico e político em que a cidade se insere, e na medida em que este contexto relaciona-se – em maior ou menor grau – à dinâmica capitalista mundial, as transformações espaciais urbanas são instadas urgentemente a antecipar-se à reestruturação econômica e social em curso.

2. Área Central e Frente Marítima: Planos Diretores e intervenções urbanas recentes



2.1. Do embelezamento ao desenho urbano: a Área Central nos planos Saboya Ribeiro (1947), Hélio Modesto (1963) e PLANDIRF (1972)

No século atual (XX) nada ou quase nada foi feito no sentido de dar à cidade (de Fortaleza) uma nova estrutura. À lei da persistência do traçado deve-se a conservação dos planos dos séculos anteriores, continuando o desenvolvimento da cidade sob esquema em xadrez

JOSÉ OTACÍLIO DE SABOYA RIBEIRO
Memorial Justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza, 1947

13. As intervenções resultantes do Plano de Herbster de 1875 podem ser encontradas nos criteriosos estudos do arquiteto José Liberal de Castro sobre a evolução urbana da cidade de Fortaleza (CASTRO, 1977, 1982, 1994).

Desde meados do século XIX e durante a Primeira República um conjunto significativo de obras será representativo de um programa – não necessariamente articulado – de embelezamento e saneamento dos espaços por meio da implantação de equipamentos que correspondiam às demandas das camadas de proprietários e comerciantes influentes na vida urbana (CASTRO, 1977, 1982, 1994; DIÓGENES, 2005; PONTE, 1993).

A despeito do caráter impositivo de algumas ações, posto que eludiam um objetivo disciplinador dos comportamentos – tanto econômico quanto político – das massas populares, estas manifestam, no seu conjunto, o papel ativo desempenhado pelo poder municipal frente às questões urbanas naquele período. Ao legislar sobre a construção de espaços públicos e privados, os rigores dos códigos urbanos e de posturas propiciaram à cidade uma imagem de unidade formal e estética resultante da determinação quanto a alinhamentos, gabaritos, afastamentos e condições sanitárias que aos poucos passavam a prevalecer.

A cidade se desenvolvia a partir do traçado elaborado pelo Engenheiro Adolpho Herbster na sua 'Planta da Cidade de Fortaleza e Sobúrbios', elaborada em 1875, expressão maior da postura da municipalidade no tocante à condução do desenho urbano¹³ (Figura 2.01). O plano de expansão da malha em xadrez definia o desenho de quadras e ruas que avançavam sobre os arrabaldes segundo esquema radial-concêntrico e demarcava novos limites para a cidade do futuro por meio da implantação dos bulevares que contornavam, à distância, a área então urbanizada.

14. Entre os anos de 1931 e 1932, na administração do Coronel Tibúrcio Cavalcanti, foi elaborada a 'Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza', na qual se verificou a implantação total do projeto de arruamento proposto por Herbster no seu Plano de 1875.

15. Fonte: FIBGE – Anuário Estatístico do Brasil, 1976. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/AEB/AEB1976.pdf>.

16. Sobre a ocupação dos loteamentos na zona leste da cidade em função dos deslocamentos das camadas de mais alta renda em direção ao bairro da Aldeota, ver DIÓGENES (2005), capítulo 1.

Sobre o pano de fundo desenhado por Herbster desenvolve-se o núcleo urbano de Fortaleza na virada para o século XX. Nas três primeiras décadas do novo século o centro urbano materializa, nas suas construções, o desejo de revigoramento, a vontade civilizatória das elites republicanas. Em Fortaleza esta elite era formada, basicamente, por grupos sociais ligados ao comércio, então fortalecido pelo crescimento dos negócios de importação e exportação, e por profissionais liberais (PONTE, 1993). Este período é marcado por sucessivas intervenções nos espaços centrais caracterizadas pela ótica dos interesses de uma burguesia que mantinha com eles uma relação que justificava o investimento em melhoramentos urbanísticos e arquitetônicos em favor da manutenção da qualidade espacial.

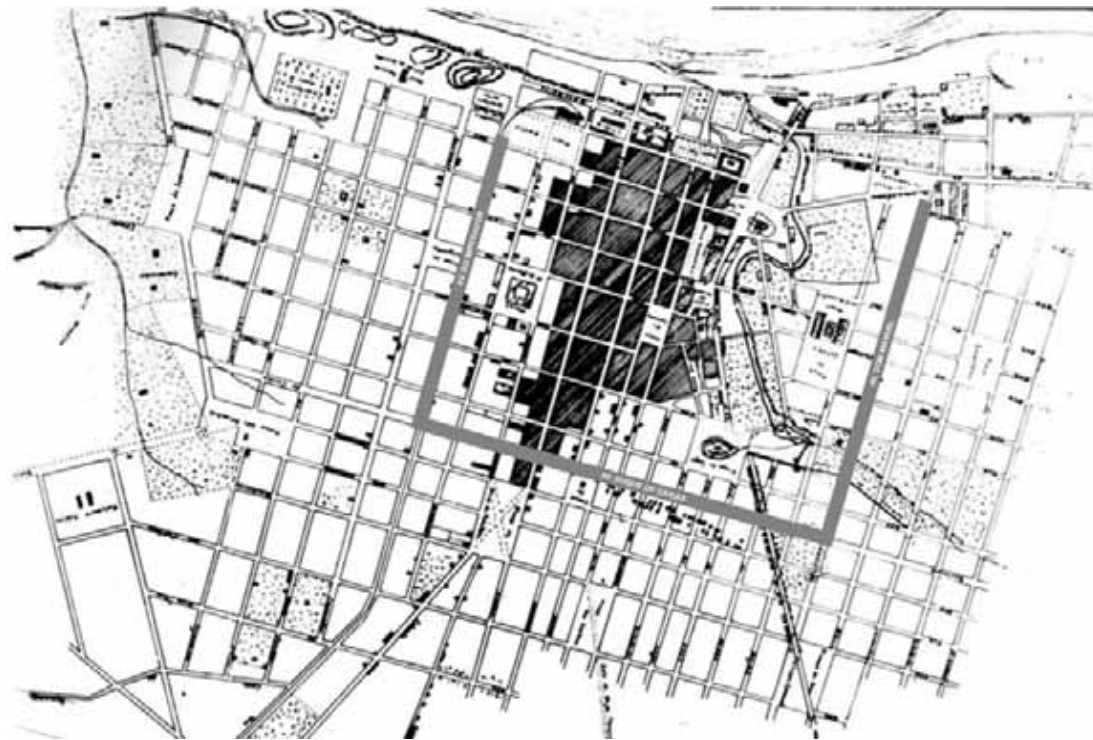


Figura 2.01. Trecho da "Planta da Cidade da Fortaleza e Subúrbios" elaborada por Adolpho Herbster em 1875. A área hachurada corresponde àquela efetivamente ocupada em 1875. A malha quadriculada em xadrez sendo a área projetada para a expansão urbana da cidade. Em destaque os bulevares, atuais Avenidas do Imperador, Duque de Caxias e Dom Manuel. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979.

A partir de 1930 a expansão urbana de Fortaleza será marcada pelo incremento vertiginoso de seu contingente populacional. O aumento dos fluxos migratórios decorrentes da falta de políticas de combate aos flagelos das secas repercutirá no assentamento precário junto às vias radiais de comunicação com o interior no instante mesmo em que se verificava a ocupação – predominantemente horizontal – da área projetada por Herbster em 1875¹⁴. Dados censitários atestam o crescimento da população de Fortaleza entre os anos de 1920 e 1940 como sendo da ordem de 129,4%¹⁵. O incremento populacional repercutiu espacialmente provocando o rápido crescimento da cidade que, facilitado pela ausência de obstáculos físicos de maior importância, configurou uma ocupação dispersa em baixas densidades urbanas. Os primeiros loteamentos implantados no bairro da Aldeota começam a ser ocupados, gradativamente, por uma camada de alta renda que procura residência afastada do núcleo comercial¹⁶.

A despeito do afastamento das camadas de mais alta renda em relação ao centro, as diretrizes dos códigos urbanos da época privilegiam a ocupação adensada e verticalizada na área central da cidade. O Código de Obras de 1932 marca nova etapa do controle municipal quanto à definição do zoneamento, à legislação sobre o uso do solo e ao uso do concreto armado nas construções. Quanto às construções da área central, especificamente àquelas implantadas no alinhamento da via, o Código estabelecia uma relação proporcional entre os gabaritos máximos admissíveis e a larguras das vias, de tal modo que às vias de maior largura correspondiam os maiores limites de altura. Para vias de até 10m de largura poder-se-ia construir em altura, no máximo, duas vezes a sua largura; para as vias com caixa entre 10m e 14m, permitia-se gabarito de até duas vezes e meia a sua largura; finalmente, para as vias com largura superior a 14m, poder-se-ia construir segundo gabarito máximo de até três vezes a largura da via (ANDRADE, 1999).

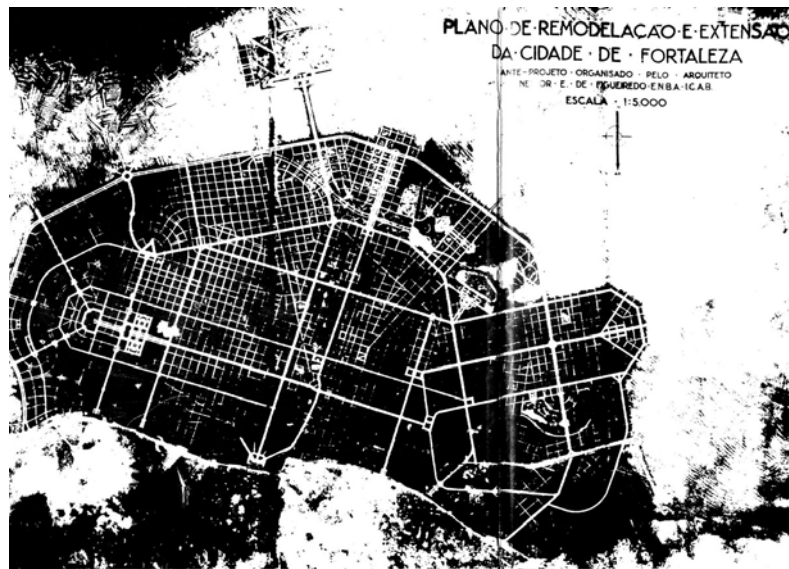


Figura 2.02. "Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza" elaborado pelo urbanista Nestor de Figueiredo em 1933. Planta do sistema viário. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979.

Verificadas as larguras típicas das ruas do centro, percebe-se que as construções poderiam chegar a quinze metros de altura. O incentivo não chegou a se concretizar em realizações de tal porte, mas o Centro vê surgir, nas proximidades da Praça do Ferreira, várias edificações de três, quatro, sete e até doze pavimentos, caso do Edifício do Cine São Luis.

As transformações sociais e urbanas que se processam em decorrência da consolidação do centro comercial, do assentamento das residências da camada de maior renda na periferia deste centro e do crescimento do contingente populacional irão induzir à contratação de novo plano urbanístico. Na administração do Prefeito Raimundo Girão, em 1933, é contratado o urbanista Nestor de Figueiredo, que elabora o seu 'Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza' (Figura 2.02). Segundo o arquiteto Liberal de Castro, o Plano preocupava-se com o zoneamento urbano consoante ao preconizado pela Carta de Atenas, embora, do ponto de vista do desenho urbano, estivesse vinculado à visão *beaux arts*, às concepções europeias da arte urbana e da *city beautiful* dos paisagistas americanos (CASTRO, 1982). O Plano, no entanto, já considerava a presença do automóvel que, embora em número reduzido, prenunciava novos horizontes para a cidade.

17. Em 1950 a população de Fortaleza chega a 270.169 habitantes, apresentando crescimento de 49,9% em relação a 1940, quando então abrigava 180.185 habitantes.

O Plano de Figueiredo nunca foi implantado. Foi abandonado na gestão que sucedeu a do Prefeito Raimundo Girão em razão da pressão dos proprietários de terras do perímetro urbano da cidade, temerosos de que a implantação de um novo traçado obrigasse desapropriações que afetassem a posse da propriedade privada (CASTRO, 1982).

O Plano de Saboya Ribeiro (1947).

A cidade segue crescendo sem contar com a efetiva aplicação de um plano de urbanização. Na segunda metade da década de 40, quando a cidade já conta com quase 270 mil habitantes¹⁷, a municipalidade contrata novo plano urbanístico. Elaborado em 1947 pelo engenheiro e urbanista José Otacílio de Saboya Ribeiro, o 'Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza' parte da estrutura urbana existente, ressaltando, na sua crítica, o abandono da visão de longo prazo no âmbito do planejamento municipal.

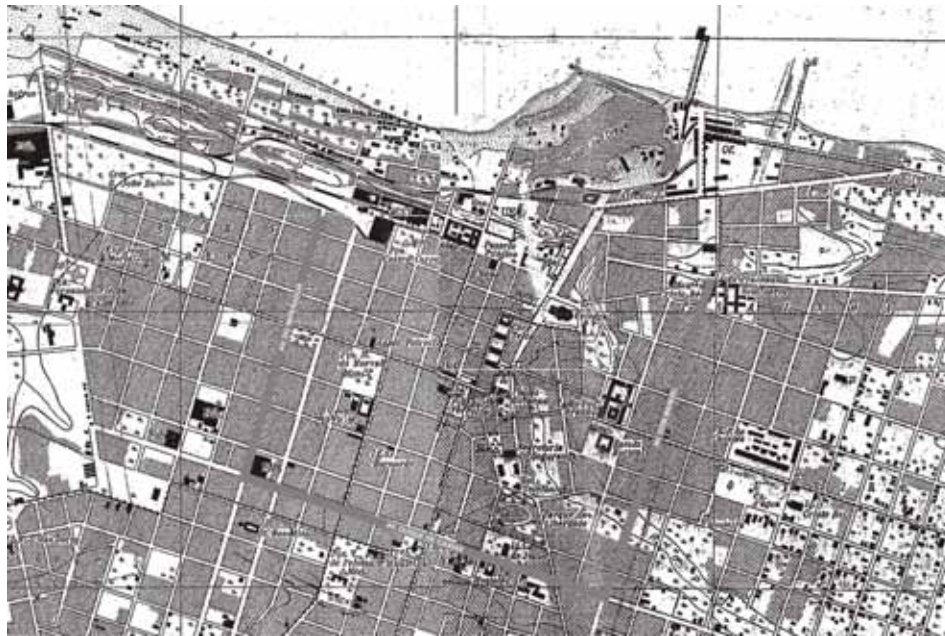


Figura 2.03. Trecho do Levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza que serviu de base para o Plano Diretor elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947. A área densamente ocupada já ultrapassa a superfície projetada por Herbster em 1875. Fonte: Serviço Geográfico do Exército, 1945.

O Plano previa o ajustamento dessa estrutura às modernas necessidades de deslocamento, ao modo de vida urbano mais saudável em razão de melhores condições sanitárias (especialmente no tocante às edificações), à necessária recuperação de elementos da paisagem natural e à sistematização da extensão planejada com base no desenho de bairros cujos limites seriam uma grade de vias ortogonais, diagonais e radiais hierarquizadas (RIBEIRO, 1955) (Figuras 2.03, 2.04 e 2.05).

O Plano de Saboya Ribeiro é de especial interesse por marcar, do ponto de vista do desenho urbano, uma inflexão para a moderna concepção de cidade, apontando o desejo de superação do modelo que balizara a evolução de Fortaleza até aquele momento e que estava cristalizado nas proposições de Herbster. Oportunamente detalharemos o Plano quanto às intervenções pretendidas para a área central. No momento cumpre destacar as alterações previstas quanto às normas de ocupação do solo pelas novas construções.

Concomitantemente ao novo Plano elaborava-se novo Código de Obras e Posturas. Este, ao contrário do Plano propriamente dito, fora efetivamente aprovado através do Decreto nº. 785 de 26/02/1947 e previa nova limitação de gabaritos para as edificações da área central. O novo código permitia na área central o gabarito máximo de 6 pavimentos elevados além da sobreloja; nas áreas do centro expandido os edifícios deveriam respeitar gabarito de 3 pavimentos com recuos de 4 metros; e nas áreas mais externas a este núcleo o gabarito máximo limitava-se a 2 pavimentos. Observa-se a cautela de Saboya Ribeiro ao reduzir os parâmetros de altura em relação ao que permitia o Código de 1932. Tal fato deve-se a seu julgamento quanto à incapacidade do tecido urbano absorver um processo de verticalização acentuado em razão das pequenas caixas existentes no sistema de ruas e avenidas. No seu Plano propunha um conjunto de circuitos que, ao ser implantado, deveria afetar o centro urbano deflagrando um processo de verticalização moderada e dar condição para a ampliação dos fluxos em direção àquela zona.

- Área Central
- Radial Beira-Mar
- Radial Outeiro
- Circuito de Irradiação
- Circuito Comercial



Figura 2.04. Planta do sistema viário com indicação dos circuitos de avenidas, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947. Em destaque, os limites da Área Central. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979. (Elaborado pelo autor)



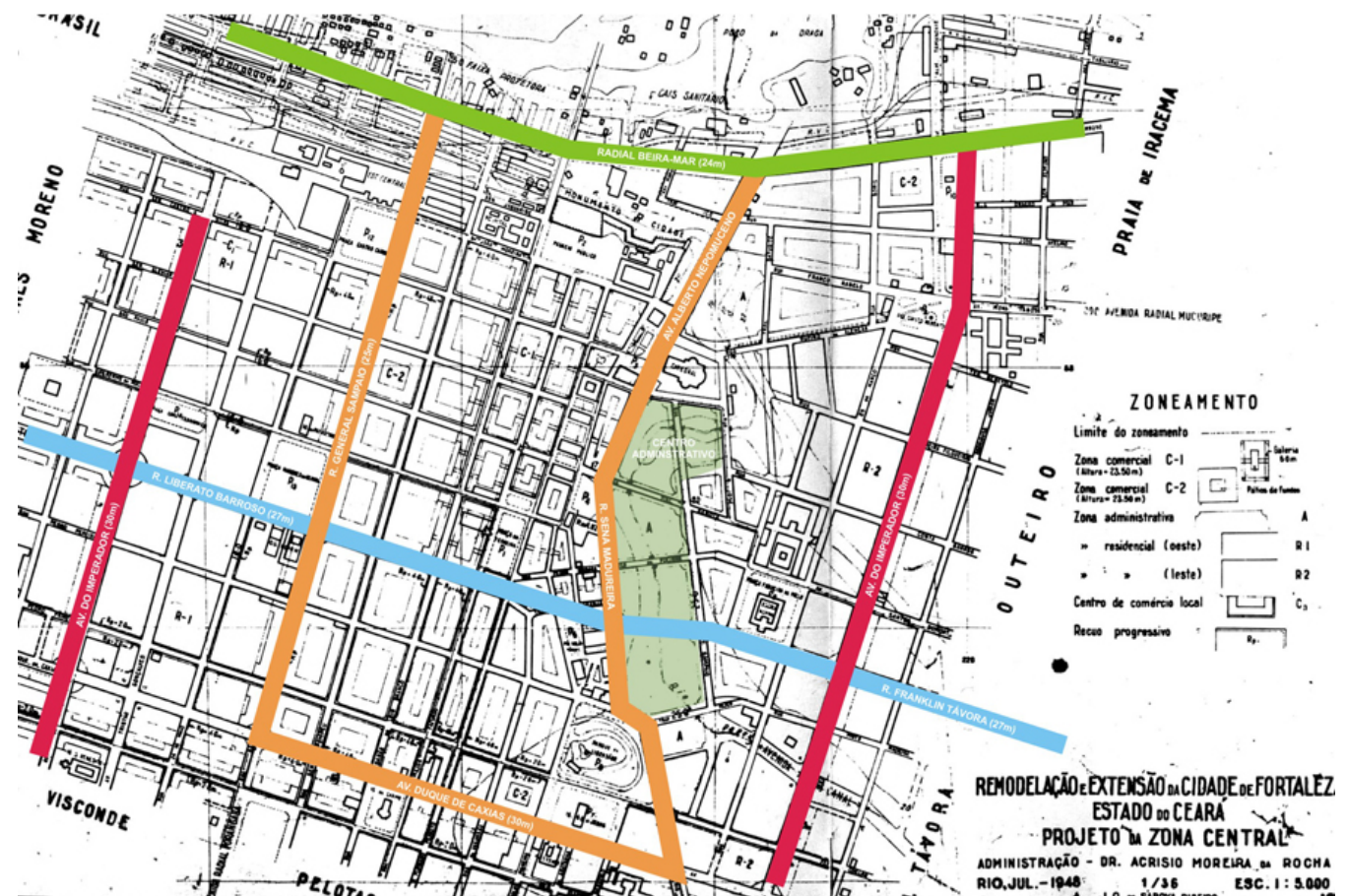
Figura 2.05. Planta de divisão e nomenclatura dos bairros, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947. Em destaque, os limites da Área Central. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979. (Elaborado pelo autor)

Na justificativa do Plano, defendia que

“Paralelamente à urbanização e remodelação de toda a área contida no circuito exterior (fosse realizada a) reconstrução gradual do centro urbano, onde os atuais prédios, de 1 e 2 pavimentos, irão sendo substituídos por outros de altura moderada, o que permitirá ir alargando progressivamente as ruas centrais, de modo a poder concentrar maior população; a limitação de altura ao máximo de 23,50m (...) com as restrições relativas aos pátios de iluminação e ventilação, manterão esse adensamento dentro de limites razoáveis, de modo a evitar a hipertrofia do centro da cidade” (RIBEIRO, 1955: 238).

- Área Central
- Radial Beira-Mar
- Radial Outeiro
- Circuito de irradiação
- Circuito Comercial

Figura 2.06. Projeto para a zona central, parte do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado pelo Engenheiro e Urbanista Saboya Ribeiro em 1947. Em destaque as vias que seriam alargadas e as intervenções para criação de galerias e pátios no interior das quadras. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979. (Elaborado pelo autor)



Ribeiro pretendia garantir a qualidade espacial do Centro por meio do alargamento dos passeios e da abertura dos miolos das quadras, o que possibilitaria a criação de galerias comerciais e pátios sombreados para uso público. Em contrapartida a tais medidas oferecia a possibilidade de verticalização em termos semelhantes aos projetos e intervenções que citava como referências maiores das suas concepções, a proposta urbanística de Belo Horizonte, a remodelação do Rio de Janeiro no Governo Pereira Passos e o Plano Agache para a mesma cidade.

Estas medidas, que considerava fundamentais, chocavam-se, todavia, com os interesses dos proprietários dos terrenos e edifícios que seriam sensivelmente afetados pela desapropriação. A visão de urbanista ligado a atividades rodoviárias coloca, em primeiro plano, a solução para as demandas crescentes do tráfego motorizado. A proposta de sistema viário, radical, afetava o centro de modo incisivo. Ribeiro propunha a criação das avenidas Radial do Outeiro e Radial Liberato Barroso que, com larguras de 27m, cortavam o centro na altura das ruas Franklin Távora e Liberato Barroso, criando uma via que, paralela do mar, cruzaria todo o perímetro urbanizável de leste a oeste. Já o Circuito Comercial, consistia da ampliação das caixas das ruas General Sampaio (25m), Solon Pinheiro (30m) e da avenida Duque de Caxias (30m) e sua ligação com as ruas Sena Madureira, Conde d'Eu e avenida Alberto Nepomuceno, eixo norte-sul à margem esquerda do riacho Pajeú. Por fim, o Circuito de Irradiação resultaria do alargamento das avenidas do Imperador, Domingos Olímpio e Dom Manuel, todas para 30m (Figura 2.06).

Mas as propostas para o Centro não se limitavam ao sistema viário ou ao redesenho de quadras. Além destas cabe destacar aquela que evidencia melhor a importância que Saboya Ribeiro procurou atribuir ao Centro da cidade: a indicação de uma área para a implantação do Centro Administrativo Municipal, que se estendia da Rua Pinto Madeira até a Catedral, às margens do riacho Pajeú. Com esta medida Ribeiro aponta para a necessidade de reforçar a condição de espaço de coordenação das atividades urbanas e para o caráter simbólico do Centro. Além disso, demonstra a preocupação de estabelecer medidas de preservação e recuperação do patrimônio natural por meio da implantação de usos às margens dos riachos.

A indicação da implantação do Centro Administrativo Municipal ali revela que estava preocupado com a possibilidade de que estas atividades abandonassem o centro caso este não viesse a lhes oferecer as condições de escala e acessibilidade que no futuro certamente iriam demandar.

Este ponto de vista aponta para o desejo de afirmação do caráter integrador e simbólico do centro urbano, consoante diretrizes de requalificação urbana que atuariam com vistas ao reforço da heterogeneidade social em torno de espaços referenciais da vida cívica que, historicamente, se construíram nas zonas centrais. Castells menciona esta perspectiva quando afirma:

“A ideologia presente nos planos de urbanismo tende a outorgar ao centro um papel essencial, justamente nesta perspectiva de elemento integrador. Poderíamos resumir o denominador comum da ideologia urbanística na proposição: ‘mudar o meio ambiente é mudar as relações sociais’. Ora, os planos de urbanismo, suscitados pelo desejo de frear a ‘desorganização social urbana’, são animados por um espírito reformador, portanto integrador” (CASTELLS, 2000: 312).

Este espírito reformador está presente no desenho de Saboya Ribeiro. A ênfase no físico-territorial e nas diretrizes de sistema viário atestam sua confiança no poder de condicionamento e ordenamento da vida urbana a partir de modificações no espaço construído.

O Plano de Saboya Ribeiro já considerava a superação da condição mononuclear de Fortaleza. Insistia na divisão bem demarcada da malha urbana em bairros separados por cintas de avenidas delimitadoras (CASTRO, 1982) e, nestes, prescrevia o equilíbrio entre os espaços a serem edificados e os novos espaços livres situados nos seus centros focais, onde se implantariam, preferencialmente, equipamentos institucionais, comerciais e de lazer na escala do bairro.

A primazia do desenho urbano e a defesa da planificação em grande escala presentes na proposta de Saboya Ribeiro coadunava com as idéias presentes em diversos planos de remodelação urbana no Brasil e no mundo. Os projetos de reconstrução do pós-guerra, as novas cidades projetadas nas periferias das grandes metrópoles, a herança da cidade-jardim, a dispersão controlada e a hierarquia harmoniosa entre os centros de bairro e o centro principal (que deveria persistir distinto dos centros secundários), a largueza do gesto reformador que, no Rio de Janeiro, por exemplo, desmontou morros, demoliu construções e criou novas faixas de praia ganhas ao mar na busca do ajustamento dos espaços às novas necessidades sociais.

A ousadia de visão de Saboya Ribeiro teve como contrapartida a recusa peremptória dos proprietários de imóveis do núcleo central quanto à subtração de áreas construídas em favor do

aumento dos recuos, do alargamento de vias e da abertura de galerias e pátios nos miolos de quadra.

As maiores reservas de valores imobiliários da elite comercial da cidade estavam cristalizadas nas construções do centro da cidade. Embora o plano previsse a contrapartida da elevação em altura, para os proprietários dos edifícios cujos gabaritos estavam próximos do que preconizava o novo código a desapropriação significaria redução de área construída, portanto de valor. Do mesmo modo, a exigência de recuos diminuía sensivelmente o potencial construtivo dos terrenos até então não explorados. A medida era particularmente dura para com os terrenos de esquina, com duas frentes.

Esta situação era flagrante nas imediações da Praça do Ferreira, onde se concentravam os edifícios de maior altura e os terrenos mais valorizados. Foi no entorno da Praça que ocorreu o primeiro impulso de verticalização em Fortaleza (Figuras 2.07, 2.08, 2.09). O Plano de Saboya Ribeiro se torna, então, impraticável face aos interesses da propriedade privada do solo.



Figura 2.07. Vista aérea da Área Central de Fortaleza no início da década de 1930. O núcleo polarizador da Praça do Ferreira já concentrava principalmente atividades comerciais que sucederam a ocupação inicial por residências. Fonte: Arquivo Ação Novo Centro.



Figura 2.08. Vista da Praça do Ferreira no início da década de 1930. (Sentido Norte-Sul). Fonte: Arquivo Ação Novo Centro.

Sobre o Plano Saboya Ribeiro, cabe destacar a crítica feita pelo ex-Prefeito Raimundo Girão, em 1979:

“O Plano Saboya Ribeiro, tecnicamente, era digno de todos os elogios, mas não fora a resultante de estudos mais aprofundados, mais realistas, das possibilidades econômicas da cidade, além de ter surgido, no tocante à sua adoção oficial, com um grave erro de origem. Foi tornado obrigatório ex-abrupto, mediante um apressado Decreto-lei, sem transitar pelos crivos purificantes da Comissão do Plano da cidade. Forçava-se, aprioristicamente, a obrigatoriedade de muitas soluções impossíveis, por sobremodo avançadas ou atrevidas, como se um trabalho dessa espécie dependesse tão somente dos devaneios do arquiteto ou da vaidade do governador do município, ansioso por ligar o seu nome a obra de tanto mérito e importância. Morreu por ter nascido inviável, esta segunda tentativa de urbanização de Fortaleza. Morreu pela carência de ponderação no seu ajustamento à realidade e, principalmente, porque lhe faltou o indispensável, lento e seguro preparo de uma consciência ou mentalidade geral, que o garantisse contra as insólitas reações que os planos de cidade necessariamente provocam” (GIRÃO, 1979: 81).

18. O senso do IBGE de 1960 constatou que o crescimento da população de Fortaleza foi da ordem de 90% em relação a 1950. A cidade passara a abrigar 514 mil habitantes, sendo que, do incremento total, quase 65% foi decorrente de saldo migratório e os 35% restantes devidos ao crescimento vegetativo. Fontes: FIBGE – Anuário Estatístico do Brasil, 1976. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-ORJ/AEB/AEB1976.pdf> / FORTALEZA - PMF/SUPLAM, 1972 (PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado de Fortaleza).

19. O Pacto proporcionou a expansão do nacional-desenvolvimentismo no Ceará, e a consolidação das lideranças políticas do senador Carlos Jereissati (1963) e do governador Virgílio Távora (1963-66 / 1979-82) que, mais tarde, aliou-se aos coronéis César Cals e Adauto Bezerra (BERNAL, 2004).

20. Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste, criada originalmente pela Lei 3.692, de 1959. Extinta em 2001 e recriada com o nome de ADENE – Agência de Desenvolvimento do Nordeste em 2002.



Figura 2.09. Vista da Praça do Ferreira na Segunda metade da década de 1950. (Sentido Sul-Norte). Fonte: Arquivo Ação Novo Centro.

O comentário do Historiador Gisafran Jucá é igualmente importante:

“O plano [...] de autoria do engenheiro Saboya Ribeiro lesava o interesse dominante relativo à preservação dos prédios situados no centro da cidade que seriam atingidos pelo projeto. Por isso seus partidários eram poucos, sendo a polêmica sobre o plano orientada por uma comissão presidida pelo Prefeito e composta, em sua maioria, por componentes de várias entidades públicas e particulares. Aprovado pela Câmara Municipal em 1952, juntamente com o Código de Obras da Prefeitura, não constava no diploma a regulamentação relativa aos recursos que se faziam necessários para alargar algumas ruas do centro [...]. O argumento usado pelos defensores da preservação da área central foi a precária condição financeira do município” (JUCÁ, 2003: 41).

Não aplicando o Plano de Saboya Ribeiro, mais uma vez a cidade deixava passar a oportunidade de implantar diretrizes urbanísticas calcadas num desenho urbano mais condizente com sua condição de metrópole regional que já se afigurava consolidada.

O Plano Hélio Modesto (1963).

Somente no início da década de 1960, em decorrência dos crescentes índices de crescimento demográfico e da sua repercussão na produção de uma organização espacial descontrolada, a municipalidade se vê na obrigação de contratar novo Plano Diretor¹⁸. Dentre as razões para esta decisão, Farias Filho (2008) destaca, como aspectos urbanísticos, a expansão urbana marcada pela ocupação de áreas periféricas insalubres, a dispersão populacional produtora de grandes vazios urbanos, a asfixia da Área Central e a destruição da Praia de Iracema em decorrência das obras de implantação do porto do Mucuripe. Dentre os aspectos sociais destaca, ainda, a emergência do pacto político ‘União pelo Ceará’¹⁹, que propiciou o projeto de desenvolvimento que, sob o patrocínio da SUDENE²⁰ e do Banco do Nordeste do Brasil, viria a consolidar o terceiro pólo industrial do Nordeste em Fortaleza.

Consoante as matrizes de planejamento urbano da época, o Plano Hélio Modesto, como ficou conhecido, assinala uma evolução em relação ao urbanismo estético do início do século, apontando para uma concepção do urbanismo como ‘ciência aplicada’, contando, para sua elaboração, com a colaboração interdisciplinar das ciências sociais, notadamente da estatística,

21. Faziam parte da equipe do Urbanista Hélio Modesto a Urbanista Adina Mera, o Sociólogo José Arthur Rios e o Engenheiro Mário Mendonça.

22. Segundo o levantamento apresentado no Plano Hélio Modesto, a densidade populacional na área edificada de Fortaleza em 1960 era de aproximadamente 58 hab/ha. Fonte: FORTALEZA - PMF/SUPLAM. Plano Diretor da Cidade de Fortaleza – 1963 (Lei nº. 2128 - 20 de Março de 1963). Fortaleza: PMF, 1969.



Figura 2.10. Vista da Área Central em 1956. A cidade antes da elaboração do Plano Hélio Modesto. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.11. Vistas do bairro da Aldeota em 1956. A cidade antes da elaboração do Plano Hélio Modesto. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

da sociologia e da geografia²¹ (FARIAS FILHO, 2008). O Plano é o primeiro a considerar a cidade de Fortaleza segundo abordagem integrada dos seus aspectos físicos, sociais e econômicos, partindo do levantamento criterioso das questões relativas à organização social da população e às formas e tendências de uso e ocupação do solo. Partia, portanto, da cidade existente em suas múltiplas dimensões.

“Em linhas gerais, este plano propõe a estruturação de um sistema radioconcêntrico, associado a anéis de circulação, hierarquização funcional e abertura de novas vias. Ele dá grande destaque ao zoneamento funcional, à expansão e desenvolvimento da área central, bem como estabelece uma estratégia de descentralização de atividades e equipamentos através da concepção dos centros de bairros” (FARIAS FILHO, 2008: 6).

Nos levantamentos e proposições do Plano Hélio Modesto já estava presente a percepção do irreversível processo de polinucleação de Fortaleza, embora do ponto de vista da densidade da ocupação os índices se apresentassem bastante baixos²² (Figuras 2.10 e 2.11).

O aspecto fundamental a destacar no Plano Hélio Modesto, do ponto de vista deste estudo, é a clara diretriz de afirmação da complementaridade entre o estímulo à polinucleação – com o incentivo à criação dos centros de bairro (Figura 2.12), pontos nodais indutores da expansão urbana controlada – e a afirmação do papel da Área Central como espaço singular, simbólico e político.

A diretriz de Hélio Modesto para a Área Central apóia-se mais na reestruturação do que na criação de espaços ou de uma nova escala. Concentra-se em apontar aqueles imóveis que apresentam usos inadequados em relação ao caráter comercial da área, condicionando sua permanência como ‘uso a título precário’, de tal modo que, no futuro, estas áreas fossem recuperadas à municipalidade para a implantação dos órgãos administrativos capazes de dotar a cidade de uma área com as características de Centro Cívico Administrativo que, segundo ele, seria de se esperar numa capital com a importância regional de Fortaleza (FORTALEZA – PMF/SUPLAM, 1969). Em síntese, partindo das estruturas existentes, Hélio Modesto propõe intervenções capazes de induzir à criação de uma centralidade cívica.

A atitude de Hélio Modesto diante da condição de saturação dos espaços centrais é, a um só tempo, lúcida e comedida, conforme demonstra trecho do memorial do Plano:

Legenda: 1. Praça do Ferreira / 2. Praça José de Alencar / 3. Praça da Estação / 4. Passeio Público / 5. Quartel da 10ª Região Militar (Antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção) / 6. Santa Casa de Misericórdia / 7. Cadeia Pública / 8. Estação Ferroviária e pátio de manobras / 9. Cemitério / 10. Mercado Central / 11. Ruas de pedestre / 12. Circuito de pedestres Rua João Moreira / 13. Avenida paisagística Riacho Jacarecanga / 14. Avenida paisagística Riacho Pajeú / 15. Aterro do Poço da Draga / 16. Avenida-Parque Beira-Mar

- Usos a Título Precário
- Parques Urbanos / Vias Paisagísticas
- Ruas de Pedestres
- Convenções e Exposições

“A valorização dos terrenos próximos à Área Central foi artificial. Cada proprietário esperava ver erguer-se no seu lote um prédio de escritórios de 10 andares, semelhante, talvez, ao único a ser construído nas proximidades nos últimos anos. Como ele, pensavam todos os proprietários vizinhos, sem que seus terrenos pudessem oferecer para instalação dos prédios com características de área central, outra vantagem que a proximidade desta e sem imaginar os inconvenientes que essa especulação, esse falso progresso, traria para o conjunto da área. Os problemas criados pela falta de estacionamento, circulação de veículos e circulação de pedestres levam à queda do volume das transações comerciais [...] e conseqüente redução do volume de negócios. Existe [...] uma constância de traçado, uma tradição urbana e problemas jurídicos e econômicos que dificultam a mudança dessas áreas centrais” (FORTALEZA – PMF/SUPLAM, 1969: 228).

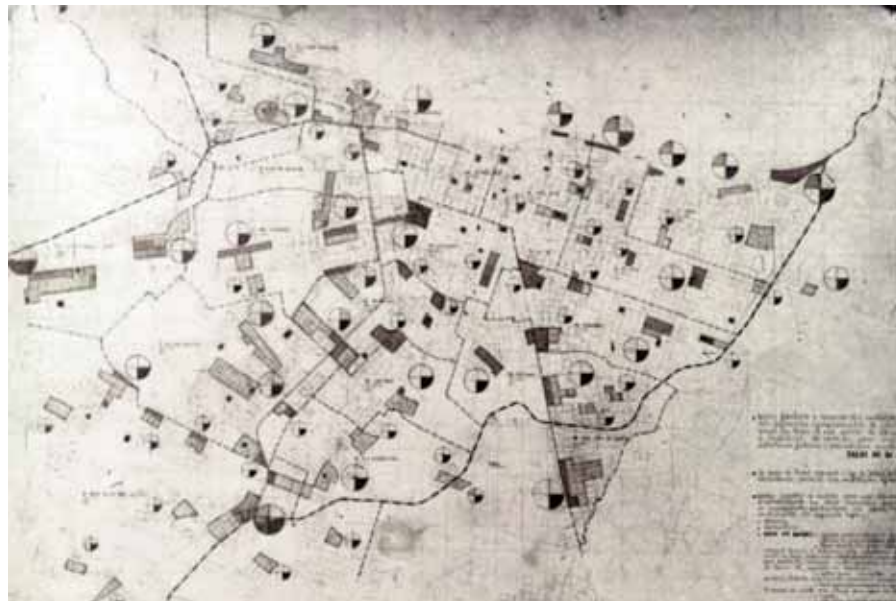


Figura 2.12. Trecho de prancha do “Plano Diretor da Cidade de Fortaleza” de Hélio Modesto, 1963, indicando as localizações potenciais para a criação dos Centros de Bairro. As manchas mais escuras correspondem às áreas que apresentavam maior vocação para abrigarem o núcleo das novas centralidades. Fonte: FORTALEZA - PMF/SUPLAM, 1969.

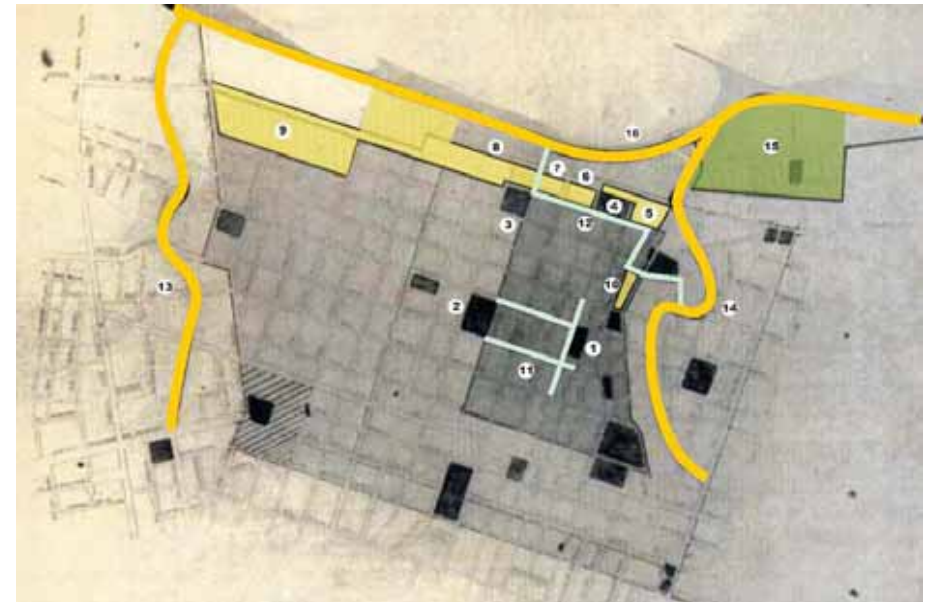


Figura 2.13. Trecho de prancha do “Plano Diretor da Cidade de Fortaleza” de Hélio Modesto, 1963, indicando as intervenções a serem executadas no centro da cidade. Fonte: FORTALEZA - PMF/SUPLAM, 1969. (Elaborado pelo autor)

23. O termo é aqui empregado com significado distinto daquele que atribuímos atualmente. A renovação, na acepção de Hélio Modesto, não sugere a demolição ou a intensificação do uso do solo indutora de enobrecimento ou valorização imobiliária.

A partir de seu diagnóstico, percebe-se que já era situação consolidada a reserva de terrenos na área central por proprietários crentes na efetiva realização da promessa de valorização acenada pela possibilidade de verticalização. Consciente desta condição e da inexistência, por parte da administração municipal, de recursos suficientes para desapropriações de grande monta, Hélio Modesto evita propor quaisquer alterações no sistema viário do núcleo comercial. A renovação urbana²³ do Centro dependeria de uma ação de longo prazo, dirigida pela municipalidade, centrada no gradual deslocamento dos equipamentos incompatíveis com seu desenvolvimento equilibrado, aqueles a serem considerados como 'uso a título precário' (FORTALEZA – PMF/SUPLAM, 1969).

Infere-se desta diretriz que a cidade, na visão de Modesto, já havia perdido a oportunidade de transformar a Área Central num espaço compatível com sua estatura metropolitana. Tratava-se, portanto, de realizar operações mais localizadas – semelhante ao que defendem as visões contemporâneas do desenho urbano – à feição de ações estratégicas fundamentais, à espera de que fossem suficientemente fortes para produzirem ressonâncias no entorno imediato e induzirem a reestruturações na escala da cidade e da região. Assim, no núcleo central propriamente dito, propõe: criação de vias exclusivas para o trânsito de pedestres nos trechos das ruas Liberato Barroso e Guilherme Rocha – esta já de uso exclusivo de pedestre desde 1956 – entre as praças de maior movimento do centro, a Praça do Ferreira e a Praça José de Alencar; criação de um circuito de pedestres ao longo da Rua João Moreira, conectando-a à via paisagística do Pajeú, nas proximidades da catedral; liberação de áreas para implantação do Centro Administrativo por meio da remoção das instalações do Quartel, Santa Casa, Cadeia, Estação Ferroviária, pátio de manobras e Mercado Central (Figura 2.13).

As medidas mais incisivas situavam-se nas imediações do núcleo comercial propriamente dito. As propostas para os vales dos riachos Jacarecanga (a oeste) e Pajeú (a leste) consideram-nos elementos paisagísticos valiosos para a cidade. O potencial da área do Poço da Draga, identicamente, é vigorosamente sublinhado na proposta de instalação de um equipamento de grande porte, cujo caráter remete ao desejo de afirmar Fortaleza como centro terciário superior. A proposta de criação dos centros de bairro, talvez figure como aquela que mais efetivamente viesse a orientar um crescimento equilibrado para Fortaleza.

Todas essas proposições, entretanto, encontraram uma administração municipal sem a mínima tradição de planejamento urbano. Aprovado apressadamente pela Câmara Municipal em 1962, o Código Urbano (Lei nº 2004/1962) passou a vigorar antes mesmo da aprovação do Plano, ocorrida no ano seguinte (Lei nº 2128/1963). A urgência se deveu à necessidade de regulamentar o zoneamento das construções e modernizar a estrutura viária – especialmente em razão da abertura da Avenida Beira-Mar (FARIAS FILHO, 2008). Novamente interesses políticos e econômicos se sobrepunham à aplicação de um plano urbanístico para Fortaleza.

Em que pese o fato de terem sido bem menos agressivas aos interesses de proprietários privados quando comparadas às idéias de Saboya Ribeiro, as diretrizes de Hélio Modesto não conseguiram sensibilizar a elite comercial ou o poder público municipal, entretanto, perduraram – e perduram até hoje – nas idéias de arquitetos e urbanistas que as reconhecem como síntese entre o universalismo presente nos preceitos do planejamento moderno e o contextualismo resultante da importância conferida ao processo histórico de formação da aglomeração urbana (FARIAS FILHO, 2008).

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF (1972).

Segundo o arquiteto Liberal de Castro, no início dos anos 1970,

“Tornou-se moda no país a contratação dos chamados ‘Planos Integrados de Desenvolvimento’, panacéia tecnocrática patrocinada pelo Governo Federal, mas paga pelas municipalidades, destinada a ajudar com contratos de serviço, firmas sulinas, organizadas ou incorporadas de improviso com o objetivo de executar tarefas de planejamento urbano” (CASTRO, 1982: 27).

Os planos de alcance metropolitano surgem como novo paradigma de planejamento no contexto de extrema centralização dos poderes econômicos e políticos na esfera federal. A institucionalização das Regiões Metropolitanas no início dos anos 1970 fez parte da política nacional de desenvolvimento urbano, que percebia as metrópoles emergentes como lugares privilegiados no processo de expansão e consolidação da produção industrial. As Regiões Metropolitanas passavam a constituir-se como unidade de planejamento, para tanto deveriam

24. A RMF foi instituída pela Lei Complementar nº 14/73. Originalmente, faziam parte da região os municípios de Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz. Atualmente abriga 13 municípios: Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba, Aquiraz, Eusébio, Guaiúba, Itaitinga, Maracanaú, Horizonte, Pacajús, Chorozinho e São Gonçalo do Amarante. (Lei 12.989 de 29 de dezembro de 1999). Fonte: DANTAS & SILVA, 2009.

25. O senso do IBGE de 1970 constatou que o crescimento da população de Fortaleza foi da ordem de 66,6% em relação a 1960. A cidade passara a abrigar 858 mil habitantes, sendo que, do incremento total, quase 63% foi decorrente de saldo migratório e os 37% restantes devidos ao crescimento vegetativo. Fontes: FIBGE – Anuário Estatístico do Brasil, 1976. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBS%20-%20RJ/AEB/AEB1976.pdf> / (PLANDIRF, 1972).

organizar-se segundo uma estrutura que viabilizasse a realização dos serviços e interesses comuns do conjunto de municípios que abrigavam.

O PLANDIRF foi elaborado e entregue à municipalidade pouco antes da oficialização compulsória da RMF (Região Metropolitana de Fortaleza), em 1973. Da mesma forma, do ponto de vista da realidade sócio-espacial, sua institucionalização deu-se antes da manifestação do processo de metropolização²⁴.

Fortaleza não escapara, na virada dos anos 60 para os 70, do fenômeno da urbanização galopante da população brasileira. A estrutura das relações sócio-espaciais e a ausência de políticas adequadas contra os flagelos provocados pelas frequentes secas no interior do Estado persistiam como entraves à fixação da população e induziam aos traslados em direção à capital. A ausência de uma rede de cidades médias no entorno de Fortaleza faz carrear para ela enorme contingente populacional pobre²⁵.

Embora o Plano Hélio Modesto já fizesse referência quanto à existência de favelas na Fortaleza de 1963, o problema se coloca em nova escala para os técnicos do PLANDIRF. A dimensão dos problemas urbanos – decorrente, em grande parte, das seguidas negativas de implantação dos planos diretores anteriormente realizados – somada à condição autoritária que caracterizou a condução do planejamento à época, traduziu-se no posicionamento excessivamente técnico da abordagem do novo Plano. A gestão tecnocrática – e burocrática – do planejamento urbano nos governos militares impôs excessivas padronizações com base numa estrutura de planos locais integrados financiados pelo BNH e assessorados tecnicamente pelo SERFHAU.

“O setor privado, estimulado pelo financiamento e fascinado com o discurso tecnocrático, organizou grupos de técnicos e empresas de consultoria voltados para a prestação de serviços aos municípios. [...] Trata-se de um típico plano com abordagem integrada, considerando os aspectos sociais, econômicos, físicos e institucionais. Suas proposições se sustentam em estudos de zoneamento, de estruturação viária e polarização de atividades para definir a composição da futura Região Metropolitana de Fortaleza, com forte destaque para o desfavelamento compulsório e a construção de conjuntos habitacionais” (FARIAS FILHO, 2008: 8-9).

Numa perspectiva diversa do que ocorreu com o Plano Hélio Modesto – apresentado à municipalidade apenas oito anos antes e, por isso, ainda ressoando nas mentes dos profissionais de arquitetura e urbanismo locais – o diagnóstico apresentado pelo PLANDIRF baseou-se na coleta de dados e na análise elaborada à distância, em escritórios técnicos de São Paulo, sem ter sido objeto de um trabalho *in loco*, aprofundado e debatido, como ocorrera no momento anterior.

Legenda: 1. Via de ligação Leste-Oeste / 2. Avenida Beira-Mar / 3. Av. Santos Dumont / 4. Av. Duque de Caxias - Av. Heráclito Graça / 5. Av. Domingos Olímpio - Av. Antônio Sales / 6. Av. Aguanambi (canal) / 7. Av. Visc. Do Rio Branco - BR 116 / 8. Av. Prof. Gomes de Matos / 9. Av. João Pessoa (Antiga Capistrano de Abreu) / 10. Av. José Bastos / 11. Av. Bezerra de Menezes / 12. Av. Francisco Sá / 13. Complementação do Anel Viário - Av. Borges de Melo / 14. Av. Washington Soares / 15. Praia do Futuro

■ Área Central



Figura 2.14. Planta de estruturação do Sistema Viário - PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza. Em destaque os Corredores de Atividades, vias de conexão do Centro com as áreas periféricas da cidade. Na parte superior a indicação da ligação Leste-Oeste, entre o Centro e o mar, conectando a área industrial a oeste com o Porto do Mucuripe. Fonte: PLANDIRF, 1972. (Elaborado pelo autor)

“Critica-se também o PLANDIRF de ser pouco respeitoso em relação à cidade existente, já que seu método de aproximações sucessivas faz com que os problemas urbanos locais sejam submetidos às questões do desenvolvimento nacional, revelando o viés ideológico de uma política urbana que se sustenta na reorganização administrativa e na modernização burocrática do Estado” (FARIAS FILHO, 2008: 9).

Cabe destacar um aspecto fundamental dentre as diretrizes do PLANDIRF em oposição ao que fora proposto no Plano Hélio Modesto do ponto de vista da estruturação urbana. Contrariamente à idéia do estímulo à consolidação de Centros de Bairro – que seria, por definição, a unidade básica do planejamento urbano do município – o PLANDIRF propõe a criação dos Corredores de Atividades nos eixos viários de ligação do Centro com as áreas periféricas da cidade (Figura 2.14).

Ao contrário da descentralização nuclear de Hélio Modesto o PLANDIRF aposta numa descentralização linear, pois atestara, em seu escopo, a inviabilidade de criação de subcentros em descontinuidade física com relação à Área Central por acreditar na necessidade de aglomeração das atividades terciárias capazes de garantir seu dinamismo econômico. Mais tarde, quando da elaboração do detalhamento e regulamentação das diretrizes do PLANDIRF, o debate urbanístico propiciará a crítica à concepção dos Corredores de Atividades por considerá-los elementos indutores do desequilíbrio na distribuição espacial de pessoas e funções, promovendo saturação viária e congestão urbana (FARIAS FILHO, 2008).

Como seus antecessores, o PLANDIRF também apresentava um projeto de reestruturação para a Área Central (Figura 2.15). Detalhada segundo três etapas sucessivas, a proposta se concentrava no núcleo mais interior do centro comercial, denominado *core*, liberando-o de todo o tráfego de passagem, assim privilegiando o fluxo de pedestres de modo a criar condições mais propícias ao desempenho das atividades, tanto comerciais quanto culturais e recreativas (PLANDIRF, 1972).

Legenda: 1. Praça José de Alencar / 2. Praça do Ferreira / 3. Praça Castro Carreira (Estação Ferroviária) / 4. Passeio Público / 5. Catedral / 6. Mercado Central / 7. Rua General Sampaio / 8. Rua Barão do Rio Branco / 9. Rua Major Facundo / 10. Rua General Bezerril / 11. Ligação Leste-Oeste

■ "Core" do Centro



Figura 2.15. Planta da última etapa do projeto de renovação urbana do Centro de Fortaleza - PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza. Ampliação do circuito de ruas de pedestres com vistas à interligação entre as Praças do Ferreira, José de Alencar e o Passeio Público. Por fim seria realizada a ligação do Centro com a zona de praia. Fonte: PLANDIRF, 1972. (Elaborado pelo autor)

Tratava-se, na verdade, da ampliação do circuito de pedestres existente, resultante da aplicação de propostas de Hélio Modesto. Ao final da terceira etapa do projeto a extensão do circuito contemplaria trechos das Ruas Barão do Rio Branco, Major Facundo, e General Bezerril que desembocariam na Avenida João Moreira. Esta diretriz estava apoiada na liberação dos terrenos entre esta avenida e a faixa de praia, confirmando a manutenção das recomendações de Hélio Modesto quanto à remoção gradual dos edifícios ali localizados (Estação Ferroviária, Cadeia Pública e Santa Casa, além do Mercado Central). O circuito de pedestres seria, enfim, alimentado pelos terminais de ônibus urbanos localizados na Praça Castro Carreira e na Avenida Sena Madureira.

À época da elaboração do PLANDIRF já se prenunciava, em Fortaleza, a emergência de subcentros comerciais. O bairro da Aldeota, por exemplo, porque abrigava grande contingente residencial, tornar-se-ia, ao longo da década de 1970, concorrente do centro tradicional na oferta de comércio e serviços. Inicialmente de forma tímida, atendendo às demandas locais, mas depois de modo mais efetivo, drenando equipamentos importantes anteriormente situados no Centro. No campo institucional ocorreu a transferência da sede do Governo Estadual, que atraiu, aos poucos, grande parte das repartições públicas. Com relação aos serviços, os profissionais liberais foram os primeiros a instalarem-se na Aldeota, com destaque para o setor médico (DIÓGENES, 2005).

26. O antigo Arraial Moura Brasil foi remanescente de uma das primeiras favelas da cidade. Surgiu do assentamento compulsório de retirantes da seca de 1932, mantidos praticamente encarcerados em relação à cidade. Hoje, na condição de bairro, abriga aproximadamente cinco mil pessoas.

Outra centralidade emergente importante foi o bairro Montese. Nascido em torno da Avenida Prof. Gomes de Matos, o centro comercial surge ali devido à função de conexão rodoviária exercida pela via que, pavimentada, desviou o fluxo da Avenida Capistrano de Abreu, paralela, desestimulando a expansão comercial do bairro contíguo da Parangaba (PLANDIRF, 1972).

A despeito destes fatos, no início da década de 1970 o Centro de Fortaleza ainda concentrava dois terços do total de empregos urbanos e para ele convergia cerca de 70% do tráfego de passageiros (SOUZA, 1978). Entretanto, o deslocamento de funções importantes, como as governamentais, hospitalares, prestação de serviços de profissionais liberais e o comércio especializado (terciário superior), deflagram a gradual transformação do Centro da cidade em Centro da periferia. Os investimentos em expansão e melhoramentos do sistema viário – diretriz fundante do PLANDIRF – colaboram com este processo por meio da mais eficiente conexão do Centro com as áreas periféricas através dos Corredores de Atividade.

Legenda: 1. Quartel da 10ª Região Militar (Antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção) / 2. Passeio Público / 3. Santa Casa / 4. EMCETUR (antiga Cadeia Pública) / 5. Estação Ferroviária / 6. Riacho Pajeú canalizado / 7. Av. Leste-Oeste



Figura 2.16. Avenida Leste-Oeste recentemente aberta, em 1974. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

Complementarmente, na medida em que os anéis perimetrais começam a realizar as ligações entre vias radiais reduz-se a presença do tráfego de ligação leste-oeste no Centro, fato que contribuiu para a ampliação da especialização funcional e da homogeneidade de fluxos. A principal intervenção viária resultante de diretrizes do PLANDIRF na Área Central, a abertura da Avenida Leste-Oeste, reforçou esta condição. (Figura 2.16) A abertura da avenida atingiu diretamente a favela Moura Brasil²⁶, asfixiando-a ainda mais ao constrangê-la a uma estreita faixa em acentuado declive entre a via e os terrenos da Estação Ferroviária e do pátio de manobras. Ademais, contribuiu para ampliar o isolamento da faixa de praia em relação à Área Central naquele trecho de litoral urbano, contrariando a diretriz inicial de ampliação do circuito de pedestres em direção à Avenida João Moreira, situada na fronteira entre o núcleo comercial e a orla.

À parte as contradições internas ao PLANDIRF, cumpre destacar aspectos do quadro urbano do Centro da cidade.

27. O Distrito Industrial fora implantado em área pertencente ao município de Maranguape em 1966 com o apoio da SUDENE. Em 1983 Maracanaú emancipa-se de Maranguape.

Nas décadas de 1960 e 1970 a evolução urbana de Fortaleza é marcada pela expansão do sistema viário e pela dispersão da ocupação caracterizada, particularmente, pela construção de conjuntos habitacionais na zona oeste da cidade, cuja implantação é caracterizada pelo espraiamento horizontal da habitação da população de baixa renda. Outro fator importante foi a consolidação das localizações industriais no Distrito Industrial de Maracanaú²⁷, município vizinho a Fortaleza.

Estas circunstâncias, associadas à oferta concentrada de empregos na Área Central, fizeram aumentar sensivelmente os fluxos intermitentes e a presença do transporte de massa – principalmente ônibus – induzindo intervenções que desvirtuaram a função de muitas ruas e praças, transformadas em terminais de transporte coletivo, caso da Praça José de Alencar que até o final dos anos 1970 consistiu no principal terminal de distribuição de coletivos da cidade, função anteriormente cumprida pela Praça do Ferreira (Figuras 2.17 e 2.18).



Figura 2.17. Aspectos da Praça José de Alencar no final dos anos 1970.
Fonte: <http://fortalezanobre.blogspot.com/2009/10/onibus-em-fortaleza.html>



Figura 2.18. Aspectos da Praça José de Alencar no final dos anos 1970.
Fonte: <http://fortalezanobre.blogspot.com/2009/10/onibus-em-fortaleza.html>

28. Na fronteira do Centro com a emergente centralidade da Aldeota constroem-se, a partir da segunda metade da década de 1960, alguns edifícios com doze pavimentos ou mais. Destaque para os edifícios: General Tibúrcio, Palácio Alvorada, Sede Regional da Caixa Econômica Federal, Torres Empresariais do Grupo C. Rolim e Palácio do Progresso.

O quadro de congestão urbana toma a Área Central. As intervenções municipais rareiam e resumem-se à adequação das condições de acessibilidade de veículos. A ação privada é sufocada pela valorização fictícia dos imóveis face ao desenvolvimento imobiliário nas novas centralidades. Salvo raras exceções²⁸, a verticalização do Centro, embora incentivada na legislação, não foi expressiva, exceção feita às quadras em torno do antigo Beco do Pocinho, no início da Avenida Santos Dumont, artéria de ligação do Centro com o bairro da Aldeota (Figura 2.19). No final da década de 1970 o Centro deixa de ser prioritário no que se refere a investimentos públicos. A acelerada transformação se dá pela substituição de usos antes consolidados por outros menos nobres. Deste ponto em diante o Centro passa a ser considerado, no discurso oficial, 'Área Problema'.



Legenda: 1. Edifício General Tibúrcio / 2. Edifício Palácio Alvorada / 3. Edifício Sede Regional da Caixa Econômica Federal / 4. Torres Empresariais do Grupo C. Rolim / 5. Edifício Palácio do Progresso / 6. Praça do Ferreira

Figura 2.19. Aspectos da verticalização no Centro de Fortaleza. Destaque para os edifícios erguidos nas proximidades da Praça do Ferreira, na porção leste do núcleo comercial, no início da Av. Santos Dumont, que conecta o Centro com o bairro da Aldeota. Fontes: Google Earth, 2010. / <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=555405>. (Elaborado pelo autor)

2.2. O Centro como “Área Problema”: os planos diretores fundados no controle da expansão urbana e a emergência do discurso de “requalificação”

Não foi por seu ‘envelhecimento’ que o centro principal foi abandonado. Se conviesse às burguesias continuar a usá-lo, elas o teriam renovado e aprimorado, como, aliás, já haviam feito no passado, em inúmeros casos. [...] Que nova força surgiu então e que provocou a ruptura dos centros principais com as elites que os sustentavam?

FLÁVIO VILLAÇA
Espaço Intra-urbano no Brasil, 2001

Seguindo diretriz expressa no PLANDIRF, a Prefeitura Municipal de Fortaleza cria em 1973 a Coordenadoria do Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – CODEF, que tinha por finalidade:

“coordenar, controlar e supervisionar as atividades do planejamento físico e sócio-econômico do município, como também realizar pesquisas e estudos referentes a seu campo de atuação: planejamento municipal” (FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979: 43)

À CODEF competia, também, a condução dos trabalhos de detalhamento das proposições do PLANDIRF no âmbito do município de Fortaleza. Coube à CODEF, utilizando como base o levantamento aerofotogramétrico realizado em 1972, a elaboração do Plano Diretor Físico do Município de Fortaleza. Aprovado pela lei nº 4.486 de 1975, o Plano legislava sobre a divisão do município em zonas de uso, regulando o uso e ocupação do solo com o objetivo de orientar o desenvolvimento urbano (FORTALEZA – CODEF/PMF, 1979).

Segundo ACCIOLY (2008) o Plano se pautava fortemente pelo zoneamento de atividades. Dentre outras medida, delimitava quatro zonas de adensamento residencial cujos padrões de ocupação e número de pavimentos decresciam na medida em que se afastavam do centro urbano e instituiu os corredores de atividades em direção às zonas de adensamento comercial nos bairros Aldeota (leste), Fátima (sul) e Jacarecanga (oeste). A Zona Residencial 3 (ZR3), que contemplava esses

29. Por exemplo, o *Shopping Center Um*, na Aldeota, o Campus Universitário da UNIFOR e o Centro de Convenções do Ceará, no distante (na época) bairro da Água Fria, todos construídos na década de 1970.

bairros e outros que faziam limite com o Centro, fora definida como de uso predominantemente residencial multifamiliar, podendo abrigar edifícios de até oito pavimentos.

O caminho à exploração do potencial construtivo dos terrenos situados neste cinturão em volta do Centro estava consolidado no corpo da legislação quando, por exemplo, determinava o incentivo aos usos comerciais e de prestação de serviços ao longo dos corredores de atividade e estabelecia dimensões maiores para o lote mínimo nas novas áreas a serem loteadas.

Importante ressaltar que ao final desta década Fortaleza alcançou a cifra de 1.300.000 habitantes, apresentado crescimento demográfico da ordem de 50% em relação à população de 1970. O aumento populacional, a consequente expansão urbana, a pressão do capital imobiliário e o surgimento de novos programas urbanos e arquitetônicos²⁹ – cujos indicadores de aprovação não haviam sido contemplados em lei – foram fatores que impuseram a constante revisão da legislação urbanística.

Ao final deste longo processo é aprovada a Lei nº 5.122A, de 23 de março de 1979, que regulamenta a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Plano Diretor Físico de 1975. A LUOS de 1979 inaugurou novo modelo de expansão urbana em Fortaleza fundado na descentralização e, principalmente, na verticalização, ao estabelecer para a Área Central e para a ZR3 os gabaritos de 95m e 72m respectivamente.

Naturalmente, estas medidas respondiam às pressões de proprietários de terras situadas em áreas recentemente valorizadas na porção leste da cidade. No final dos anos 1970 a Avenida Santos Dumont já havia sido prolongada até a recentemente aberta Avenida Zezé Diogo, na Praia do Futuro. A Avenida Washington Soares, eixo de ligação do Centro Administrativo Estadual com a Aldeota, estava igualmente aberta e nela haviam se implantado importantes equipamentos de grande porte, como o Centro de Convenções, a Universidade de Fortaleza, e a Academia de Polícia. Grandes porções de terra lindeiras a estes eixos viários sofreram sensível valorização imobiliária beneficiando grandes grupos empresariais – capitalistas comerciais e industriais – que as haviam adquirido em momento propício anteriormente. Este movimento está de acordo com o fenômeno, descrito por GOTTDIENER (1997), da precedência dos especuladores – em relação

30. A partir da segunda metade dos anos 70, emergem as centralidades da Aldeota (no eixo da Av. Santos Dumont, especialmente após a construção do *Shopping Center* Um, o primeiro da cidade), do Montese (no eixo da Av. Prof. Gomes de Matos, prolongamento de um dos eixos de ligação com o interior do estado, a Av. Godofredo Maciel), de São Gerardo/Parquelândia (nas imediações da Av. Bezerra de Menezes, pólo comercial vigoroso, via de ligação com o município vizinho de Caucaia, segundo maior do estado em população) e da Parangaba (antigo arrabalde e importante entroncamento viário e ferroviário). Mais recentemente, especialmente a partir dos anos 90, consolida-se nova centralidade ao longo do eixo da Av. Washington Soares, onde se situam a sede do Governo Estadual (Palácio Iracema), O Centro de Convenções, a Universidade de Fortaleza, o Fórum Clóvis Beviláqua, além de importantes centros comerciais de médio e grande porte, como o *Shopping Center* Iguatemi. Este importante eixo rodoviário dá acesso, também, ao Centro Administrativo Estadual, no Cambéba, e às praias do litoral leste da cidade.

aos empreendedores – na compra de terras disponíveis, baratas e passíveis de serem mantidas desocupadas sem custos significativos.

Em Fortaleza este processo se deu com forte participação do Estado na construção das infraestruturas necessárias à expansão urbana.

De outra parte, embora estivesse textualmente expressa no corpo do Plano Diretor, a chamada ‘revitalização da zona central’ com base no aumento do potencial construtivo e no incentivo ao uso residencial multifamiliar, não se realizou. Obviamente, tomada em contraste com as diretrizes estabelecidas para as novas áreas de centralidade, o desejo de ‘revitalização’ não passava de retórica no discurso oficial do planejamento.

Embora a maior parte dos terrenos situados na área mais dinâmica do Centro – entorno da Praça do Ferreira – fosse de propriedade da elite comercial e industrial da época, as pressões por intervenções públicas não se fizeram sentir naquele momento em razão da estabilidade de ganhos promovida pela atividade comercial. Somente quando ocorre a consolidação plena das novas centralidades³⁰, é que emerge o discurso de requalificação urbana do Centro.

Consoante os modelos da época, o aparato regulatório do Plano Diretor Físico de 1975 e da LUOS de 1979 reflete a centralização do planejamento por parte do Estado e o caráter marcadamente normativo, generalista e, por vezes, excessivamente abstrato presente nas diretrizes, indicadores, taxa, índices, etc.

Na análise de MARICATO (2000) está presente a crítica a este modelo que, difundido largamente a partir dos anos 70, lança mão de um enorme aparato regulatório que repercute na chamada ‘cidade oficial’, sem, no entanto, incidir na maior parte do espaço de assentamento, não representando, portanto, possibilidades efetivas ou respostas concretas às demandas da sociedade.

O desacordo entre o detalhismo da legislação e seus códigos derivados e a debilidade do aparato fiscalizador caracterizam a atuação do Estado – especialmente do poder público local – na produção da forma urbana neste período.

Com mais da metade da sua população vivendo em cidades em 1970, o Brasil viveu um momento no qual a política urbana estava orientada fundamentalmente para o controle da expansão urbana. Neste período, marcado pelo crescimento predatório nas metrópoles, multiplicam-se as repartições e escritórios de consultoria de planejamento urbano, visto agora como solução para o caos urbano e o crescimento descontrolado.

“Um abundante aparato regulatório normatiza a produção do espaço urbano no Brasil – rigorosas leis de zoneamento, exigente legislação de parcelamento do solo, detalhados códigos de edificações são formulados por corporações profissionais que desconsideram a condição de ilegalidade em que vive grande parte da população urbana brasileira em relação à moradia e à ocupação da terra, demonstrando que a exclusão social passa pela lógica da aplicação discriminatória da lei. A ineficácia dessa legislação é, de fato, apenas aparente pois constitui um instrumento fundamental para o exercício arbitrário do poder além de favorecer pequenos interesses corporativos” (MARICATO, 2000: 124).

A política urbana torna-se cada vez mais comprometida com a especulação fundiária e menos com a promoção do acesso democrático à terra. As decisões políticas referentes às intervenções no espaço urbano são orientadas, cada vez mais, segundo interesses privados.

“Proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais” (MARICATO, 2000: 157).

A lógica da rentabilidade imobiliária orienta a política urbana do Estado. Sob o manto da ideologia do crescimento e disfarçada de investimento em infraestrutura e expansão viária promove a valorização seletiva de porções do espaço da cidade, produzindo a urbanização fragmentada, homogeneizada e hierarquizada.

Estas localizações, por sua vez, atraem novos e sucessivos investimentos – públicos e privados – sob a justificativa de apresentarem maior potencial de retorno financeiro ou de atração e geração de empregos, enquanto nas áreas periféricas, preponderantemente ocupadas por habitações de baixa renda, os investimentos se tornam residuais, em grande parte atrelados a interesses contingentes de determinados segmentos políticos.

31. Em 1991, segundo o Censo do IBGE, Fortaleza chega aos 1.770.000 habitantes. Fonte: IBGE.

A Área Central de Fortaleza figura, sobretudo após a aprovação da LUOS de 1979, dentre estas frações de espaço não portadoras de potencial de rentabilidade aos investimentos. Na condição de 'Centro da Periferia' as intervenções públicas limitam-se à adequação dos espaços públicos aos fluxos hegemônicos decorrentes da atividade comercial.

A emergência da condição metropolitana opera mudanças espaciais que afirmam a relação dialética centralidade-policentralidade, a simultaneidade entre processos de descentralização e aglomeração. O Centro não se esvazia, portanto, ao contrário, pulsa ainda com maior vigor. Ocorre que a ruptura entre ele e as elites que garantiam sua qualidade espacial promove a monofuncionalidade predadora em torno da única atividade capaz de realizar o giro do capital e remunerar os valores investidos nos bens imóveis ali situados. O processo de decadência formal das estruturas físicas é a consequência 'natural' da intensificação do uso comercial que, em última análise, permite a ampliação da parcela de lucro que cabe ao proprietário imobiliário, a renda fundiária.

Embora persista como centro dinâmico da atividade comercial, sofre os efeitos do movimento intra-urbano de deslocamento de funções centrais que rompe com as hierarquias espaciais pré-estabelecidas. Em Fortaleza, este deslocamento vem ocorrendo desde o final da década de 1970 e se enquadra nos termos elaborados por VILLAÇA (2001): deslocamento linear de funções centrais, vitais às camadas de mais alta renda, em direção aos centros secundários que, por sua vez, mantêm, como condição para sua sustentação econômica, relação de contigüidade com o centro tradicional.

A dispersão das funções governamentais, financeiras, cartoriais, hospedagem, serviços pessoais qualificados, varejo em grande escala (supermercados e *shopping centers*) e de lazer, dentre outras, drenam parte da vitalidade do Centro, especialmente a noturna. Sob o domínio das forças de mercado o Centro será relegado a um longo período de imobilismo até o início dos anos 1990, quando emerge o discurso de 'revitalização'³¹.

Em 1991, na primeira gestão do Prefeito Juraci Magalhães, foi realizada a Síntese Diagnóstica do Município, que tinha por objetivo dar subsídios para a elaboração do novo Plano Diretor de

32. O PDDU-FOR, tendo sido elaborado após a promulgação da Constituição Federal de 1988, incorporava, em tese, a dimensão até então suprimida da participação popular. Segundo ACIOLLY, “Foi o primeiro plano elaborado sob a responsabilidade de uma equipe técnica local, pertencente ao quadro funcional do IPLAM (Instituto de Planejamento do Município). A experiência reveste-se de significação pelo fato de legitimar o órgão de planejamento local, como instituição competente para orientar as práticas urbanas em Fortaleza e referendar o quadro técnico composto de profissionais caudatários de vivência da problemática da cidade. Na qualidade de órgão municipal competente responsável pela institucionalização do processo de planejamento urbano em Fortaleza, entre 1975 e 1990, até então tinha como atribuições: elaborar projetos; dar consultoria a arquitetos e outros profissionais relativamente à atividade de projetos arquitetônicos, loteamentos e outros; atualizar o banco de dados do município e elaborar projetos de lei a fim de atualizar os instrumentos que regulamentam as práticas urbanas” (ACCIOLLY, 2008).

33. O PDDU-FOR definiu como Áreas de Intervenção Prioritária o Centro e os bairros Aldeota, Carlito Pamplona, Antônio Bezerra, Parangaba, Montese, Messejana e Seis Bocas (atualmente Edson Queiroz/Cambeba). Estas áreas foram selecionadas por representarem os núcleos polarizadores da distribuição espacial das atividades sócio-econômicas e do adensamento populacional. Fonte: FORTALEZA - PMF/IPLAM, 1992.

Desenvolvimento Urbano – PDDU-FOR, aprovado no ano seguinte pela Lei nº 7.061 de 16 de janeiro de 1992³².

No que se refere à Área Central a Síntese constatou a completa frustração da diretriz preconizada pela LUOS de 1979, relativa à ‘revitalização’ por meio de incentivo à habitação coletiva. Nem mesmo a permissividade quanto à intensificação dos potenciais construtivos com base no gabarito de 95m surtiu efeito significativo. Tais fatos se explicavam em razão da inércia da estrutura fundiária, cujos lotes estreitos e profundos não incentivavam à verticalização, e da consolidação de núcleos verticais de comércio e serviços na Aldeota, situação reforçada pelas concessões feitas pela municipalidade no sentido de ampliar o adensamento por meio da liberação do número de pavimentos a construir, respeitando, para efeito de aprovação, apenas o limite quanto à altura máxima da edificação.

As desvantagens locais no Centro se acentuam e, mais uma vez, o discurso oficial do planejamento incorpora a retórica da ‘revitalização’ atribuindo ao Centro a condição de Área de Urbanização Prioritária³³.

Contudo, a despeito do caráter retórico do discurso, no início da década de 1990 determinadas localizações (estratégicas) no Centro de Fortaleza e na sua Frente Marítima tornaram-se espaços de afirmação política mediante intervenções pontuais que repousavam – mais uma vez, no discurso – nos princípios de ‘requalificação’ e recuperação econômica e imagética. Segundo PAIVA:

“O Centro a partir do início da década de 1990 tem sido palco de algumas intervenções que materializam as rivalidades político-partidárias das instâncias estadual e municipal, marcadas principalmente pela falta de integração dos projetos, que ao invés de se complementarem, se excluem enquanto possibilidade de transformação mais ampla da área. Estas práticas econômicas, políticas e cultural-ideológicas contemporâneas que envolvem a produção do espaço intra-urbano de Fortaleza, se sustentam principalmente na inserção no mundo globalizado através da atividade turística, na manutenção dos interesses políticos locais e na reinvenção da imagem da cidade, mediados pelo Estado” (PAIVA, 2005: 59).

34. Em 1986 Tasso Jereissati assume o Governo do Estado com o slogan “Governo das Mudanças” e imprime, na gestão pública, a visão empresarial do grupo ligado ao Centro Industrial do Ceará – CIC, com foco no desempenho eficiente da máquina administrativa, o que se refletiu na escolha de uma equipe de governo baseada em critérios técnicos e na moralização com base na contenção dos gastos públicos.

35. Em 1988 Ciro Gomes, aliado político de Tasso Jereissati, assume a Prefeitura Municipal, da qual se desliga ao final de 1990 para concorrer ao Governo do Estado. Ao assumir o cargo, em 1991, deixa a Prefeitura nas mãos de Juraci Magalhães, seu vice. A administração de Juraci Magalhães irá, posteriormente, constituir oposição ao “Governo das Mudanças”. Nesse contexto irá reafirmar a idéia de que, apesar de estar à margem do grupo “mudancista”, sua gestão não se caracterizaria por uma forma arcaica de fazer política (GUNN, 1994 apud PAIVA, 2005).

Esse retorno do Centro e da Frente Marítima à cena urbana coincide com o período de afirmação do Estado do Ceará e de Fortaleza no cenário nacional por meio do desenvolvimento de nova base econômica fundada na industrialização e no setor terciário a partir da atividade turística. As administrações estadual³⁴ e municipal³⁵ que assumem o poder no final da década de 1980 declaram, assim, o compromisso com a modernização, o que irá implicar na construção de uma nova imagem para Fortaleza e o Ceará desatrelada das imagens de escassez e pobreza que dominavam os discursos e a percepção relativos ao nordeste brasileiro.

Sob os princípios do liberalismo econômico a inserção competitiva da cidade nos fluxos de capital impõe o ajuste espacial fundado no planejamento estratégico, na parceria público-privada e no *marketing* urbano. As intervenções em áreas centrais e remanescentes de atividades portuárias multiplicam-se em todo o mundo e consolidam novo paradigma do urbanismo contemporâneo. A retomada das intervenções na Área Central de Fortaleza circunscreve-se neste panorama, entretanto, a disputa política entre as esferas estadual e municipal impediu seu caráter sistêmico e complementar. A esse respeito nos alerta DEL RIO:

“Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Neste contexto, o papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo. Esse processo, bem conduzido e com um correto faseamento, leva à maximização dos investimentos e ao sucesso nos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, entre tantos outros que se complementam” (DEL RIO, 2001: 1).

Os projetos que serão apresentados a seguir compõem um conjunto desarticulado de intervenções em espaços referenciais do ponto de vista simbólico para a cidade. São espaços que sedimentaram, no curso da evolução urbana, imagens e valores que passam, no novo contexto, a serem manipulados em função da afirmação desta ou daquela gestão política, sobretudo perante os setores populares, mais fortemente mobilizados pelo espírito realizador de seus representantes.

Em muitos casos as intervenções denunciam a visão mesquinha de espaço urbano das gestões públicas forjadas, agora, nas premissas do *marketing* urbano, da competição econômica intra-urbana e da promoção publicitária de seus feitos.

Resta evidente que nenhuma outra instância é tão poderosa no que diz respeito às possibilidades de promoção e afirmação políticas quanto o espaço urbano da vida cotidiana.

2.3. Intervenções na Área Central e na Praia de Iracema: Nova Praça do Ferreira, Calçadão da Praia de Iracema, Reforma da Ponte dos Ingleses, Mercado Central, Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e Praça José de Alencar

O Centro exige uma agenda urgente em que a pauta principal é reverter o quadro de desmonte e estimular um poder de atração compatível com seu potencial. O Centro deve expressar em sua forma e conteúdo a dinâmica da Fortaleza contemporânea

JOSÉ BORZACHIELLO DA SILVA
Nas Trilhas da Cidade, 2001

36. A pesquisa de opinião tencionava inscrever a reforma da praça nos pressupostos da participação popular, perspectiva incorporada na gestão da política urbana quando da elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU-FOR, aprovado em 1992.

Nesta seção pretendemos apresentar uma breve discussão acerca das principais intervenções públicas realizadas na Área Central de Fortaleza e na sua Frente Marítima nos últimos vinte anos pelas gestões municipal e estadual (Figura 2.20). O objetivo central do texto repousa na análise urbana e arquitetônica a partir da inserção dos objetos nos contextos econômico, político e cultural vigentes à época em que foram projetados e construídos. O apanhado histórico relativo aos lugares nos quais se inserem, embora não figure como foco principal, comparece de modo a fornecer o substrato necessário à análise.

Praça do Ferreira (1991).

A mais recente reforma por que passou a Praça do Ferreira foi a intervenção urbana de maior repercussão nos círculos intelectuais e meios de comunicação no final de 1991, primeiro ano da primeira gestão de Juraci Magalhães à frente da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

A idéia da reforma já vinha sendo debatida no âmbito da administração municipal em razão da pressão do setor empresarial ligado ao comércio varejista instalado nas cercanias da praça. O plano toma corpo após a realização, por parte da Prefeitura, de uma pesquisa de opinião com frequentadores do local³⁶. Os resultados revelaram a rejeição de mais da metade dos

37. As impressões e apelos populares foram publicados em matéria do Jornal O Povo, Sessão Vida e Arte, de 30/10/94. (Apud PAIVA, 2005).

entrevistados em relação ao desenho então vigente, resultante da última reforma, feita em 1969, na gestão do Prefeito José Walter Cavalcante.

A pesquisa revelara, também, os anseios populares em relação ao novo projeto. Este deveria restaurar espaços e elementos referenciais que a praça abrigara no passado. A nova praça deveria reconstruir a Coluna da Hora, ser dotada de fontes luminosas e generosos passeios com cafés e bares ao ar livre, além de bancos em profusão. Deveria, ainda, resolver os conflitos entre o trânsito motorizado e a circulação de pedestres³⁷.



Legenda: 1. Praça José de Alencar - Parque da Cidade / 2. Praça do Ferreira / 3. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 4. Calçadão da Praia de Iracema / 5. Ponte dos Ingleses / 6. Mercado Central.

Figura 2.20. Intervenções recentes na Área Central e Frente Marítima de Fortaleza.
Fonte: Google Earth 2010. (Elaborado pelo autor)

38. A parceria, neste caso, situa-se na esfera das premissas e do discurso, uma vez que o investimento e a gestão foram realizados, exclusivamente, com recursos da Prefeitura.

As impressões populares ofereceram o substrato para a emergência de uma situação nova em relação ao discurso de 'revitalização': à frente do processo destacam-se, agora, os empresários do comércio ligados à Câmara de Dirigentes Lojistas de Fortaleza – CDL. Afinados com as intenções da Prefeitura, os empresários ensaiam uma primeira aproximação no sentido de uma parceria entre a iniciativa privada e o poder público no que se refere a intervenções urbanas na Área Central³⁸. No caso da Praça do Ferreira esta articulação aponta claramente na direção de uma intervenção capaz de realizar a unidade entre recuperação econômica e recuperação imagética, cristalizando, assim, os interesses de ambas as partes.

Em trabalho anterior (FERNANDES, 2004) afirmávamos que a percepção dos lojistas com relação à depreciação do espaço decorrente da presença de usos desvirtuados e grupos sociais marginais estava atrelada à estrutura espacial fragmentada e excessivamente recortada da praça existente até então, o que comprometia a segurança e a visibilidade do comércio.

“Tornava-se evidente a necessidade de se restabelecer os fluxos de clientes pela criação de um espaço que propiciasse a dinamização dos negócios naquela área e a criação de uma imagem de lugar público seguro, limpo e iluminado capaz de (re) projetar o centro no imaginário das classes médias, restaurando a condição de dignidade espacial essencial ao processo de revitalização econômica” (FERNANDES, 2004: 91).



Figura 2.21. Praça do Ferreira em 1920 - Reforma realizada pelo Prefeito Godofredo Maciel demoliu o jardim que ficava no centro da praça e os cafés situados nas esquinas e ergueu o coreto. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.22. Praça do Ferreira em 1935 - Reforma realizada pelo prefeito Raimundo Girão demoliu o coreto e ergueu a Coluna da Hora, símbolo maior da praça até 1969. O edifício da Intendência Municipal ainda está de pé, em frente ao Excelsior Hotel, que fora construído em 1931. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.23. Praça do Ferreira em 1942 - Após a demolição do edifício da Intendência Municipal, ergue-se uma pequena praça, complementar à original que perdura até ser substituída pelo Abrigo Central. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.24. Praça do Ferreira em 1949 - Construído o Abrigo Central, misto de terminal de ônibus e centro comercial. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

39. A Empresa Municipal de Limpeza Urbana – EMLURB, órgão responsável pela urbanização da cidade, encomendou três anteprojetos. O primeiro ao arquiteto Otacilio Teixeira, a segunda a uma equipe de arquitetos da Prefeitura e a terceira solicitada aos arquitetos Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon. (Cf. PAIVA, 2005).

40. As sucessivas intervenções pelas quais a Praça do Ferreira passou ao longo do século XX estão sinteticamente registradas nas Figuras 3.22 a 3.29. Nessas imagens aparecem os edifícios e marcos arquitetônicos erguidos na praça entre os anos 1920 e o final da década de 1980.

Projetada pelos arquitetos Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon³⁹, a nova Praça foi concebida tendo em vista a recuperação da memória histórica do lugar, mas com o objetivo de consolidar a imagem de cidade moderna em Fortaleza. O projeto, todavia, estava condicionado pelo difícil agenciamento entre as premissas de renovação e projeção para o futuro e as diretrizes manifestadamente saudosistas advindas da opinião popular. Neste sentido, a primeira medida adotada foi proceder à supressão de todo e qualquer vestígio da antiga praça. Em seguida importava eleger os elementos simbólicos que seriam resgatados para serem construtivamente reelaborados a fim de promoverem o reconhecimento das características simbólicas do lugar⁴⁰. Segundo BARBOSA (2006),

“A intervenção se destaca por ter sido uma das primeiras ações do gênero no espaço público da capital; ancorada em imagens e citações do passado, buscou materializar uma certa memória social, inaugurando um processo de ‘reinvenção das tradições’ que se consolidaria nas intervenções na Praia de Iracema” (BARBOSA, 2006: 59-60).

A nova praça resulta numa espécie de ‘museu das referências iconográficas’ da praça do passado. O levantamento destas referências, espécie de prospecção arqueológica, apóia-se não na memória coletiva, mas na memória histórica do lugar, que decorre da necessidade do registro textual dos fatos passados, decorrente do desaparecimento do suporte social que lhe foi contemporâneo, para falarmos nos termos de Halbwachs (1990).



Figura 2.25. Praça do Ferreira em 1955 - A praça, reduzida em função da abertura de vias laterais e ainda com o Abrigo Central, vê surgir os edifícios São Luis (esq) e Sul América (dir). Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.26. Praça do Ferreira no início dos anos 1960 - À esquerda o Edifício do Cine São Luis, ao centro o Excelsior Hotel, à direita da Coluna da Hora os edifícios Hotel Savannah e Sul América. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.27. Praça do Ferreira em 1967 - São demolidos a Coluna da Hora e o Abrigo Central. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).



Figura 2.28. Praça do Ferreira na década de 1970 - Vista parcial após reforma realizada pelo Prefeito Jose Walter Cavalcante, em 1969, que fragmentou o espaço em razão da solução em níveis e da construção de canteiros elevados. Fonte: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

“Quando a memória de uma sequência de acontecimentos não tem mais por suporte um grupo [...] que lhe assistiu ou dela recebeu um relato vivo dos primeiros atores e espectadores, quando ela se dispersa por entre alguns espíritos individuais, perdidos em novas sociedades para as quais esses fatos não interessam mais porque lhe são decididamente exteriores, então o único meio de salvar tais lembranças é fixá-las por escrito em uma narrativa seguida, uma vez que as palavras e os pensamentos morrem, mas os escritos permanecem” (HALBWACHS, 1990).

Neste sentido, a intervenção é, ela própria, um novo ‘escrito’ que fixa a narrativa histórica com base numa sintaxe arquitetônica que reduz o imaginário à imagem urbana. Embebida nas concepções pós-modernas relativas ao tratamento do espaço urbano segundo objetivos e princípios estéticos que não têm necessariamente nenhuma relação com algum objetivo social abrangente (HARVEY, 1993), e com a pretensão de devolver à arquitetura sua carga comunicativa, enraizando-a na história – em oposição ao paradigma moderno – assume a atitude revivalista que produz o simulacro com base numa memória histórica restrita e restritiva.

“Esta perspectiva de uma recuperação histórica como base para a busca da identidade faz uso da citação textual de formas e estruturas do passado (Coluna da Hora, jardins, bancos, luminárias, etc.) e cria equipamentos cuja expressão arquitetônica remete a sistemas construtivos outros que não os de fato utilizados (bancas de revista e pórticos em estrutura metálica cujas seções remetem às da alvenaria, por exemplo). Tudo isto concorre para um uso superficial da tecnologia em favor da criação de espaços cênicos, descontextualizados” (FERNANDES, 2004: 91).

O espaço construído resulta do apelo historicista num contexto de cidade que, diferentemente de outros centros regionais do nordeste (especialmente Recife e Salvador), carece de monumentos históricos autênticos de um passado distante e glorioso. Ocorre, assim, uma apropriação cultural dirigida que mitologiza a história e veicula a paisagem como objeto de consumo (Figuras 2.29 a 2.31). A passagem de ZUKIN (2000) é categórica e descreve com precisão o que está nas entrelinhas da intervenção na Praça do Ferreira:

“Muitos afirmam que o centro histórico é um fragmento fundamental da memória pública, invoca-se o espaço como testemunho da história. [...] Assim, quando se reivindica um espaço histórico, recupera-se uma interpretação específica da história, do ponto de vista de um grupo social

específico. [...] Os grupos que conseguiram recuperar um espaço histórico e impor sua interpretação de uma narrativa da história pública também reivindicam o espaço físico dessa narrativa. No mais simples sentido material, um grupo pode proteger sua própria área, excluindo outros grupos, ao reivindicar o ambiente construído” (ZUKIN, 2000: 109-110).

O espaço edificado, instado pelas forças dominantes do comércio local, terminou por promover a assepsia sutil e eficaz que restringiu o acesso a determinados grupos sociais, restaurando, assim, a condição para que ocorressem livremente os fluxos hegemônicos de consumo, inclusive consumo do lugar e de sua memória histórica (CASTELO, 1997).



Figura 2.29. Vista aérea da Praça do Ferreira após a reforma ocorrida em 1991.
Fonte: Base de dados Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)



Figuras 2.30 e 2.31. Vistas da Praça do Ferreira após a reforma ocorrida em 1991. Fonte: Arquivo Ação Novo Centro.

41. O projeto consistiu na remoção das interferências que descaracterizavam a feição original dos edifícios e na recomposição das fachadas por meio do restauro de acabamentos - Apresentação do Projeto de Requalificação de Fachadas – Arquivos Ação Novo Centro.

Passados quase vinte anos da reforma é possível avaliar que a intervenção configurou, por um breve período, um espaço homogêneo e funcional aos fluxos do comércio, especialmente após as intervenções do Projeto de Requalificação de Fachadas (Figuras 2.32 a 2.35), que elegeu o entorno da Praça como área mais valorizada do centro e com maior potencial para a consecução do seu objetivo maior: atrair novos investimentos privados, elevando o grau de animação da área⁴¹.

A nova praça, embora tenha vivido um momento de brilho fugaz capaz, inclusive, de legitimar ações futuras da gestão do Prefeito Juraci Magalhães, não repercutiu no estancamento do processo de fuga de atividades importantes e sua substituição por usos menos nobres. O comércio convive, agora, com a profusão de bingos, em meio a edifícios subutilizados e, mais recentemente, com a suspensão das atividades do Cine São Luis.



Figuras 2.32 a 2.35. Projeto de Recuperação de Fachadas. Fonte: Arquivo Ação Novo Centro

Naturalmente, a ação isolada de melhoria do espaço público – à semelhança do embelezamento da virada para o século XX – teve efeito nulo do ponto de vista da requalificação da Área Central, apesar disso, a Praça do Ferreira permanece como referência fundamental de espaço público popular de Fortaleza. É para lá que vão os candidatos às vésperas das eleições, as campanhas públicas ou privadas de caráter assistencial ou educativo, os espetáculos populares ao ar livre, os blocos de carnaval, os protestos e os discursos.

Calçadão da Praia de Iracema (1994).

Até a década de 1940 a Praia de Iracema vive seu período áureo em razão da presença das atividades portuárias e das segundas residências das classes economicamente mais favorecidas. Este período foi interrompido em razão da transferência do porto para o Mucuripe, duro golpe que a atingiu duplamente. Primeiro ao obrigar a transferência da maior parte das instalações comerciais, depósitos e armazéns instalados na região, depois porque provocou alterações nas correntes marítimas que levaram à destruição de parte do casario em razão da violenta subtração de porções da faixa de praia. O balneário entrou em decadência e os pescadores transferiram-se para outras praias, principalmente a do Poço da Draga e do Mucuripe (SCHRAMM, 2001) (Figuras 2.37 a 2.40).

Entre os anos 1940 e 1970 a Praia de Iracema passa por profundas transformações. A consolidação do lazer na avenida Beira-Mar atraiu a construção das sedes dos clubes para suas proximidades. Posteriormente, a valorização imobiliária ocorrida ali em função da implantação de edifícios altos e hotéis, relegou a Praia de Iracema às classes médias, que a transformaram, aos poucos, em local de vida boêmia. A substituição dos usos residenciais por outros vinculados ao lazer provocou, também na Praia de Iracema, um processo de valorização imobiliária.

De acordo com SCHRAMM,

“A vida noturna da cidade, que ocorria, principalmente, na Avenida Beira-Mar, transferiu-se para a Praia de Iracema. Bares e restaurantes, além de pousadas e pequenos escritórios passam a se instalar na Rua Tabajaras e adjacências. A valorização dos imóveis acarreta a elevação dos

aluguéis, provocando a saída de antigos moradores, minando o antigo caráter residencial e acentuando características comerciais” (SCHRAMM, 2001: 51).



Legenda: 1. Praça da Alfândega / 2. Armazéns – Depósitos - Casas de Comércio / 3. Alfândega Nova / 4. Ponte da Alfândega - Ponte Metálica - Viaduto Moreira da Rocha (1906) / 5. Ponte dos ingleses (1923) / 6. Calçadão da Praia de Iracema / 7. Bar Pirata / 8. Restaurante Estoril / 9. Cais Bar / 10. Rua dos Tabajaras / 11. Igreja de São Pedro / 12. São Pedro Hotel / 13. Pavilhão Atlântico.

Figura 2.36. Vista aérea da faixa de praia próxima ao antigo porto. Em destaque os Setores da Zona de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema - Lei nº7814, de 30 de outubro de 1995 - e os espaços e edifícios importantes no contexto da evolução urbana e das intervenções realizadas na Praia de Iracema. Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979. / Serviço Geográfico do Exército, 1945. / Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)



Figuras 2.37 a 2.40. Imagens do avanço do mar na Praia de Iracema após a construção do Porto do Mucuripe. Fontes: Acervo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo) / <http://biblioteca.ibge.gov.br>

42. A antiga Vila Morena, residência do comerciante pernambucano José Magalhães Porto, deu lugar, em 1944, ao “Cassino dos Americanos”, clube destinado aos soldados americanos baseados em Fortaleza ou em trânsito pela cidade, vindos de alguma missão de guerra (SHCRAMM, 2001).

43. O trabalho da arquiteta Solange Schramm (2001) apresenta rico material relativo ao testemunho de antigos moradores e frequentadores do bairro, às matérias publicadas na imprensa acerca das representações sociais do bairro, às iniciativas de preservação e às políticas referentes à proteção do patrimônio edificado, evidenciando a construção ideológica de uma tradição embasada na memória idealizada do lugar. Igualmente interessante é o trabalho da socióloga Roselane Bezerra (2009) sobre os usos e abusos no espaço público da Praia de Iracema.

44. A Lei Nº. 7814, de 30 de outubro de 1995, contempla a divisão da área em três setores: Setor 01: Poço da Draga e entorno – Área de “Revitalização Urbana”; Setor 02: Rua dos Tabajaras e adjacências, entre a Ponte dos Ingleses e a Igreja São Pedro – Área de “Preservação”; Setor 03: Área ao norte da Av. Historiador Raimundo Girão até a Rua Ildefonso Albano – Área de “Renovação urbana”. (Ver Figura. 3.37)

Na década de 1980 a Praia de Iracema consolida-se como pólo de lazer noturno para toda a cidade. O marco desse processo é a abertura do Bar Pirata, em 1986. Neste período ações governamentais acentuam este quadro de transformações por meio de políticas de desenvolvimento da atividade turística que têm na Praia de Iracema seu principal objeto de intervenção.

“Em meio às rápidas transformações sócio-espaciais, acentua-se a preocupação, por parte de uma parcela dos moradores do bairro e, principalmente, de seus frequentadores, com a preservação de alguns locais da Praia de Iracema, nomeadamente o Estoril⁴² e a Ponte dos Ingleses. A Associação dos Moradores da Praia de Iracema encampa o pleito, resultando na lei que instituiu normas de proteção, preservação e conservação para o imóvel referido, assinada, em setembro de 1986, pela então prefeita Maria Luiza. Três anos depois, a ponte seria objeto de legislação semelhante” (SCHRAMM, 2001: 54-55).

Até 1994, entretanto, as ações ficaram limitadas aos termos da legislação de preservação. Neste ano realizam-se as importantes obras que pretendiam elevar definitivamente a Praia de Iracema à condição de âncora turística de Fortaleza.

As intervenções recentes apóiam-se nas narrativas que transformaram a percepção da Praia de Iracema com base na construção de uma imagem que funde história e ficção para produzir, mais uma vez – à semelhança do que ocorrera na Praça do Ferreira – uma tradição inventada, forjada na memória de um grupo social específico⁴³.

Um ano antes da aprovação da legislação que regulamentou a Zona Especial (ZE) da Área de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema⁴⁴ a Prefeitura Municipal de Fortaleza realizou a reforma do Calçadão e o Governo do Estado reformou a Ponte dos Ingleses. Este capítulo das atuações das gestões Juraci Magalhães na Prefeitura e Ciro Gomes no Governo do Estado representou importante marco no que se refere tanto à afirmação da memória histórica como *input* fundamental para o projeto urbano e arquitetônico quanto à consolidação de uma política de atração de fluxos turísticos baseada no consumo dos aspectos ‘históricos’ e ‘tradicionais’ da cidade.

A Praia de Iracema se firmou como espaço de lazer noturno, não mais restrito à boemia, ao longo da década de 1980 quando se instalaram ali diversos bares e restaurantes que atraíram uma clientela heterogênea, como o já referido Bar Pirata, o Cais Bar e o restaurante La Trattoria, estes últimos situados no extremo leste, próximo à Igreja de São Pedro. O uso intenso do espaço pelos novos grupos se dava a despeito de inexistir uma infraestrutura adequada na face voltada para a orla.

A obra da Prefeitura consistiu na urbanização da estreita faixa de terra situada entre os terrenos e o mar, desde a Ponte dos Ingleses até a esquina da Avenida Beira-Mar com a Rua Ildefonso Albano, numa extensão de aproximadamente 900m. Deste total, cerca de 450m situavam-se na área mais densamente ocupada por bares e restaurantes, implantada em paralelo ao enrocamento construído para conter o avanço do mar (Figuras 2.41 e 2.42).



Figura 2.41. Vista aérea da Praia de Iracema após a reforma do Calçadão realizada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1994. Fonte: www.panoramio.com



Figura 2.42. Vista aérea da Praia de Iracema após a reforma do Calçadão realizada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1994. Fonte: www.panoramio.com

Conforme o estudo da socióloga Roselane Bezerra (2009), a intervenção realizada referiu-se a um trecho de um projeto maior que se estendia desde o Poço da Draga até a Rua Ildefonso Albano e era defendida pelo Prefeito Juraci Magalhães em razão do valor histórico da Praia de Iracema e de seu potencial apelo turístico. O projeto ofereceu, segundo a autora, um novo visual à orla, a despeito das preocupações de moradores.

“Por meio da simbologia do ‘retorno’ de uma Praia de Iracema mítica, surgia, a partir dessa intervenção, um bairro com potencial turístico a ser desenvolvido. A edificação do calçadão estabeleceu uma renovação nesse espaço da cidade. A arquitetura vernácula, constituída por construções antigas, algumas abandonadas, sem iluminação pública ou pavimentação e banhada pelas águas da praia, transformou-se em ‘paisagem’ e território de lazer, apoiada por esse passeio público” (BEZERRA, 2009)

Esta transformação da arquitetura em paisagem resultou do investimento em melhorias nos aspectos externos das edificações que atribuíram a algumas delas feições históricas que jamais possuíram. Em alguns casos, mesmo construções novas foram erguidas segundo estilos históricos. Nas situações mais extremas fez-se uso de fachadas meramente cênicas, nas quais as aberturas não passavam de colagens ou dissimulações grosseiras (Figuras 2.43 a 2.45).



Figuras 2.43 a 2.45. Imagens da Praia de Iracema e do casario na Rua dos Tabajaras. Fontes: <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/23047211.jpg> / <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/18463736.jpg> / <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/23518721.jpg>

“Referendado pela lei e no rastro de uma Iracema ‘histórica e simbólica’ que surgia, o espaço configurado pela Rua dos Tabajaras e adjacências (a ‘Iracema boêmia’) passou a apresentar uma arquitetura ‘à moda antiga’, mais suntuosa, mais ornamentada, uma hipérbole do que outrora existira. Ao casario original sobrepueram-se, através de reformas ou novos prédios, cópias desfiguradas, buscando remeter a um passado mitificado, inspiradas em modelos exógenos, sem vínculos com aquele lugar, remetendo a um ‘mundo da fantasia’” (SCHRAMM, 2001: 103).

Passados alguns anos da reforma do calçadão, a obra produziu a transformação e intensificação dos usos nas edificações, agora já transformadas, na sua maioria, em bares, galerias, lojas, etc. O uso intenso voltado às atividades comerciais reforçou o caráter de espaço-mercadoria transformando usuários em consumidores vorazes de bens e imagens. O espaço turístico edificado passou a ser regido pela competição. A profusão de bares, fruto da falta de planejamento e de uma proposta de distribuição equilibrada de usos – que considerasse, por exemplo, a permanência de residências e o incentivo ao uso misto – levaria, mais tarde, à saturação e ao fechamento de muitos bares, conseqüentemente, ao abandono de várias edificações.

Reforma da Ponte dos Ingleses (1994).

Em paralelo à ação da Prefeitura, o Governo do Estado imprime sua marca na reforma da Ponte dos Ingleses. Esta ponte, que teve sua construção iniciada na década de 1920, não chegou a ser concluída. A Ponte Metálica – a velha Ponte da Alfândega, situada cerca de 400m a oeste, mais próxima do núcleo portuário – permaneceu abrigando a função de atracadouro até a transferência do Porto para o Mucuripe. A Ponte dos Ingleses findou sendo apropriada como espaço de lazer pelos moradores da Praia de Iracema. Aos poucos o público dos bares e restaurantes passaram a frequentá-la como ponto de encontro e para o lazer contemplativo. Interditada em 1990 em razão do comprometimento da estrutura, restou abandonada até a divulgação da reforma, em 1994 (BARBOSA, 2006).

A reforma da Ponte dos Ingleses foi realizada como parte do projeto do Governo do Estado de inserção do Ceará e de Fortaleza nos fluxos turísticos nacionais e internacionais. A atuação em Fortaleza ganha contornos de disputa política, como sugere Gondim.

45. O edifício apresenta estrutura em madeira decorada com lambrequins. Está de pé até hoje embora completamente desfigurado por vedações em alvenaria.

“Nesse contexto, pode-se interpretar como tentativa de reconquistar a hegemonia política em Fortaleza diversas intervenções do governo estadual no espaço urbano, seja por meio de ações com impacto regional ou metropolitano (como a construção do novo aeroporto internacional, a implantação de rede de esgotamento sanitário e de transporte metroviário, o Metrofor), seja através de projetos que interferem precipuamente na imagem visual da cidade, como a urbanização da Ponte dos Ingleses e a construção do Centro Cultural Dragão do Mar, ambos na Praia de Iracema” (GONDIM, 2000: 3).

Sob os auspícios da Secretaria de Cultura do Estado – SECULT, a ‘turistificação’ da Praia de Iracema atingiu seu ápice a partir da remodelação da Ponte, que, com base no apelo historicista, recorre, novamente, a uma memória restrita e restritiva. Também concebido pelos arquitetos Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon o projeto deste novo cartão postal de Fortaleza funda-se na releitura de elementos da memória arquitetônica de Fortaleza.

A citação mais evidente refere-se à estrutura do Coreto que havia sido instalado no centro da Praça Marquês de Herval – atualmente Praça José de Alencar – e que depois fora transferido para a cabeceira da Ponte Metálica, onde, sob a denominação de Pavilhão Atlântico, cumpria a função de terminal de embarque e desembarque⁴⁵ (Figuras 2.46 a 2.49).



Figuras 2.46 a 2.49. Vistas da Ponte Metálica quando ainda abrigava funções de porto e detalhe do Pavilhão Atlântico, situado na cabeceira da Ponte

A referência ao Coreto / Pavilhão está presente no desenho de um conjunto de estruturas erguidas sobre o lastro da Ponte que abrigam instalações de apoio à atividade turística (informações, sorveteria, bar, restaurante) e outras de caráter pedagógico-científicas (espaço de exposições da vida marinha, observatório de golfinhos). A Ponte foi, também, dotada de infraestrutura de iluminação, guarda-corpos e bancos.

O que se percebe na Ponte dos Ingleses é a imposição de uma arquitetura de pastiche, raspando o *kitsch*, que se sustenta unicamente na sua condição de cenário, pura dissimulação a obstruir a paisagem litorânea (Figuras 2.50 a 2.53).



Figuras 2.50 a 2.53. Imagens da Ponte dos Ingleses após a reforma realizada pelo Governo do Estado (gestão Ciro Gomes) em 1994. Fonte: www.panoramio.com

Concebida e implantada à revelia das opiniões de moradores e usuários a nova Ponte dos Ingleses foi o corolário do processo de transformação da Praia de Iracema 'mítica' em Praia de Iracema 'turística', guindando-a, do ponto de vista da atração de frequentadores, à escala da cidade. Este quadro irá perdurar até a consolidação de um novo pólo turístico-cultural que irá rivalizar com a Praia de Iracema: o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

Mercado Central (1998).

A mais pontual das intervenções recentes na Área Central de Fortaleza é também a de inserção mais brutal e a que provocou efeitos mais nefastos na paisagem e na vida social e urbana do lugar onde a cidade nasceu.

Legenda: 1. Mercado Central à margem do Riacho Pajeú / 2. Antigo Mercado / 3. Catedral / 4. Quartel da 10ª Região Militar – Antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 5. Passeio Público / 6. Biblioteca Pública Menezes Pimentel / 7. Início da Av. Mons. Tabosa / 8. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 9. Caixa Econômica Federal – Antiga Alfândega / 10. Estaleiro Naval - INACE.



A construção do novo Mercado Central, a exemplo da reforma da Praça do Ferreira e do Calçadão da Praia de Iracema, foi encampada pela administração do prefeito Juraci Magalhães e defendida como investimento público em favor da chamada 'revitalização' do Centro. A criação de instalações adequadas para o comércio dos produtos do artesanato popular era defendida como condição necessária à sua inserção nos crescentes fluxos turísticos. O novo edifício deveria, portanto, conferir a esta atividade a localização e a acessibilidade requeridas por estes fluxos.

Implantado na periferia do Centro, às margens do Riacho Pajeú, ao lado da Catedral e da Fortaleza de Na. Sra. da Assunção, o edifício proporcionou uma conexão mais efetiva dos artesãos e comerciantes ali instalados com o corredor hoteleiro da Av. Beira Mar e com o já consolidado corredor comercial da Av. Mons. Tabosa, prolongamento da Av. Leste-Oeste. Esta localização, embora altamente funcional para o fluxo turístico e para a venda dos produtos locais, não repercutiu na inclusão do centro nos roteiros turísticos, antes especializou uma porção frágil do território.

Figura 2.54. Vista aérea da região onde se implanta o Mercado Central de Fortaleza. Fonte: Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

A implantação do novo Mercado foi um dos fatores indutores da concentração do comércio ambulante nos terrenos e galpões situados na Rua José Avelino.

Após a desocupação da Praça Dom Pedro II, onde se instalara irregularmente uma feira – popularmente conhecida como Feira da Sé – os ambulantes, descontentes com a transferência para um terreno no município de Maracanaú, retornaram às proximidades da Catedral instalando-se na esquina das Ruas Conde D’eu e José Avelino. A pressão da Prefeitura em favor da desocupação do espaço público levou os feirantes a se instalarem como locatários em galpões reformados para este fim na Rua José Avelino. Muitos, entretanto, impossibilitados de arcar com os custos do aluguel, comercializam seus produtos nas calçadas e na própria via.

O quadro atual de caos naquele trecho da via nas proximidades do Mercado dá a medida da complexidade envolvida na implantação de um equipamento deste porte e natureza. A valorização dos terrenos próximos, fenômeno recorrente e previsível em casos como este, concorreu para desvirtuar as pretensões de transformação daquele setor em área de expansão das atividades culturais vinculadas ao Centro Cultural Dragão do Mar.



Figura 2.55. Implantação do Mercado Central de Fortaleza. Em primeiro plano a antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção. Ao lado a Catedral. Fonte: Barbosa, 2006.



Figura 2.56. Vista do Mercado Central de Fortaleza com as torres da Catedral ao fundo e a antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção à direita. Fonte: Barbosa, 2006.

46. FERREIRA, 1995 apud GONDIM, 2000; GONDIM, 2004.

Legenda: 1. Mercado Central / 2. Praça Dom Pedro II / 3. Rua José Avelino / 4. Terrenos e galpões utilizados pelo comércio popular atacadista.



Figura 2.57. As localizações do comércio ambulante nas proximidades do Mercado Central. Fonte: Base de dados Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)



Figura 2.58. A implantação do Mercado e a condição marginal a que foi relegado o Riacho Pajeú. Fonte: Barbosa, 2006.

Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC (1999).

A construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC representou momento crucial do processo de afirmação do grupo político que assumira o Governo do Estado em 1987. Iniciada na gestão de Ciro Gomes (1991-1994), fazia parte da consolidação da política de desenvolvimento da atividade turística como elemento indutor do crescimento econômico. Porém, como afirma GONDIM, com a peculiaridade de tratar-se de um projeto que pretendia uma articulação entre turismo, renovação urbana e política cultural (GONDIM, 2000, 2004, 2007). Sob o pano de fundo de uma política econômica baseada nos princípios neoliberais de austeridade financeira e fiscal e numa agressiva política de atração de investimentos que levou ao crescimento do PIB do Estado a taxas mais elevadas que o PIB brasileiro⁴⁶, o CDMAC ergueu-se como marco definitivo da construção de uma nova imagem para a cidade simultaneamente à (re) elaboração de uma identidade inscrita na valorização da cultura e do imaginário urbano. Neste sentido, esclarece GONDIM:

“A imagem da cidade tem um papel crucial na construção da identidade daqueles que compartilham coletivamente a experiência de viver nela: o imaginário urbano é, sobretudo, um recurso para a formação e expressão de necessidades e aspirações coletivas. Assim, as imagens de

47. Ciente das experiências desenvolvidas em grandes metrópoles do mundo, como Baltimore, Barcelona, Nova York, do caráter espetacular destas realizações e de sua repercussão política, Linhares pretendia transformar Fortaleza na Metrópole Cultural do Nordeste. (GONDIM, 2000, 2004; BARBALHO, 2003, 2004).

48. SECULT, GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. Plano de Desenvolvimento Cultural (1995/1996). 1995.

uma cidade serão tanto mais poderosas, do ponto de vista de sua eficácia política, quanto maiores forem as possibilidades de seus habitantes as aceitarem, não como descrição daquilo que efetivamente têm, mas como indicação daquilo que deveriam, ou gostariam de ter. É essa comunalidade de “projetos” que permite a formação de uma identidade comum de cidadãos – apesar das marcantes desigualdades sócio-econômicas entre eles – indispensável à construção da hegemonia política” (GONDIM, 2000: 3).

Na esteira do processo de renovação ocorrido na Praia de Iracema, que se deu a partir da consolidação de um setor comercial e de lazer de apelo turístico, o Estado investiu na construção de um grande equipamento urbano que viria sintetizar a intenção de inserir o Ceará e Fortaleza no processo de globalização a partir da assunção de uma política capaz de impulsionar a produção cultural do Estado e colocá-lo, definitivamente, no circuito nacional e internacional de arte e cultura.

A idéia de impulsionar a gestão cultural do Estado fez parte das estratégias do Secretário de Cultura do Estado na gestão Ciro Gomes, o publicitário Paulo Linhares. Imbuído do objetivo de tornar a cultura um ‘negócio’ produtivo no âmbito da economia do Estado e concebendo sua atuação dentro de um quadro de referência internacional⁴⁷, concebe o Centro Cultural como elemento-chave de uma política vinculada a uma nova visão de desenvolvimento na qual destacava o papel estratégico da cultura nas sociedades contemporâneas.

Depois de iniciadas as obras do Dragão e já na segunda gestão Tasso Jereissati (1995-1998), Linhares, que permanecera na pasta da Cultura, formulou o Plano de Desenvolvimento Cultural⁴⁸ (1995-1996), documento que serviu de base para as ações da Secretaria até o final da década. BARBALHO destaca aspectos importantes desta nova política cultural:

“A análise de conjuntura do Plano partia do pressuposto de que o mundo estava entrando em uma outra etapa da revolução industrial, a revolução da informação. Havia uma migração da ‘economia baseada nos braços para uma economia baseada no cérebro’. Neste contexto, o elemento mais importante da produção tornava-se o capital intelectual ou cultural, pois na sociedade da informação a ‘força da cultura’ incide decisivamente sobre os fundamentos da organização econômica” (BARBALHO, 2004: 163).

A inserção na economia mundial pela via da cultura – apoiada no turismo – permitiria, segundo o Plano, mitigar as persistentes deficiências decorrentes das desvantagens comparativas nos âmbitos da natureza (recursos naturais) e da história (capitais acumulados, passado glorioso). Na avaliação do Plano, o Ceará – e Fortaleza, por decorrência – situava-se em posição privilegiada neste novo quadro da economia. Estado de colonização recente, não carregava o peso de um passado tradicional ou aristocrático, estando, assim, mais apto a adequar-se às novas configurações da economia mundial. Importa lembrar, porém, que por se tratar de Estado ainda pobre, apresentando elevados índices de concentração de renda, este discurso de adequação deparava-se com entraves significativos. Para o Plano, a elevação dos níveis de renda e a qualificação da mão-de-obra via política educacional associada a políticas de saúde e transporte deveriam ser objetivos da gestão Estadual caso se ambicionasse a geração de um público qualificado para se tornar consumidor e produtor de cultura e arte. O Plano estava focado, portanto, no setor de serviços como indutor de crescimento, e alertava para os riscos de uma política de desenvolvimento econômico que priorizava a atração de indústrias.

“Mesmo participando do processo momentâneo de transferência de manufatura, não podemos apostar nossas fichas neste jogo de cartas marcadas. Amanhã, da mesma forma como migraram do Rio Grande do Sul e de São Paulo para cá, elas voarão para regiões mais pobres” (ESTADO DO CEARÁ / SECULT, 1995 apud GONDIM, 2007: 151).

Partindo destes pressupostos ergueu-se o edifício do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura – CDMAC. O complexo de 13.500m² de área construída ocupa um sítio de aproximadamente 30 mil m² em meio a remanescentes das instalações de apoio à atividade portuária, na fronteira entre o Centro e a Praia de Iracema.

O CDMAC, como todo grande projeto urbano, foi concebido à escala monumental. Apresenta, como partido urbanístico, um elemento ordenador à feição de rua elevada que faz a conexão entre os diversos espaços do programa e a interligação pedonal entre as Avenidas Monsenhor Tabosa, na cota mais alta (15m), e Pessoa Anta, na cota mais baixa (3m). O programa arquitetônico contempla: Memorial da Cultura Cearense, Museu, Livraria, Oficinas, Café, Auditório, Salas de Aula, Anfiteatro, Planetário, Cinemas e Cine-Teatro (Figuras 2.59 e 2.60).

49. Contração recorrentemente encontrada na literatura para Grandes Projetos Urbanos.

Já no primeiro ano de funcionamento o CDMAC foi considerado um empreendimento de sucesso. O volume de visitantes e a intensidade de uso da maior parte das instalações atestaram sua aceitação e incorporação ao circuito de lazer dos fortalezenses de várias camadas sociais e ao circuito turístico de visitantes nacionais e estrangeiros.

A constatação deste fato nos dispensa a penosa análise referente à aceitação do público ou ao êxito político de seus idealizadores. Como sugere NOVAIS,

“No caso de Fortaleza, é evidente que nem a justificativa de inserção competitiva na economia da informação nem a crítica construída em torno da idéia de uma obra desconectada das demandas de grupos mais carentes fazem qualquer sentido, se verificado o intenso uso do equipamento por grupos de diferentes posições sociais. Desse modo, os GPUs⁴⁹ se apresentam sempre como uma plethora de possibilidades, cuja significação será dada, efetivamente, pela forma como a sociedade e seus diversos grupos sociais deles se apropriam” (NOVAIS Et al., 2007: 13).

Legenda: 1. CDMAC / 2. Praça Almirante Saldanha / 3. Capitania dos Portos / 4. Edificações reformadas que abrigam bares restaurantes e casas noturnas / 5. Antiga Alfândega - Caixa Econômica Federal / 6. Antiga Secretaria da Fazenda / 7. Edifício Boris / 8. Biblioteca Pública Menezes Pimentel / 9. Teatro São José / 10. Praça Cristo Rei / 11. Seminário da Prainha / 12. Favela do Poço da Draga / 13. Estaleiro Naval INACE / 14. Ponte Metálica (antiga Ponte da Alfândega) / 15. Ponte dos Ingleses / 16. Estoril / 17. Calçadão da Praia de Iracema / 18. Prédio do DNOCS (atualmente demolido) / 19. Igreja de São Pedro

Figura 2.59. Imagem aérea do entorno do CDMAC e Praia de Iracema, com indicação dos espaços e edificações de destaque. Fonte: Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)



Neste particular observa-se que, de modo geral, o Centro Cultural foi apropriado e devidamente digerido por seu público usuário. Se houve, no início, espanto, deu-se, logo em seguida, a incorporação, tanto que passou a rivalizar francamente com as atrações já bastante estabelecidas da Praia de Iracema. Este espaço vive hoje novo processo de decadência formal de suas estruturas decorrentes da migração do público dos bares, restaurantes e atrações noturnas que passaram a ser oferecidos em maior quantidade e melhores condições de segurança e salubridade nos arredores do Dragão.

Interessa-nos mais detidamente, neste ponto, focalizar a leitura do projeto arquitetônico, partindo da leitura da implantação e contextualização do objeto para em seguida analisarmos a relação entre programa de necessidades e espaços construídos. Depois consideraremos os aspectos concernentes à linguagem e sua relação com os aspectos estruturais e construtivos, para finalmente comentarmos acerca da relação que estabelece com o entorno, tanto do ponto de vista físico (escalas, relação público X privado, articulação e / ou fragmentação) quanto do ponto de vista socioespacial (processos de valorização, conflitos / complementaridade entre usos, segregação).

Legenda: 1. Memorial da Cultura Cearense / 2. Livraria - Oficinas - Salas de Aula - Administração / 3. Praça Verde / 4. Biblioteca Pública Menezes Pimentel / 5. Museu de Arte Contemporânea / 6. Passarela / 7. Café - Loja / 8. Praça Almirante Saldanha / 9. Planetário / 10. Auditório - Cinema - Cine-Teatro / 11. Anfiteatro / 12. Capitania dos Portos / 13. Edifício Boris / 14. Antiga Alfândega - Caixa Econômica Federal / 15. Favela do Poço da Draga / 16. Estaleiro Naval - INACE

Figura 2.60. Vista aérea do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura - CDMAC.
Fonte: www.panoramio.com.br. (Elaborado pelo autor)





A principal justificativa urbanística da intervenção estava apoiada na criação de uma nova centralidade urbana fundada na articulação com o espaço circundante, que se pretendia redefinir após a inserção do equipamento. A implantação do Centro Cultural, entretanto, não ensejou nenhum impacto na estrutura fundiária do entorno, relegando aos terrenos os imperativos das mudanças de valor características do processo de valorização capitalista da propriedade imobiliária. Este processo levou à gradual substituição dos usos existentes e daqueles inicialmente estimulados pela presença de um equipamento cultural. As galerias e ateliês de artistas foram sendo substituídas por bares, restaurantes e casas noturnas, entre outros usos vinculados ao lazer e à atividade turística.

A implantação do CDMAC não correspondeu às intenções declaradas de criação de um circuito que valorizasse o sítio. Seu eixo principal, a circulação aérea, ao descolar-se do chão transforma o passeio em circuito de contemplação dos edifícios do entorno. As edificações remanescentes tornam-se, assim, antes de tudo, cenário para fruição (Figuras 2.61 a 2.64).



Figuras 2.61 a 2.64. Vistas do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura - CDMAC. Fonte: www.panoramio.com.br



Figuras 2.65 a 2.67. Vistas do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura - CDMAC. Fonte: www.panoramio.com.br

Grande parte da crítica denunciava, à época da construção, a demolição arbitrária de edifícios históricos da Rua Dragão do Mar para dar lugar à passarela de ligação entre o Museu de Arte Contemporânea e o Café. Em que pese a pertinência destas críticas, neste caso a decisão de manter é tão arbitrária quanto a de demolir, e ainda mais problemática, pois reforça a violência da inserção do objeto no contexto, o que se percebe nas imediações da estrutura descomunal que sustenta o Café (Figuras 2.65 a 2.67).

A ênfase no cultural e no turístico, razão de ser do equipamento, condiciona o tratamento arquitetônico e está impregnada na sua constituição formal e construtiva descontextualizada, se tomadas como referências as práticas edilícias locais tradicionais ou correntes, não obstante as afirmações contrárias presentes no discurso oficial de seus idealizadores. Propositamente fragmentado, o edifício comporta área construída em desproporção às áreas úteis que abriga. A diluição do programa em elementos formais distintos espalhados sobre o sítio responde à prerrogativa do tratamento estético que privilegia a citação formal à solução funcional.

Sob o véu da aparente elaboração e complexidade formal e construtiva reside o primarismo da solução. A linguagem faz uso de múltiplas sintaxes, sobretudo elementos do vocabulário do neoracionalismo italiano dos anos 1960 – Rossi, especialmente – na busca de uma semântica transcendente que termina por produzir o estranhamento. O uso formal em quase nada denuncia coerência com os recursos da técnica. A tectônica não se refere à estrutura. A estrutura visual sobrepõe e distorce a percepção da estrutura material e construtiva. O edifício torna-se, também, cenário para fruição e consumo.

Entre edifício e entorno desenvolveu-se uma relação de dependência que se expressa pelo intenso uso noturno. Tanto quanto a inserção do edifício proporcionou a exploração lucrativa do entorno construído, são os usos em volta do Dragão que o sustentam. Estes usos, que tendem a tornarem-se cada vez mais homogêneos, deflagraram um perigoso processo de especialização funcional que subverte as intenções iniciais dos idealizadores do equipamento. A desconexão da área onde está implantado em relação à faixa urbanizada da Praia de Iracema e ao Poço da Draga permanece como maior entrave para a reversão deste quadro. Entretanto, esta reversão depende sobremaneira de uma atração de investimentos imobiliários produtores de novas funções urbanas

50. Como será mostrado em capítulos posteriores, o projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará supunha a abertura de campo para tais investimentos, além de contemplar a relocação da população da Favela do Poço da Draga em quadra próxima ao Centro Cultural Dragão do Mar.

51. Refere-se ao ano em que foi lançado o Concurso de Idéias.

52. A Ação Novo Centro (ANC) é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público – OSCIP – pró-revalorização do Centro de Fortaleza fundada e mantida por entidades e empresas, e tem como missão propor e articular projetos e ações em parceria com a iniciativa privada e órgãos públicos com vistas ao desenvolvimento dos aspectos físico-urbanísticos, ambientais, sociais e econômicos do Centro da cidade. Fonte: Estatuto Ação Novo Centro.

53. Em trabalho anterior descrevemos os trabalhos desenvolvidos no *workshop* e realizamos a crítica com relação ao grau de superficialidade e descomprometimento dos resultados do evento, decorrente, dentre outras coisas, de conclusões apressadas produzidas após um único dia de trabalho.

que coadunem com as já existentes no lugar, o que supõe a geração de atrativos para a iniciativa privada⁵⁰.

Praça José de Alencar / Concurso de Idéias para a Área Central (1999)⁵¹.

Em 1999, passados oito anos da reforma promovida pela Prefeitura Municipal na Praça do Ferreira e cientes da sua fraca repercussão como ação indutora de requalificação, os empresários do comércio encampam a idéia de criação de uma Sociedade Civil de Interesse Público⁵² vinculada à Câmara de Dirigentes Lojistas de Fortaleza (CDL) com a função precípua de articular os interesses privados de seus parceiros com as políticas municipais em prol da revalorização da Área Central.

A Ação Novo Centro (ANC) é fundada neste mesmo ano e assume, como primeira missão, a elaboração de um plano de trabalho que viesse a servir de instrumento coordenador e articulador de propostas e ações a serem promovidas na Área Central. Para cumprir com este objetivo a ANC realiza um *workshop* que contou com a presença de representantes do comércio varejista, da Prefeitura Municipal e de entidades de classe interessadas no tema. O *workshop* gerou, como resultado, um diagnóstico do Centro que considerava as causas de seu relativo abandono em relação aos novos pólos comerciais da cidade, o perfil do consumidor potencial, as condições de transporte e acessibilidade, as condições ambientais, a imagem frente ao público usuário e as formas possíveis de planejamento e gerenciamento das ações⁵³ (FERNANDES, 2004).

O diagnóstico ensejou a formulação de diretrizes de ação e gerou subsídios para o lançamento do Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade, em novembro de 1999.

Organizado pela ANC e promovido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, o Concurso de Idéias foi a primeira oportunidade concedida aos arquitetos e urbanistas para pensarem o Centro na sua totalidade.

“A idéia de promover um concurso foi acertada não somente pelo fato de se tratar de um instrumento democrático de escolha, mas, sobretudo, por abrir a possibilidade de que a discussão

sobre a requalificação do centro deixe de ser matéria restrita a diretrizes genéricas de legislação urbanística em planos diretores, para ser objeto de elaboração projetual por equipes técnicas qualificadas compostas por arquitetos, engenheiros, e profissionais correlatos, desvinculados do corpo técnico municipal” (FERNANDES, 2004: 97).

A diretriz básica do Concurso repousava na proposta do ‘Parque da Cidade’, espaço resultante da remodelação das Praças José de Alencar e Lagoinha, que se interligariam mediante a remoção do Beco da Poeira, centro de comércio popular instalado na quadra situada entre os dois logradouros (Figura 2.68).



Legenda: 1. Praça José de Alencar / 2. Praça da Lagoinha / 3. Beco da Poeira - Comércio informal / 4. Teatro José de Alencar / 5. Jardins do Teatro José de Alencar / 6. Sede do IPHAN / 7. Lord Hotel / 8. Igreja do Patrocínio

Figura 2.68. Imagem aérea das Praças José de Alencar e Lagoinha, com indicação dos espaços e edificações de destaque. Fonte: Google Earth, 2010. (Elaborado pelo autor)

41. FERNANDES, Francisco R. C. Transformações espaciais no centro de Fortaleza: estudo crítico das perspectivas de renovação urbana. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente – PRODEMA) Universidade Federal do Ceará. Fortaleza.

A causa principal da intervenção, entretanto, era a iminência da implantação da estação Lagoinha do Metrofor, o que obrigava, necessariamente, a reestruturação urbanística do entorno, impactando uma área que abriga exemplares arquitetônicos de apreciável valor histórico, como o Teatro José de Alencar, a Igreja do Patrocínio e o edifício do Lord Hotel, este último, àquela altura, praticamente abandonado.

O Termo de Referência do Concurso solicitava dos participantes um conjunto de diretrizes de planejamento e de intervenções estruturantes que estivessem de acordo com o objetivo central de

“Promover sua (do Centro) requalificação urbana, funcional e ambiental, a melhoria da qualidade de vida urbana e garantir a sua ocupação ordenada para o futuro, tornando-o mais competitivo e atraente, propiciando assim novas atividades e reciclagem das existentes (tendo em vista) resgatar a imagem da área central de Fortaleza, valorizar os espaços públicos e harmonizar as diferentes funções e apropriações do seu espaço central, às vésperas da implantação das obras dos túneis e estações do Metrofor que reforçarão significativamente a acessibilidade dessa área – como centro da área metropolitana de Fortaleza – e alterarão todo o fluxo de circulação de veículos e pedestres no entorno. É o momento exato de se antecipar a estas transformações, planejando-se e repensando todo o sistema de infra-estruturas locais” (FORTALEZA - PMF/ANC, 1999).

Em trabalho anterior⁴¹ tivemos a oportunidade de discutir os trâmites do Concurso, as contradições expressas nos documentos que orientaram a formulação do Edital e do Termo de Referência, os interesses políticos subjacentes aos critérios de avaliação e julgamento dos projetos e a ênfase dada à solução pontual da Praça José de Alencar em detrimento das proposições globais para o Centro. Naquela oportunidade afirmávamos:

“A ênfase na solução pontual das Praças José de Alencar e Lagoinha (...) revela a visão mesquinha de espaço urbano dos promotores e o interesse político subjacente: erigir mais uma obra de visibilidade junto à população com vistas a torná-la objeto de *marketing* eleitoral. Tal estratégia se deu à época da promoção do concurso, quando se veiculou exaustivamente as imagens da nova praça nas campanhas políticas de reeleição” (FERNANDES, 2004: 101).

54. O estudo crítico incidiu sobre as propostas das equipes coordenadas pelos arquitetos Ricardo Muratori, José Sales Costa Filho, Fausto Nilo Costa Junior e José Nasser Hissa.

55. A visão consensual a que nos referimos diz respeito às diretrizes comuns que aparecem nos memoriais e desenhos de todas as propostas: mudança de escala, alargamentos viários, participação da iniciativa privada, realização de operações urbanas consorciadas, atração do setor terciário superior para o Centro, retorno das representações políticas (Centros Cívicos), modificação da legislação para alteração de índices de construção em áreas estratégicas, desenvolvimento imobiliário, atração de capitais e investimentos. A exposição e discussão dessas diretrizes encontra-se em FERNANDES (2004).



Figuras 2.69 e 2.70. Vistas da Praça José de Alencar no final da década de 1930. Fonte: Arquivo Nirez (Miguel Ângelo de Azevedo).

Quando realizamos o estudo crítico das quatro propostas de maior repercussão junto aos promotores e organizadores do Concurso pudemos constatar que, a despeito da ênfase dada à solução do ‘Parque da Cidade’ nos critérios de julgamento, as equipes participantes, imbuídas da largueza de visão peculiar à ação do arquiteto – além de sinalizada nas diretrizes do Termo de Referência – apresentaram projetos de notória qualidade, amplamente comprometidos com o desejo de transformação e dinamização da Área Central na perspectiva do papel que este deveria desempenhar na Fortaleza do século XXI⁵⁴.

Segundo pontos de vistas diferentes e concepções formais distintas as propostas apresentaram certa visão consensual a respeito da necessidade de operar transformações espaciais contundentes capazes de realizar a re-inserção competitiva do Centro a partir do restabelecimento de vantagens de localização, o que, em tese, o impulsionaria em direção ao circuito superior da economia⁵⁵. Este consenso implicava restaurar a multifuncionalidade na Área Central, fazendo retroagir o histórico processo predatório de especialização em torno da atividade comercial voltada para estratos sociais de média e baixa renda.

Entretanto, as propostas denunciavam que esta nova multifuncionalidade não poderia se pautar segundo o padrão de dispersão que predominou ali no passado e que produziu vitalidade, heterogeneidade de fluxos e uma paisagem natural e construída diversa com base em um baixo nível de hierarquização social e funcional.

“A multifuncionalidade, como a heterogeneidade de fluxos, são pretendidas, agora, como resultado do tratamento urbanístico que advoga a especialização funcional de setores estratégicos por meio da criação de condições espaciais capazes de sensibilizar o investimento privado e deflagrar um processo irreversível de renovação urbana, induzido por alterações nas condições de acessibilidade, na escala urbana e nos índices de ocupação e construção” (FERNANDES, 2004: 120).

A nova Praça José de Alencar é concebida, assim, como espaço estratégico, um fragmento urbano que pretende a afirmação da escala metropolitana de Fortaleza e se funda na restauração da condição de ponto nodal de conexão e convergência dos principais fluxos de acesso e saída do Centro, função que desempenhara no passado (Figuras 2.71 a 2.73).

Na origem das propostas para a Praça José de Alencar reside não mais a reconstrução do espaço com base na afirmação da memória histórica – como na Praça do Ferreira – ou a remodelação segundo as lógicas da atividade turística ou do lazer – como na Praia de Iracema ou no Dragão do Mar – mas, sobretudo, a atenção aos requisitos da acessibilidade. Trata-se, precipuamente, da criação de uma área de desfogo, um espaço para a articulação de fluxos e para a livre apropriação popular, tendo, como pano de fundo, a criação de perspectivas para o patrimônio: o Teatro José de Alencar e a Igreja do Patrocínio. A análise dos projetos, entretanto, permite descortinar singularidades importantes que merecem atenção.

A concepção geral das propostas de José Sales e Muratori para o Centro, baseadas em grandes intervenções ou operações urbanas consorciadas nas áreas periféricas ao 'core' e em alargamentos viários de algumas avenidas, reforça a condição de espaço de passagem e resulta no tratamento cênico dos elementos e superfícies que conformam as Praças José de Alencar e Lagoinha. Seja pela inserção de novos ícones urbanos de apelo escultórico cuja escala suplanta a dos edifícios históricos (Muratori), pelo caráter efêmero e desconstruído do paisagismo, ou pela criação de elementos decorativos apostos aos edifícios comerciais do entorno (Sales).



Figura 2.71. Praça José de Alencar em 1956 - A Praça se restringia ao quadrilátero formado pelas Ruas Gen, Sampaio, Liberato Barroso, Guilherme Rocha e Vinte e Quatro de Maio. Nas extremidades começam a surgir as primeiras paradas de ônibus. Fonte: www.skyscrapercity.com.

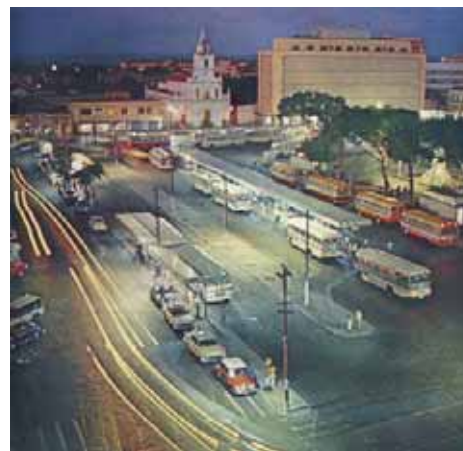


Figura 2.72. Praça José de Alencar em 1967 - A área da Praça é severamente reduzida para dar lugar ao principal terminal de ônibus do Centro da cidade. Fonte: www.skyscrapercity.com.



Figura 2.73. Praça José de Alencar em 1982 - Ao final da Administração do Prefeito Lúcio Alcântara o terminal é reformado e os fluxos ordenados em torno da Praça, que passa a se conectar diretamente ao Teatro José de Alencar. O projeto definitivo da Praça, que contemplava a transferência do terminal para a quadra vizinha, a oeste (abaixo, na foto), não foi executado. Fonte: PMF-FORTALEZA, 1982

A proposta de Nilo recupera um formalismo clássico fundado na simetria e no tratamento de monumentos existentes e criados, investe na profusão da vegetação e na simplicidade da pavimentação. Realiza, contudo, uma intervenção que multiplica o espaço construído com a criação de uma galeria subterrânea que abrigaria um centro comercial, à feição de *shopping center*, que substituiria o comércio popular existente nas proximidades das praças.

O projeto de Hissa consiste numa proposição singular. Deduzido de uma concepção geral que reside na criação de uma esplanada que se abre ao mar – resultado da radical supressão de oito quadras entre as avenidas do Imperador e Tristão Gonçalves – o desenho das praças resulta da idéia global, por isso sua razão de ser vincula-se à nova escala proposta. Tomada isoladamente, restaria apenas como uma paginação que privilegia a passagem ao repouso, a criação de uma escala para a saída da estação do metrô. Articulada à proposta global, entretanto, confere a escala adequada para o Centro Cívico Municipal e para os fluxos que resultariam sensivelmente ampliados em função da verticalização do novo eixo de comércio e serviços.

Figura 2.74. Praça José de Alencar no final dos anos 1990 - Após a transferência do terminal para a Praça Castro Carreira (da Estação), a pavimentação da Praça foi restabelecida. Na quadra vizinha instalou-se O "Beco da Poeira", centro de Comércio popular. Fonte: Acervo do arquiteto José Sales Costa Filho.



As propostas transitam entre o pragmatismo e a utopia, entretanto, estão todas comprometidas com a superação da visão mesquinha de espaço urbano que vem tomando conta das gestões municipais nas últimas décadas. Em que pese o mérito ou demérito desta ou daquela proposta, importa ressaltar a importância conferida ao Projeto Arquitetônico e ao Desenho Urbano como instrumentos fundamentais na condução do destino da cidade, de modo geral, e do Centro, em particular.



Figuras 2.75 e 2.76. “Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto Ricardo Muratori. Fonte: Acervo do arquiteto Ricardo Muratori.



Figuras 2.77 e 2.78. “Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade”, 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto José Sales Costa Filho. Fonte: Acervo do arquiteto José Sales Costa Filho.



Figura 2.79. "Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade", 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto Fausto Nilo Costa Junior. Fonte: Acervo do arquiteto Fausto Nilo Costa Junior.



Figuras 2.80 e 2.81. "Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade", 1999. Praça José de Alencar. Proposta do Arquiteto José Nasser Hissa. Fonte: Acervo do arquiteto José Nasser Hissa.

3. A Frente Marítima da Área Central e a revalorização do Projeto Urbano como instrumento de intervenção



3.1. A transição do fordismo para a acumulação flexível nas cidades: novos horizontes do planejamento e do projeto urbanos

Houve um momento, no decorrer da década de 70, em que o movimento urbanístico começou a plantar bananeira e a virar do avesso; pareceu mesmo, por vezes, durante os anos 80, estar à beira da autodestruição

PETER HALL
Cidades do Amanhã, 2007

As transformações nas matrizes teóricas e práticas que fundam o planejamento e o projeto urbanos nas últimas décadas do século XX e início do XXI vinculam-se, no plano da expansão do capitalismo mundial, ao protagonismo das grandes corporações multinacionais e às dificuldades enfrentadas por elas para manter a expansão quando da saturação dos mercados internos dos países desenvolvidos em meados dos anos 60.

Sobre a condição das empresas neste quadro de crise, Harvey comenta:

“As corporações viram-se com muita capacidade excedente inutilizável (...) em condição de intensificação da competição (...). Isso as obrigou a entrar num período de racionalização, reestruturação e intensificação do controle do trabalho (...). A mudança tecnológica, a automação, a busca de novas linhas de produto e novos nichos de mercado, a dispersão geográfica para zonas de controle do trabalho mais fácil, as fusões e medidas para acelerar o tempo de giro do capital passaram ao primeiro plano das estratégias corporativas de sobrevivência em condições gerais de deflação” (HARVEY, 1993: 137).

Esta nova forma de organização da produção distingue-se das perspectivas lançadas anteriormente pelo fordismo e lança as bases para uma nova forma de estruturação do social.

“A acumulação flexível (...) é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas

maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado 'setor de serviços', bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas" (HARVEY, 1993: 140).

O novo modelo de acumulação redefine a relação entre capital e trabalho no processo de produção atuando, de um lado, com vistas ao aumento da produtividade – desenvolvimento das comunicações e transportes, tecnologias da automação, sistemas de gestão e qualidade – de outro, pela redução dos custos com a força de trabalho. O desenvolvimento deste novo modo de articulação entre capital e trabalho significou o fim do pacto social fordista-keynesiano e da idéia do Estado de bem-estar social. O processo de desindustrialização nos países desenvolvidos acarretou a diminuição da sua base fiscal e deflagrou a onda de governos neoliberais que pregavam a austeridade fiscal, a redução de gastos com as despesas públicas e uma menor interferência do Estado nos domínios da economia.

Ao consolidar-se a internacionalização da economia, amplia-se sensivelmente o grau de interdependência global das redes de empresas e abre-se caminho para a desregulamentação da economia por parte do Estado. O Estado promotor cede espaço para o Estado facilitador e indutor do desenvolvimento econômico.

No âmbito das cidades, os poderes locais assumem posição de destaque à medida que se tornam capazes de articulações diretas com fluxos financeiros internacionais sem a mediação do Estado-Nação. Este quadro emoldura a transição do administrativismo para o empreendedorismo urbano nos termos de Harvey (2005). A busca pela formação de consensos nas questões urbanas, o fortalecimento das potencialidades locais, a reestruturação do aparato político e jurídico no que tange à organização do espaço urbano e o fomento às parcerias público-privadas passam ao primeiro plano das preocupações de governantes e planejadores urbanos. Na América e Na Europa desenvolvidas surgem os primeiros sinais de mudança da orientação do planejamento estatal das tradicionais preocupações com o controle normativo do crescimento para o encorajamento do desenvolvimento econômico a qualquer custo (HALL, 2007: 411).

O planejamento urbano face às transformações do sistema econômico.

Novas formas de intervenção estatal na organização do espaço urbano desenvolvem-se a partir de meados da década de 70 do século passado no sentido da flexibilização do aparato jurídico-normativo regulador do uso do solo, das formas de investimento e das relações entre os poderes públicos e o setor privado.

A política urbana se reorienta ao afastar-se das limitações contidas nos planos diretores de ordenamento físico-territorial, aproximando-se de proposições que preconizam o enfoque seletivo de atuação no espaço urbano, fundadas no atendimento às pressões advindas da crescente autonomização e mobilidade dos capitais monopolistas, o que, por sua vez, implica admitir uma nova escala de intervenção, admitir a dependência do financiamento privado em parceria com o investimento público e assumir eventuais efeitos negativos advindos da adoção do novo modelo, como a ampliação da competitividade inter e intra-urbana. Esta reorientação dos fundamentos e estratégias do planejamento e da gestão das cidades tem sido assinalada como uma reestruturação em direção à inserção competitiva das cidades face aos fluxos econômicos globais e à assunção de uma visão gerencial empreendedora no tocante às soluções para os problemas urbanos (COMPANS, 2005; FERNANDES, 2001; HARVEY, 2005).

A reorganização do sistema econômico faz emergir, no âmbito do planejamento urbano, nova perspectiva de análise e intervenção que Harvey identifica com as concepções pós-modernas sobre a cidade, opostas à visão modernista marcada pelo funcionalismo das estruturas e zoneamento de atividades, desenvolvida no período de industrialização crescente do pós-guerra.

Harvey considera o pós-modernismo na cidade como

“Uma ruptura com a idéia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em planos urbanos de larga escala, de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais e eficientes, sustentados por uma arquitetura absolutamente despojada. (...) O pós-modernismo cultiva (...) um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado” (HARVEY, 1993: 69).

Este novo modelo, para Harvey, a despeito das críticas cabíveis ao zoneamento monofuncional como sendo antiecológico por serem consideráveis as perdas de tempo, energia e espaço, tende a aliar-se aos mecanismos de mercado.

O novo processo de acumulação capitalista em bases mais flexíveis, assim como os novos discursos acerca dos modelos de planejamento urbano, repercutiram no Brasil, especialmente a partir da década de 70. A estrutura político-econômica do Estado autoritário, no entanto, não se deixou afetar com a mesma intensidade pela nova ordem econômica globalizante e pelas novas matrizes de planejamento urbano experimentada nos países dominantes àquela época.

À pretensa inserção do país num patamar de desenvolvimento tecnológico e industrial com base na abertura ao capital estrangeiro correspondeu a emergência de um modelo de planejamento urbano tecnocrático, excessivamente fundado na regulação urbanística, oposto ao projeto urbano baseado no discurso do lugar próprio do contextualismo pós-moderno europeu de meados dos anos 70.

Em vez disso vê-se afirmar o modelo de planejamento centralizado na figura do Estado, marcadamente normativo, generalista e, por vezes, excessivamente abstrato – não representando possibilidades e demandas concretas das cidades – cujo expediente máximo é o chamado Plano Diretor.

Conforme destaca MARICATO (2000), este modelo, difundido largamente a partir dos anos 70, lança mão de enorme aparato regulatório na forma de leis de zoneamento, códigos de obra, leis de parcelamento do solo etc. que repercutem apenas na chamada 'cidade oficial', ignorando a informalidade e a ilegalidade da maior parte do espaço de assentamento das cidades brasileiras. A análise de MARICATO (2000) acerca das matrizes de planejamento urbano no Brasil irá reforçar o que é dito por HARVEY (1993). Sobre a emergência do mercado como produtor direto do espaço da cidade, afirma:

“Após um século e meio de vida, a matriz de planejamento urbano modernista (e mais tarde funcionalista), que orientou o crescimento das cidades dos países centrais do mundo capitalista, passou a ser desmontada pelas propostas neoliberais que acompanham a reestruturação produtiva

do final do século XX. (...) A vitória da chamada ideologia neoliberal, nos anos 1980 e 1990, é incontestável: argumenta-se que a desregulamentação deve assegurar liberdade às forças do mercado, pois daí decorreria o equilíbrio. Aparentemente, de acordo com o ideário neoliberal, é o fim do intervencionismo, da burocratização, da ineficácia, do autoritarismo, das certezas e das receitas” (MARICATO, 2000: 123).

No Brasil, a insistente aplicação de planos baseados nos códigos e indicadores urbanísticos como meio de correção dos problemas urbanos é longamente analisada por MARICATO (2000). A autora avalia, ainda, os desdobramentos deste modelo e a emergência de novas matrizes de planejamento urbano que pretendem substituir o modelo tecnocrático estatal considerado ultrapassado e autoritário face à condição de reconstrução democrática e participativa ensejada pela constituição de 1988.

Para a autora o modelo de planejamento com base no aparato regulatório ignora a condição de ilegalidade em que vive grande parte da população urbana brasileira em relação à moradia e à ocupação do solo, contribui para a ampliação do quadro de segregação sócio-espacial e esconde a base dos conflitos relativos ao acesso à terra: a permanência do latifúndio e de todo um conjunto de relações que, no campo, mantêm-se sob a égide do patrimonialismo.

Nas cidades, a autora chama a atenção para o flagrante contraste entre o detalhismo da legislação e de seus códigos derivados – de ocupação, de construção, ambiental etc. – e a debilidade do aparato fiscalizador. A evolução deste quadro, concomitante ao exponencial empobrecimento das populações de baixa renda ao longo de sucessivas crises nas décadas de 70 e 80, atesta a insuficiência da lei nos termos do Plano Diretor.

O modelo mostra-se inócuo pela flagrante inaplicabilidade de suas diretrizes de longo prazo face ao domínio do conflito entre as forças de mercado e a resistência popular nas negociações urbanas. Destituído de valor efetivo, torna-se, freqüentemente, mero objeto do exercício de abstração de seus executores, na sua maior parte burocratas de repartição ou de consultorias técnicas especializadas.

O colapso deste modelo, embora não declare imediatamente sua superação, abre o caminho para sua substituição por novas matrizes de planejamento.

Para Maricato,

“o lugar do planejamento modernista ainda não está vago nas academias e nos departamentos governamentais (embora estes estejam totalmente desprestigiados), pois não existe um modelo em condições de consenso, necessário para a substituição. Ainda prevalece em muitas escolas e órgãos públicos a visão positivista e a concepção do planejamento neutro, implementado unicamente pelo Estado. Não faltam propostas, entretanto, que são oferecidas para cumprir tal papel histórico. Aí estão aquelas trazidas pela onda neoliberal e pela pressão da expansão do mercado de consultoria internacional” (MARICATO, 2000: 171).

Sem dúvida, apesar dos esforços de construção de um modelo participativo de elaboração de planos de ação e de gestão urbana, a matriz do chamado Planejamento Estratégico assume posição de liderança na corrida pela substituição do modelo vigente, especialmente por ter sido internalizada como metodologia básica de administração, controle e gestão na esfera governamental.

Segundo Carlos Vainer,

“entre os modelos de planejamento urbano que concorrem para ocupar o trono deixado vazio pela derrocada do tradicional padrão tecnocrático-centralizado-autoritário está o do chamado ‘planejamento estratégico’. O modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais” (VAINER, 2000: 75).

A matriz do Planejamento Estratégico, segundo Vainer (2000), desloca o foco de análise e intervenção das questões relativas ao crescimento desordenado das cidades, aos movimentos sociais urbanos e à racionalização do uso solo, para a problemática da competitividade urbana, reforçando a visão pós-moderna do planejamento urbano (HARVEY, 1993) na qual a cidade é interpretada como sendo, necessariamente, fragmentada e desigual.

O Planejamento Estratégico pretende afirmar a necessidade das cidades serem geridas por seus governos nos moldes da empresa privada por estarem sujeitas às mesmas condições e desafios (VAINER, 2000). Neste sentido, o Planejamento Estratégico almejaria levar a efeito a inserção da cidade na nova ordem econômica globalizada preconizando a competitividade com base no investimento de capital, tecnologia e competência gerencial, na atração de negócios, na qualidade e preço dos serviços e na atração de força de trabalho qualificada (VAINER, 2000).

Desregulamentação urbanística, gestão empreendedora e competição entre cidades.

No capítulo dedicado à análise da mudança de direção ocorrida no planejamento urbano a partir dos anos 70, Peter Hall (2007) argumenta que, no mundo desenvolvido (no seu estudo, os Estados Unidos da América e a Inglaterra), a reversão do planejamento convencional em direção ao planejamento de tipo empreendedor deu-se em função de uma causa-raiz econômica. Segundo Hall,

“o planejamento convencional do uso do solo florescera no grande *boom* dos anos 50 e 60, talvez o mais longo período de crescimento contínuo que a economia capitalista jamais conheceu. Isso porque servira como meio para dirigir e controlar o explosivo crescimento físico. A grande recessão das décadas de 70 e 80 acarretou uma mudança na natureza do problema básico observado, objeto do planejamento, ameaçando, assim, a própria legitimidade deste” (HALL, 2007: 407-408).

A crise de superacumulação do início dos anos 70, somada á crise do petróleo, deu início a um processo de desindustrialização que minou grande parte da base fiscal dos Estados e, conseqüentemente, da sua capacidade de manutenção dos investimentos em infraestruturas e assistência social. A redução drástica dos empregos no setor secundário nos Estados Unidos e na Inglaterra expôs vastas áreas intra-urbanas de antigos centros industriais outrora economicamente pujantes a um processo de decadência de suas estruturas físicas.

O planejamento urbano tornara-se alvo de severas críticas. A rigidez dos planos normativos impunha sérios constrangimentos às operações das forças de mercado e à livre concorrência. Hall afirma, ainda, que o planejamento fora, em parte, responsável pelo colapso de cidades e regiões que não foram capazes de gerar com rapidez o aparecimento de novas indústrias que

substituísem as decadentes. Tanto o planejamento regional quanto o planejamento do uso do solo foram surpreendidos por um novo regime de acumulação que impunha a revisão da rigidez de seus pressupostos, tanto práticos quanto teóricos.

A reversão do processo de decadência ocorrido em grandes porções das cidades centrais nos países desenvolvidos impunha a reestruturação da política urbana no sentido de agir como instrumento para a atração de novos investimentos. O planejamento urbano integrado cedia, assim, espaço ao planejamento estratégico e ao projeto urbano.

Num contexto incerto, emerge um modelo de intervenção no espaço urbano que privilegia os objetivos aos meios. Não basta mais assegurar os meios de realizar os projetos com regras imperativas e estáveis como o zoneamento de funções, índices de densidade, gabaritos, etc. O novo modelo deveria integrar produtividade e gestão eficiente, tecnologias da informação, promoção midiática das qualidades singulares do lugar, diversidade funcional, multicentralidade e polivalência (ASCHER, 2010).

O ideário neoliberal assume a frente do processo de retomada do crescimento econômico com base na desregulamentação da economia e do mercado de trabalho. Os primeiros efeitos desta inflexão foram a desregulamentação urbanística e a aplicação de incentivos financeiros por parte dos governos locais em favor da atração de novas empresas e negócios. Entram em cena os grandes projetos de renovação urbana de áreas deprimidas com base em complexos imobiliários empresariais, comerciais e turísticos.

Neste quadro de globalização da economia, as cidades – sobretudo as grandes cidades – tornam-se os pontos de articulação por excelência dos fluxos globais (BORJA & CASTELLS, 1997; HARVEY, 2005) e as novas políticas urbanas são articuladas, cada vez mais, com base num arcabouço do qual participam os governos locais, o grande capital produtivo e financeiro, as elites locais e os organismos internacionais de assessoria e financiamento do desenvolvimento urbano (FERNANDES, 2001).

As cidades passam a investir na atração de empresas, negócios, fluxos turísticos, funções de comando e serviços especializados, por meio da intervenção capaz de ativar determinadas

qualidades urbanas potenciais ou de criar novas frentes de investimento para o capital, sobretudo no campo imobiliário. Dentre os recursos disponíveis às municipalidades destacam-se o empréstimo internacional e as parcerias público-privadas.

Frente à nova dinâmica da produção e à extrema mobilidade dos capitais, as administrações municipais vêm-se na complexa situação de conciliar a atração de novos investimentos com a revitalização de áreas abandonadas. A política urbana é impelida a adaptar-se aos imperativos da competição global com vistas ao provimento das condições gerais requeridas pelas funções de controle, comando, inovação e gestão da nova economia dirigida por um terciário avançado, responsável pelas maiores taxas de crescimento de emprego, investimento e produto interno bruto nos países centrais (COMPANS, 2005).

O estímulo ao mercado imobiliário via desregulamentação do uso do solo e atração de investimentos cristaliza-se, nos países desenvolvidos, por meio dos grandes projetos urbanos de revitalização de áreas desvalorizadas. Os complexos imobiliários do Inner Harbor de Baltimore, Docklands em Londres, La Defense em Paris, Battery Park em Nova York e Vila Olímpica em Barcelona são os exemplos mundiais mais significativos deste novo processo de valorização do espaço.

Sob o argumento da criação de emprego e renda e da elevação dos níveis de qualidade de vida dos habitantes, a nova fronteira da gestão urbana busca situar a cidade em condições de enfrentar a competição global possibilitada pela economia informacional que agora conecta uma rede de cidades fisicamente distantes, porém aproximadas pelas novas tecnologias de comunicação e transportes (BORJA & CASTELLS, 1997).

A nova agenda urbana caminha para a afirmação dos grandes projetos urbanos como elementos centrais na afirmação da cidade no momento em que se consolida sua escala metropolitana. Esta nova realidade, caracterizada por um sistema articulado de pontos nodais fortes, detentores de centralidade, definidos por sua acessibilidade, revela a cidade metropolitana como um espaço urbano regional integrado, embora disperso, carente de uma gestão compartilhada que transcenda a esfera municipal.

Para Borja e Castells (1997), a cidade metropolitana é uma realidade econômica, social e funcional em processo de constituição. Sua complexidade, inclusive de controle institucional, tem como consequência uma nova cidade cuja dinâmica capaz de gerar qualidade espacial depende da intensidade de relações entre estes pontos nodais, da multifuncionalidade destes centros e das suas capacidades de integrar população e território mediante um adequado sistema de mobilidade.

Nesta perspectiva, os grandes projetos urbanos seriam os pilares sobre os quais se assentaria esta nova centralidade multifuncional. Esta forma de pensar e atuar sobre o urbano é dirigida por um objetivo principal que é o de tornar a política urbana um instrumento para fazer cidade, suplantando o modelo jurídico-normativo de atuação dos poderes públicos fundados no aparato regulador rígido das legislações de uso do solo em favor de um modelo de atuação baseado em intervenções estratégicas em áreas-chave da cidade existente, mediante projetos de arquitetura e urbanismo que se apresentem, em escala e quantidade, capazes de impactar o conjunto do sistema urbano.

Naturalmente, esta transfiguração dos governos locais nestes novos agentes gestores-coordenadores-promotores, na acepção de Borja & Castells (1997), e da política urbana numa política de projetos articulados com base numa visão estratégica organizada e consensual (acordo entre governo, propriedade privada, sociedade civil organizada, instituições, movimentos populares, habitantes do lugar, etc.) não se opera sem produzir conflitos.

A implantação dos grandes projetos urbanos nas maiores cidades do mundo desenvolvido, por exemplo, representou mais empreendimentos do grande capital financeiro no setor imobiliário do que promoção de renovação urbana fundada na equidade social ou na democratização do acesso ao uso do solo urbano.

O componente publicitário torna-se peça-chave das administrações públicas em todas as esferas. Os recursos midiáticos da propaganda tornam-se poderosos aliados do processo de planejamento urbano estratégico e dos projetos urbanos.

Um aspecto particularmente relevante da emergência da mídia no âmbito dos poderes públicos no que se refere ao *marketing* urbano é a revalorização de imagens, valores, idéias e atributos do lugar, muitos destes anteriormente esquecidos ou substituídos por outros mais condizentes com a idéia de progresso e desenvolvimento.

No caso brasileiro, a experiência de promoção de cidades turísticas do nordeste é exemplar. O apelo regionalista, as singularidades da cultura e do lugar, o exótico, tornam-se altamente valorizados num mundo globalizado onde a internacionalização dos mercados tende à homogeneização dos espaços. No que se refere à atividade turística em particular, os elementos diferenciados que caracterizam o lugar passam a funcionar como insumo precioso para a gestão das cidades e da sua venda enquanto um produto (VARGAS, 1988).

Afirmando a primazia do projeto na política urbana contemporânea.

O debate atual sobre a política urbana e a gestão das cidades aponta, reiteradamente, para a superação do modelo técnico de planejamento cuja inclinação para a antecipação das soluções e para a rigidez dos esquemas funcionais e de zoneamento não corresponderia mais à complexidade dos sistemas urbanos contemporâneos.

Especialmente nas grandes cidades, essa complexidade, por vezes sujeita a lógicas e racionalidades múltiplas e contraditórias, resulta em equilíbrios altamente instáveis e dinâmicas de difícil previsibilidade no que diz respeito ao fornecimento de subsídios às decisões projetuais.

Buscando se impor como referenciais teóricos e práticos válidos no âmbito destas novas complexidades urbanas, emergem as matrizes discursivas do planejamento estratégico e do urbanismo de oportunidades, especialmente aquelas representadas por Borja & Castells (1997), Ascher (2010) e Portas (1986, 1993).

Pretendemos afirmar deste ponto em diante que, a despeito da coerência e profundidade das análises que alertam para o caráter pernicioso dos pressupostos do planejamento estratégico e seus derivados (COMPANS, 2005; MARICATO, 2000; VAINER, 2000), cumpre sublinhar e assumir as positivities deste enfoque e colocar no centro do debate a necessidade de

superação do planejamento descritivo legal como balizador preponderante na construção dos espaços-chave da cidade.

Esta afirmação implica admitir que a gestão das cidades e a política urbana têm de operar, necessariamente, na fricção – muitas vezes no conflito desvelado – entre o arcabouço histórica e institucionalmente cristalizado do planejamento urbano de viés normativo – frequentemente quantitativo e abstrato – e as premissas do planejamento estratégico que permeiam o urbanismo contemporâneo e a política urbana de projetos, ambos de caráter altamente negocial (PORTAS, 1993).

Importa ressaltar que a política urbana de projetos tende, por definição, a lastrear-se menos na realidade presente do que na construção de cenários para o futuro e, com isso, a operar segundo uma ordem que diz respeito a uma parte ou fragmento de cidade, o que pode levar à exacerbação de conflitos entre os interesses político-econômicos dos agentes envolvidos: governos locais, promotores imobiliários, habitantes, técnicos de planejamento e projeto, entre tantos outros.

Disto não se deve inferir que seja impossível a possibilidade de articulação entre diretrizes macro de Planejamento Urbano – legitimadas politicamente pelos instrumentos de regulação de uso do solo, de recursos naturais, de exploração de potenciais construtivos, etc. – e diretrizes de Planejamento Estratégico, fundadas na flexibilização e na negociação entre partes interessadas na recuperação de áreas específicas da cidade.

Tencionamos, aqui, afirmar que esta articulação é tão possível quanto necessária e capaz de criar as condições que permitem, no escopo das propostas, equacionar a distribuição de benefícios advindos das intervenções pretendidas. Admitimos, portanto, não haver rígida oposição entre Planejamento Urbano e Planejamento Estratégico. Logo, não se trata de mudança de paradigma, mas tão somente da proeminência de um modo de atuação sobre o urbano que, ao recuperar o papel e o sentido da análise urbana como método de planejamento (MEYER & GROSTEIN, 2010), funda-se prioritariamente na ação projetual, no desígnio.

Estas transformações por projetos, como sugere Portas (1993), fundamentais para a atuação dos poderes públicos nas grandes cidades do mundo contemporâneo face à necessidade de atração de investimentos privados, implicaram a revisão da lógica temporal do planejamento, tornando mais aleatórios e ajustáveis suas premissas hierárquicas e sua lógica funcional.

“Agora o projeto vai à frente do Plano, o que é uma coisa estranha, pois sempre me disseram: primeiro você precisa fazer o Plano Nacional, depois o Regional, depois o Metropolitano, depois o Municipal, depois, por fim, o projeto. (...) Ocorre que os sentidos descendente e ascendente do planejamento é cada vez mais aleatório, depende das circunstâncias – não é casual, mas não tem lei própria. Posso começar pela ponta de cima, pela ponta de baixo ou pelo meio; tenho é que saber o que estou manipulando” (PORTAS, 1993: 09).

Esta aparente inversão coloca, em contrapartida, positivities importantes no jogo democrático de tomada de decisões sobre os destinos das cidades. O papel preponderante do Estratégico retira a discussão do âmbito árido do Plano e a coloca no domínio das proposições espaciais concretas. A estratégia, não mais um conjunto de índices ou um jogo de palavras, assume a forma visual do desenho que, sendo catalisador por definição, promove o debate, o interesse, o entendimento e a reação. O Estratégico inscreve-se, portanto, no campo da discussão sobre as pautas, os programas e os instrumentos técnicos e de gestão.

Concluimos partilhando a perspectiva defendida por Portas de que

“os planos podem ser muito abertos em relação às tipologias, muito abertos em relação aos números, mas devem ser muito precisos na rua que se vai abrir, no estacionamento, nas árvores, nos jardins. Não é preciso que todos estejam desenhados no Plano. No Plano devem estar intenções, eixos, traços, que depois, através dos programas, vão ser executados. A hipótese que eu lanço é dar mais força à questão da *estratégia*, e uma estratégia visando procurar meios e reduzir as incertezas da decisão do Plano” (PORTAS, 1993: 11). (Grifos no original)

3.2. Reabilitação de frentes de água como projeto de cidade: o panorama internacional e a experiência brasileira

Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos

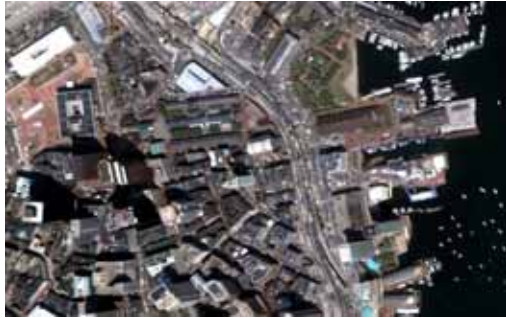
VICENTE DEL RIO

Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos, 2001

Com duas décadas de antecedência em relação ao período de crise, anteriormente descrito como ponto de inflexão na abordagem sobre os problemas da cidade, o mundo desenvolvido enfrentava situações dramáticas de deterioração urbana e social que requeriam a radical mudança dos conceitos, instrumentos e processos de intervenção no existente, com vistas à revitalização funcional de atividades, reabilitação arquitetônica de edificações abandonadas e reapropriação social de áreas que testemunhavam processos de esvaziamento. Estas áreas, observadas pelos prismas emergentes do desenvolvimento sustentável e da consciência ambiental, figuravam como ativos urbanos valiosos face à necessidade de recuperação da economia urbana de várias cidades, outrora pujantes centros de produção industrial.

Como destaca Del Rio,

“Com a crise do petróleo, o esgotamento do modelo econômico fordista, a falência do Estado e a emergência do mercado globalizado, o novo capitalismo neoliberal não poderia ignorar, por um lado, o potencial do patrimônio instalado, a acessibilidade e o simbolismo das áreas centrais e, pelo outro, os vazios, as discontinuidades e os limites internos ao crescimento e à expansão da economia. (...) Este novo contexto levou as metrópoles do primeiro mundo a perseguir o renascimento de seus centros, através da reutilização das áreas centrais, da recuperação de suas arquiteturas e da valorização cultural de suas ambiências” (DEL RIO, 2001: 01).



Figuras 3.01 a 3.03. O *waterfront* de Boston antes (acima) e depois da abertura do parque linear que substituiu a artéria central realizando a ligação da Área Central com o *Festival Mall* no conjunto histórico do *Quincy Market* e *Faneuil Hall*. Fonte: Google Earth, 2001; 2010.

Um novo olhar voltava sua atenção para a cidade central ao cabo de um período de vertiginoso crescimento de zonas suburbanas desligadas do núcleo urbano anteriormente polarizador. Agora, porém, os diagnósticos das situações urbanas e as circunstâncias sócio-econômicas impunham enfoque distinto daquele que fundamentou grande parte dos projetos de renovação urbana do pós-guerra, nos quais se preconizava a substituição em massa das estruturas físicas existentes como meio para a adaptação das cidades às necessidades da vida moderna (PORTAS, 1986). Dentre as áreas que se destacam como portadoras de enorme potencial sob a ótica da reabilitação urbana – que parte, não mais da erradicação, mas do aproveitamento do estoque construído e das potencialidades urbanas, ambientais e paisagísticas do espaço – sobressaem as frentes de água – especialmente as zonas portuárias – e as áreas centrais historicamente contruídas.

O panorama internacional.

As primeiras transformações planejadas de áreas deterioradas ou abandonadas segundo a abordagem emergente de intervenções urbanísticas localizadas – mais tarde diríamos estratégicas – ocorreram nas décadas de 1950 e 1960 nos Estados Unidos da América.

Projetos de adequação de portos foram realizados no *Fisherman's Wharf* em São Francisco e em Seattle buscando ajustá-los às novas demandas funcionais dos transportes marítimos. Em Boston, que se tornaria um caso exemplar, as estratégias foram mais além: demolição de parte da Área Central para implantação de um Centro Cívico municipal, estímulo à instalação de edifícios para uso misto, execução de uma ligação subterrânea entre as porções ao norte e ao sul da Área Central liberando o solo sob a antiga artéria central para a instalação de um sistema de parques lineares – que permitiram a ligação entre o Centro e a frente marítima – e a criação de um *festival mall*, espécie de centro comercial e gastronômico que atraía enorme contingente de moradores e visitantes durante todo o dia. Além disso a intervenção valia-se de um equipamento âncora capaz de impactar na escala da cidade: O New England Aquarium (Figuras 3.01 a 3.03).



Figuras 3.04 a 3.06. Vistas da área portuária e da Área Central de Baltimore nos anos 1940 e 1950. Fontes: www.kilduffs.com / [www.msa.md.gov / archive.mdhs.org](http://www.msa.md.gov/archive.mdhs.org).

Neste contexto, entretanto, o caso paradigmático foi a revitalização da região portuária de Baltimore (Figuras 3.04 a 3.12).

O projeto para o *Inner Harbor* de Baltimore situa-se dentre os mais notáveis exemplos de reconversão já realizados. Com ênfase na recuperação do dinamismo da Área Central e na criação de um *waterfront* qualificado, equipado com inúmeros serviços terciários e oportunidades de lazer e cultura, Baltimore se destaca por seu pioneirismo no tocante às preocupações quanto à urgência de se modificar a imagem de abandono, insegurança e violência que dominara a percepção de seus habitantes.

Baltimore se consolidara como porto estratégico na costa leste americana em meados do século XVIII. Seu desenvolvimento, sempre ligado às atividades portuárias, deveu-se à condição de entreposto comercial em localização privilegiada em relação ao abastecimento de bens de consumo para os mercados do interior bem como ao escoamento da produção agrícola, sobretudo o tabaco, o trigo e, depois, o minério de ferro. Destacou-se, também, por ser o principal importador do açúcar das colônias do Caribe e, no final do século XVIII e início do XIX, por seus estaleiros (DEL RIO, 2010).

Baltimore mantém posição de destaque no cenário nacional até a Segunda Guerra Mundial como centro industrial e manufatureiro, sobretudo na produção de aço, automóveis e aviões. O vertiginoso crescimento derivado dos esforços de guerra resultou na expansão do emprego industrial e em investimentos em instalações fabris de grande porte nas proximidades do porto interior. No imediato pós-guerra, até 1950, entretanto, a cidade passou a sofrer os efeitos das inflexões da economia. Os investimentos em rodovias – estimulados pelas pressões da indústria automobilística – e a oferta de habitações suburbanas acarretaram a fuga em massa da população de classe média e alta – branca e escolarizada – e de parte significativa dos negócios da Área Central.

O esvaziamento do Centro, reflexo do esvaziamento da base econômica, resultou na desvalorização da maioria dos imóveis. Del Rio (2010) afirma que em 1950 havia cerca de cinco mil imóveis abandonados, outros vinte e cinco mil haviam sido demolidos em razão de seu estado precário de conservação. Não menos crítica era a situação do *Inner Harbor*, que sofria com as

56. U\$ 140 milhões, em valores da época (DEL RIO, 2010).

57. Dois grupos de empresários fundaram, paralelamente, o *Committee for Downtown* e o *Greater Baltimore Committee* (DEL RIO, 2010).

58. U\$ 25 milhões, em valores da época (DEL RIO, 2010).

recentes transformações das operações portuárias baseadas no uso de *containers* e assistia à fuga das indústrias pesadas e do movimento de cargas em razão da inadequação de suas áreas de retroporto e dificuldades de acesso impostas pela morfologia da Área Central (DEL RIO, 2010).

O início do renascimento de Baltimore se deu em 1957 com a conclusão do projeto de renovação do *Charles Center*, que previa intervenções em um conjunto de aproximadamente treze quadras no miolo da Área Central, situado a cerca de quinhentos metros a noroeste do *Inner Harbor*. Encampado pelo empresariado local o projeto contou com recursos públicos e privados⁵⁶ geridos por entidades particulares⁵⁷ sob supervisão da municipalidade, que forneceu o aporte inicial de recursos⁵⁸. No âmbito do legislativo, a área foi declarada como 'de renovação', permitindo à prefeitura dispor do poder de desapropriação bem como receber recursos federais específicos (DEL RIO, 2010).



Figura 3.07. Plano para o *Inner Harbor* de Baltimore. No canto superior esquerdo o Charles Center, no centro o *waterfront* revitalizado. Fonte: www.vitruvius.com.br / DEL RIO, 2001.

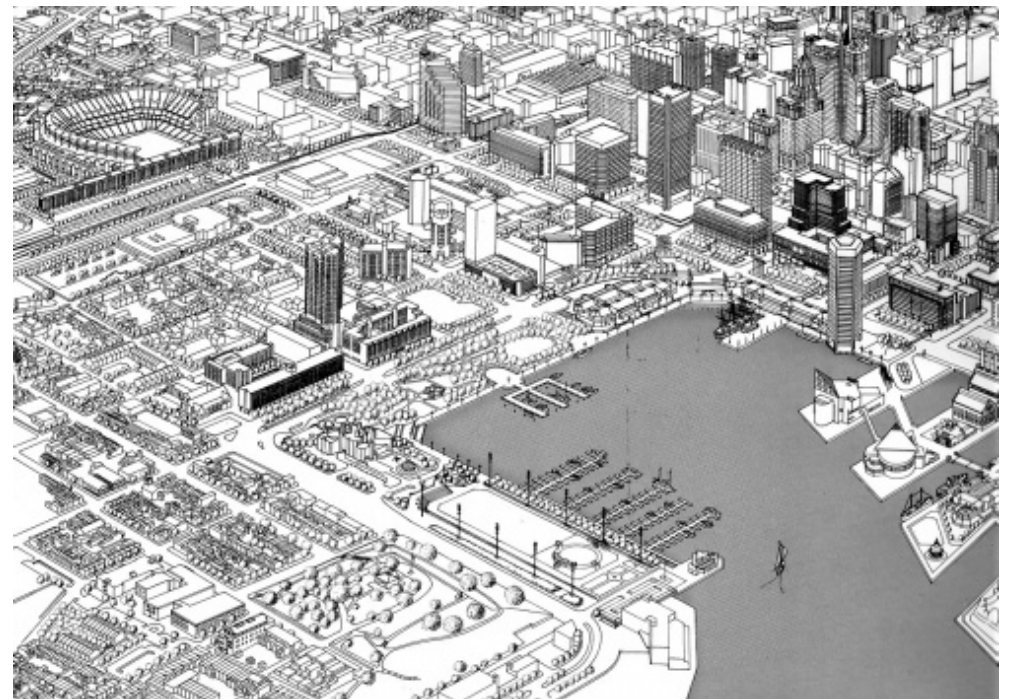


Figura 3.08. Perspectiva aérea do *Inner Harbor* de Baltimore. O existente e o projetado para o ano 2000. Fonte: www.vitruvius.com.br / DEL RIO, 2001.

59. O termo é usado pelo arquiteto José Magalhães Junior em entrevista concedida a Heitor Frugoli Junior a respeito das intenções do projeto vencedor do Concurso de Propostas para a Valorização Urbana da Avenida Paulista (FRUGOLI JR, 2000).

60. No primeiro ano, em 1970, a *Baltimore City Fair* recebeu 340 mil visitantes, em 1973, quase dois milhões (HARVEY, 1989).

Legenda: 1. *Inner Harbor* / 2. Passeios marítimos e *Festival Malls* / 3. Hotéis / 4. Área Central – concentração do terciário / 5. Torre do *World Trade Center* / 6. Centro de Convenções / 7. Aquário / 8. *Harbor East* - espetáculos e entretenimento / 9. Área Residencial em *Otterbein* / 10. *Fells Point* – concentração residencial e usos mistos diversos.



Figura 3.09. Vista aérea do *Inner Harbor* de Baltimore. Fonte: www.visualphotos.com. (Elaborado pelo autor)

O projeto do *Charles Center*, notadamente uma iniciativa do capital industrial nos domínios do imobiliário, conseguiu alavancar um processo de renovação mais amplo, produzindo uma espécie de 'metástase benigna e positiva'⁵⁹, o estímulo à adesão de novos investidores e o princípio da mudança de mentalidade dos habitantes quanto a viver próximos à Área Central.

Em 1963, cinco anos após a conclusão do projeto, erguiam-se três novas torres comerciais com cerca de vinte pavimentos – uma delas de Mies Van der Rohe – e outras seis eram projetadas. Em 1967 um teatro para 1.600 pessoas fora concluído e em 1970 uma programação de eventos da Prefeitura promoveu uma grande feira na praça central⁶⁰. O êxito do *Charles Center* e da *Baltimore City Fair* serviram de estímulo à municipalidade para a elaboração de um projeto de maior envergadura, a revitalização do *Inner Harbor*.

O Plano para o *Inner Harbor*, concluído em 1964, cobria uma área de 160 hectares e fundava-se em cinco intervenções principais: implantação de edifícios comerciais ao longo do *waterfront*; habitações nas porções imediatamente a leste e oeste do porto interior; imposição de uma volumetria predominantemente horizontal no anel circundante à água; limite de 15% de taxa de ocupação para as edificações junto à água; e uma série de extensas faixas de calçadões e espaços públicos ao longo do *waterfront* (DEL RIO, 2010).

O plano previa a demolição de aproximadamente um terço da área de intervenção. O restante seria recuperado. Em alguns casos tratava-se de importantes edifícios que fizeram parte do período áureo da economia da cidade e por isso mereceram especial atenção no processo de re-conversão de usos.



Figuras 3.10 a 3.12. Vistas do *Inner Harbor*, seus equipamentos e espaços públicos. Acima, parques, marinas e passeios. No centro, os equipamentos de grande escala: Aquário e complexo de entretenimento. Abaixo, o *Festival Mall*. Fontes: portoimagem.files.wordpress.com / organizesuavida.com.br / www.panoramio.com

Segundo Del Rio (2010) a premissa fundamental do projeto era a restituição do acesso à água para o lazer, o convívio e a contemplação da população, uma vez que na época o potencial para o turismo recreativo não chegou a ser considerado.

Hall (2007) argumenta, entretanto, que, para além deste objetivo de caráter democrático, restaria uma estratégia de sensibilização de uma nova elite financeira – que emergia no âmbito da desregulamentação do mercado de capitais – quanto à ocupação dos espaços centrais da cidade.

“A grande saída seria encontrar e criar uma nova função, como área útil, para a cidade-base. Manadas de entediados suburbanitas viriam até uma cidade restaurada que lhes oferecesse uma qualidade de vida que eles jamais poderia encontrar numa rua de lojas. *Yuppies*, ou jovens profissionais urbanos, elitizariam as degradadas áreas residenciais vitorianas próximas do centro e injetariam seus dólares em butiques, bares e restaurantes restaurados. Por fim, a cidade restaurada tornar-se-ia efetivamente importante atração para turistas que proveriam o município de uma nova base econômica” (HALL, 2007: 412).

Em que pese o desacordo de opiniões, obviamente um projeto deste porte implica a sensibilização de capitais vultosos – e, por via de consequência, sua remuneração – e de indivíduos com níveis de renda elevado o suficiente para sustentar as atividades comerciais e de lazer instaladas. O fato relevante é que este ‘risco’ não configurou – e não pode configurar em qualquer outra operação similar – obstáculo à premissa primordial de recuperação física e econômica da cidade. A amplitude do projeto de Baltimore sinaliza esta premissa básica.

Uma inovadora estratégia de implantação e gestão do plano foi posta em prática com a criação de uma empresa privada⁶¹ que, supervisionada pela municipalidade, coordenou todo processo de desenvolvimento da área. Atuando sobretudo no arrendamento de terrenos, na facilitação de empréstimos hipotecários, flexibilização de financiamentos a investidores privados interessados em se instalar na área e no investimento em infraestruturas públicas, enfrentou entraves políticos, técnicos e administrativos de grande monta, como os descritos por Del Rio (2010): compra de quase mil imóveis, relocação de cerca de setecentos negócios para locais mais adequados – caso do mercado atacadista – limpeza de terrenos contaminados e gerência de contratos com várias

61. A *Charles Center Inner Harbor Development Corporation* (CC-IHDC), constituída em 1964, foi responsável pela adaptação de instrumentos de gestão urbana para promover os objetivos dos planos de renovação do *Charles Center* e do *Inner harbor* junto ao setor público e à iniciativa privada (DEL RIO, 2010).



Figuras 3.13 e 3.14. Vistas do Bairro residencial de *Otterbein* situado duas quadras a oeste do *Inner Harbor*. Fonte: www.skyscrapercity.com

agências públicas dos três níveis de governo que possuíam alguma jurisdição sobre partes do *Inner Harbor*.

Uma das chaves para o renascimento do *Inner Harbor* de Baltimore foi precisamente a centralização da gerência no âmbito da CC-IHDC, que garantiu a visão multifacetada que fundamentou o conjunto de intervenções e percebeu a necessidade de promover a mistura equilibrada de usos comerciais, turísticos e recreacionais, sem descuidar do investimento na fixação de núcleos residenciais no entorno imediato da área. Este, aliás, um aspecto central em se tratando de intervenções desta natureza.

Após a criação do tripé fundamental – instalação de empresas e comércio, construção do centro de convenções e do aparato hoteleiro, criação de espaço público de qualidade – o retorno da habitação ao núcleo central passou ao primeiro plano das preocupações. Para vencer a resistência do americano de classe média típico, adepto da vida nos subúrbios, foi preciso convencê-lo das vantagens e facilidades promovidas pela habitação próxima ao Centro. Neste aspecto foi fundamental criar as condições de qualidade de vida e facilidade de acesso em bairros antes deteriorados e abandonados.

Um interessante empreendimento residencial realizado segundo essa premissa foi a reabilitação do bairro de *Otterbein*, situado duas quadras a oeste do *Inner Harbor*. Ali a prefeitura promoveu um programa de fixação de residências com base na recuperação de casas urbanas típicas do século XVIII (Figuras 3.13 e 3.14). De acordo com Del Rio,

“A grande maioria das construções (150) estava abandonada devido às desapropriações previstas pelo projeto rodoviário estadual, que acabou abortado. Bastante comprometidas na sua estrutura, as casas foram oferecidas como se encontravam, pelo preço simbólico de 1 dólar e foram disponibilizadas para quem não possuísse outro imóvel em Baltimore. Em contrapartida, exigia-se que, em seis meses, o comprador passasse a morar lá, recuperasse a casa e se comprometesse a não revender o imóvel em dois anos, de modo a evitar uma especulação prejudicial” (DEL RIO, 2010: 38).

Como resultado,

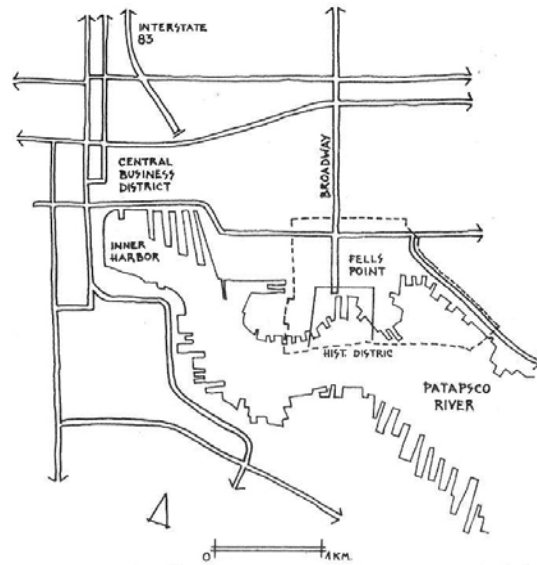


Figura 3.15. A localização do bairro de *Fells Point* em relação ao Centro e ao *Inner Harbor*. Fonte: DEL RIO, 1990.

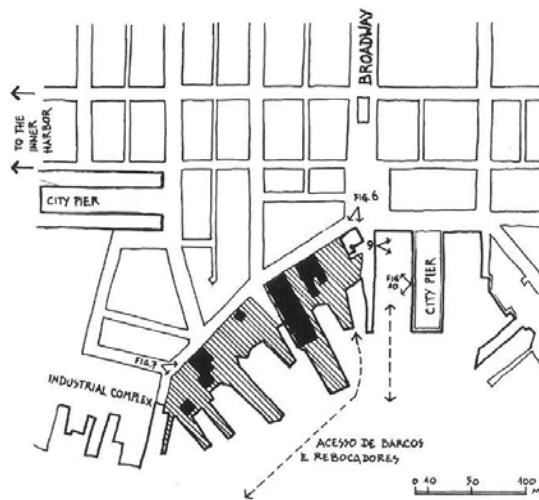


Figura 3.16. O Centro do bairro de *Fells Point*, seu waterfront e a área de intervenção. Fonte: DEL RIO, 1990.

“A área foi rapidamente ocupada e revitalizada, novos *townhomes* foram construídas nos terrenos vagos condizentes com a volumetria e a arquitetura histórica do bairro, e até uma antiga igreja abandonada foi reciclada para acomodar *lofts* residenciais” (DEL RIO, 2010: 38).

A respeito do processo de re-ocupação das residências nas proximidades da Área Central, Harvey tece o seguinte comentário:

“Claro que há um lado bom no esforço de revitalização. Muitas pessoas vão visitar *Inner Harbor*. (...) E há um crescente reconhecimento de que a cidade, para ser vibrante, tem de funcionar 24 horas por dia. (...) O desejo de estar no centro dos acontecimentos leva alguns jovens profissionais (os que não têm filhos) a voltar para o centro da cidade. E quando a “gentrificação” no sentido clássico de expulsão de populações de baixa renda ocorreu (o que afetou principalmente as cercanias do porto), ao menos houve a contrapartida de revitalização física de partes da cidade que estavam em lento processo de morte por abandono. (...) Aqui e ali “bairros” se uniram e desenvolveram um sentido especial de comunidade que proporciona uma vida mais segura e saudável sem degenerar em exclusão raivosa” (HARVEY, 2006: 192).

Outro interessante projeto envolvendo habitações multifamiliares inseridas num entorno de usos mistos foi o plano de desenho urbano de *Fells Point* (Figuras 3.15 e 3.16), bairro histórico que nascera de um vilarejo de pescadores e se desenvolvera como um *waterfront* dinâmico em torno de pequenas indústrias e oficinas ligadas aos serviços portuários até se fundir com Baltimore no início do século XIX.

Após o início das operações urbanas no *Inner Harbor*, a região de *Fells Point* passara a sofrer as pressões do mercado imobiliário devido à expansão do mercado residencial e aumento dos fluxos turísticos. O plano, aprovado no início dos anos 1980, promoveu o ajuste da legislação urbana e passou a orientar a atuação do poder público e do setor privado com vistas à manutenção do caráter do bairro, dos usos e arquiteturas preexistentes. O plano orientou a requalificação dos espaços respeitando a escala do entorno, implementou uma promenade no seu *waterfront*, recuperou píeres para uso público, reforçou as visuais em direção às águas, reciclou edificações históricas e incentivou a construção de novas edificações e infraestruturas – estacionamentos, por exemplo – nos vazios existentes (DEL RIO, 2010).

62. Segundo Hall (2007) o governo federal investiu 180 milhões de dólares, a prefeitura outros 58 milhões, e apenas 22 milhões teriam sido investidos pelo setor privado.

63. A título de comparação, a média anual de entrada de turistas estrangeiros no Brasil é de aproximadamente 5 milhões. Fonte: Ministério do Turismo.

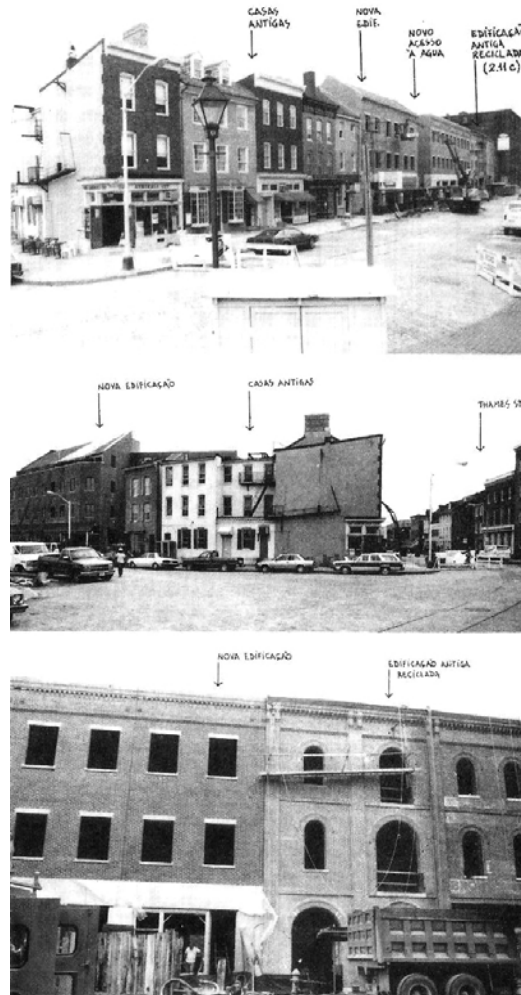


Figura 3.17. Exemplos de integração entre o novo e o antigo em *Fells Point*. Fonte: DEL RIO, 1990.

Completado em cerca de vinte anos, o projeto do *Inner Harbor* é, certamente, passível de muitas críticas. Hall (2007) aponta os elevados custos para os cofres públicos em comparação com o investimento privado direto⁶². Harvey (2006) salienta que apesar dos grandes projetos e da relevância quanto à recuperação de estruturas físicas, a raiz dos problemas de Baltimore não foi afetada. A cidade continuou a sofrer com a rápida transição dos empregos industriais em direção ao setor de serviços, o que faz retroceder o caminhar da população em direção ao centro reforçando os núcleos suburbanos. Entretanto os resultados na cidade e na economia são vultosos. A quantidade de área construída superou em muito a previsão, valorizou os imóveis em cerca de 600% em pouco mais de vinte anos ampliando sensivelmente a arrecadação municipal. Segundo Del Rio,

“Os dados sobre a visitação do *Inner Harbor* são impressionantes, e, como sabemos, a movimentação turística é um componente fundamental da fórmula de sucesso adotada em Baltimore. Na década de 1990, o *Inner Harbor* recebia uma média anual de 20 milhões de visitantes, dos quais 6,5 milhões⁶³ eram turistas, que gastavam cerca de 3 bilhões de dólares na cidade” (DEL RIO, 2010: 55).

Até mesmo as críticas quanto aos empreendimentos residenciais precisam ser relativizadas, pois qualquer investimento público desta envergadura resultará em tendências – pontuais ou generalizadas – à gentrificação. Garantir a permanência de uma população residente constantemente capaz de gerar dinamismo a áreas reabilitadas em contextos regidos pelas lógicas do capital e da propriedade privada implica sempre na criação de mecanismos de ajuste do mercado, pois a valorização dos terrenos é o resultado esperado.

No caso de Baltimore, como afirma Del Rio,

“Talvez as críticas indiquem a necessidade de se rever alguns valores, prioridades e interesses de todos os grupos representativos, perante a definição clara de todos os impactos” (DEL RIO, 2010: 57).

Como veremos adiante, a força do exemplo de Baltimore serviu de referência e estímulo para cidades em todo o mundo. Entre as principais lições desta experiência extraordinária, Del Rio

ressalta: o papel ativo do poder local em gerar articulação entre todos os setores da sociedade, particularmente empresas e grupos comunitários; a elaboração de um projeto de reconstrução da imagem da cidade junto à população e geração de atratividades – empreendimentos, opções de lazer, cultura, etc. – ao público externo; promoção de uma intervenção radical e pontual como ‘estopim’ para um processo de reabilitação de maior escala; estímulo à implantação de usos mistos do solo incluindo o uso residencial de distintos setores econômicos; promoção da ampla acessibilidade na escala da cidade; priorização da criação de espaços públicos democráticos; respeito à memória e à herança urbanística e arquitetônica do lugar com inserção de arquiteturas de qualidade e, eventualmente, nos casos justificáveis, de edifícios de impacto em locais-chave (DEL RIO, 2010: 59).

Os primeiros sinais do planejamento de viés empreendedor fora dos Estados Unidos vêm da Inglaterra. No final dos anos 1970, em meio a uma crise financeira e fiscal, o governo britânico de Margareth Thatcher pôs em marcha um projeto de grandes proporções – mesmo se comparado ao plano para o *Inner Harbor* – que se caracterizou como o empreendimento urbanístico de caráter mais francamente mercadológico e especulativo das últimas décadas.

O projeto de reconversão das *Docklands* de Londres, região com mais de dois mil hectares de área, situada a 15km da *City*, contemplou três grandes áreas: a região de *Wapping*, *Limehouse* e *Surrey Docks* a oeste, a *Isle of Dogs* no centro, e a *Royal Docks* a leste (Figuras 3.18 e 3.19).



Figura 3.18. Localização das *Docklands* (em amarelo) e a comparação em dimensão com a cidade Central de Londres (em linha pontilhada)
Fonte: www.lddc-history.org.uk.



Figura 3.19. Mapa das três grandes áreas das *Docklands* de Londres: *Wapping* e *Surrey Docks* a oeste, *Isle of Dogs* no centro e *Royal Docks* a leste. Fonte: www.planetware.com. Disponível em www.planetware.com/map/london-docklands-map-eno-ldock_e.htm.

64. Uma análise mais extensa e aprofundada dos vários projetos para as *Docklands* se encontra em NOBRE, 2000.

65. O plano de Gosling e Cullen foi formulado após criteriosa análise da área e tinha como marco fundamental o reforço de um eixo visual que atravessava a ilha no sentido nordeste – sudoeste desde a margem oposta do Tâmisa até a região de *Limehouse* conectando marcos referenciais da paisagem, edifícios históricos e espaços públicos. O plano previa, ainda, a valorização das águas barradas pelas docas por meio da implantação de bulevares e ancoradouros e a implantação de um monorailho ligando os principais pontos da ilha. Tudo isso segundo um gabarito preponderantemente horizontal (NOBRE, 2000).

A intervenção realizada na *Isle of Dogs* concentrou os maiores empreendimentos e foi posta em prática após um longo período de debates acerca dos programas e prioridades que se deveriam contemplar na reabilitação dos vastos e obsoletos espaços portuários existentes nas docas londrinas⁶⁴. Hall (2007) comenta que, devido à escala dos problemas, o debate ganhou contornos fortemente políticos. No início dos anos 1970 o governo conservador contratou consultores que sugeriram a radical mudança no caráter da área por meio da implantação de residências de luxo, marinas, atividades de lazer e serviços. O governo trabalhista que o sucedeu em 1974, acatando a pressão das comunidades locais, elaborou um projeto que considerava a maior parte da área como zona de habitação popular, mantendo ali funções industriais e de armazenagem embora as circunstâncias sugerissem o franco declínio das atividades portuárias.

Ainda no governo trabalhista, conscientes da incapacidade financeira do poder público em investir nas infraestruturas imprescindíveis a um empreendimento deste porte, as instâncias de planejamento argumentavam a necessidade de criação de uma corporação urbanizadora independente que atuasse com liberdade em termos políticos, o que daria confiança ao setor privado para investir no projeto (HALL, 2007). Mas foi com a ascensão do governo conservador de Thatcher em 1979 que a feição empreendedora da intervenção se fez sentir com mais força. De acordo com Nobre,

“A região das docas foi designada como UDA (Área de Desenvolvimento Urbano) em 1980, e a corporação responsável pelo desenvolvimento urbano da região, a LDDC (London Docklands Development Corporation), foi criada no ano seguinte. Em 1982 foi estipulada uma Zona de Empreendimento (EZ) dentro dos limites da UDA. Esta Zona teria validade por dez anos, concedendo incentivos fiscais através da isenção de impostos municipais e contribuições de melhoria para as empresas que nela se instalassem, além de não exigir aprovação legal para a instalação de determinadas atividades e usos, tais como indústrias. A fim de desenvolver a área, a LDDC contava com uma verba anual do governo a fim de adquirir as terras, demolir construções existentes, instalar infraestruturas e vendê-las à iniciativa privada pelo maior valor proposto” (NOBRE, 2000: 110)

Seguindo a agenda neoliberal, o governo conservador, após descartar o projeto desenvolvido por David Gosling e Gordon Cullen⁶⁵ (Figura 3.22), cujo caráter impunha certos empecilhos a empreendimentos de grande porte, assume o planejamento como ferramenta para facilitar a

reciclagem no menor tempo possível, fundando-se na perspectiva estratégica do anti-plano que tinha como premissa fundamental ‘alavancar’ o lugar de modo a atrair as grandes instituições financeiras que emergiam como poderes dominantes numa era de desregulamentação dos mercados de capitais (HALL, 2007; NOBRE, 2000).

O plano aprovado (Figura 3.23) propunha uma ocupação adensada na parte superior da *Isle of Dogs* e previa a construção de quase um milhão de metros quadrados de escritórios em edifícios dispostos classicamente ao longo de um eixo visual que partia de uma praça circular na porção oeste da ilha – *Westferry Circus* – e culminava numa torre central de cinquenta pavimentos (Figuras 3.24 e 3.25).



Figuras 3.20 e 3.21. Vistas aéreas das *Docklands* em 1945 e em 2010. Fonte: Google Earth, 2012.



Figura 3.22. Plano elaborado por Gordon Cullen para a *Isle of Dogs*. Fonte: NOBRE, 2000.



Figura 3.23. Plano aprovado para a *Isle of Dogs* em 1981. Fonte: <http://www.sciencedirect.com>.

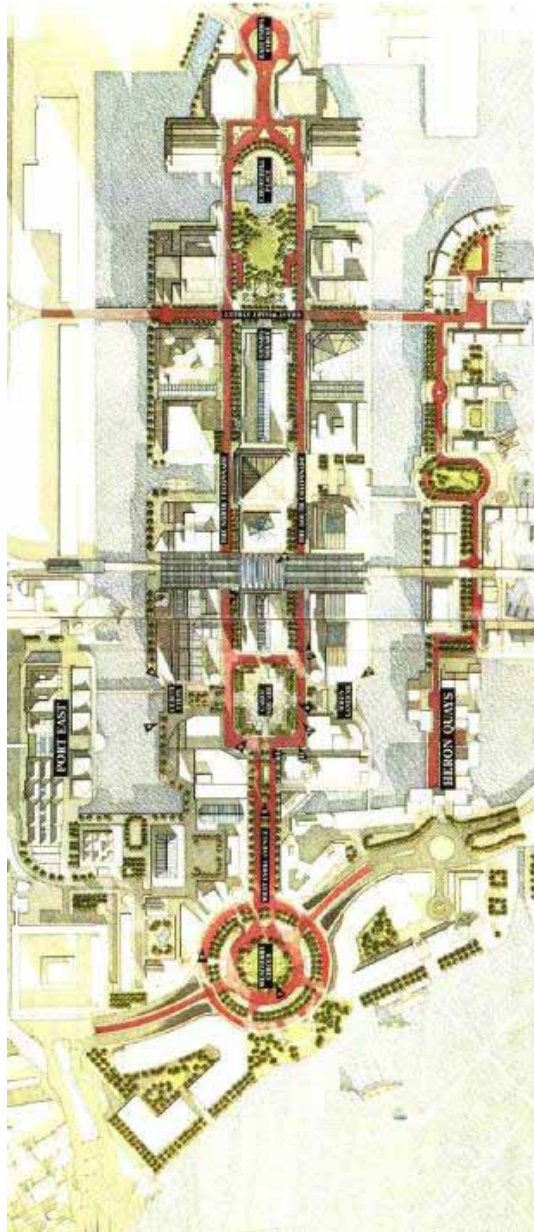


Figura 3.24. Master Plan elaborado pelo escritório SOM para *Canary Wharf*. Fonte: <http://www.sciencedirect.com>.

Para Nobre (2000) a intervenção careceu de um plano estrutural estratégico capaz de resolver os problemas de integração da região com o Centro de Londres. À demanda dos empreendimentos não correspondeu oferta de infraestruturas de transporte e ajustes no sistema viário. O monorilho projetado (DLR, *Docklands Light Rail*) não supriu as demandas dos edifícios comerciais.

“Em 1990, a previsão do gasto total necessário para todas as obras de transporte coletivo e melhorias do sistema viário (aumento de capacidade do DLR, extensão da *Jubilee Line*, melhoria da via A13, construção da via expressa *Docklands Highway* e dos túneis sob o Tamisa) chegaram £2,4 bilhões, sendo que a LDDC e o Departamento de Transportes seriam responsáveis por 80% desse total” (NOBRE, 2000: 121).



Figura 3.25. Vista aérea dos empreendimentos em *Canary Wharf*. Um centro terciário provido de cerca de um milhão de metros quadrados de área para escritórios. Fonte: www.som.com.

66. Exemplo de visão arrojada de planejamento e desenho urbanos foi o Plano do *Ensanche* do engenheiro Ildefonso Cerdà (Figura 3.26). O plano de Cerdà propunha a expansão da cidade para além dos limites amuralhados da cidade existente segundo uma quadricula regular entrecortada por eixos de conexão que faziam a ligação com núcleos periféricos, antes desligados do núcleo urbano. O plano-projeto de Cerdà fundava-se nos princípios de fluidez da circulação e garantia de manutenção da higiene por meio da adequada drenagem das águas e aproveitamento de galerias de serviço para esgotos. Primeiro topógrafo da cidade e profundo conhecedor das novas técnicas de serviços urbanos, propôs uma malha de quadras de 113,33m X 113,33m, que permitia o crescimento unidirecional da cidade. As quadras eram chanfradas nas esquinas, valorizando as visuais e facilitando os giros dos veículos (na época existiam bondes de tração animal). As ruas mediam rigorosamente 20m, sendo 10m para a circulação viária e 5m de calçadas em cada lado (ANDREATTA, 2010).

67. A população de Barcelona aumentou rapidamente de 40 mil habitantes no final do século XVIII para 190 mil em 1850 em razão do crescimento exponencial das trocas comerciais, sobretudo com a América do Norte. Dados históricos afirmam que nessa época a densidade demográfica chegava a 700 hab/ha. Beneficiada por sua posição marítima tornou-se um dos mais importantes entrepostos comerciais do Mediterrâneo.

A viabilidade do projeto de *Canary Wharf* residiu, portanto, no investimento em acessibilidade, o que fez deslocar o peso da responsabilidade para o poder público. Em princípio valeu-se da estratégia de levantar fundos públicos e empregá-los com vistas a investimentos privados muito mais vultosos, o que ocorreu num primeiro momento. Após a implantação das primeiras fases do projeto, entretanto, recaiu sob os cofres do governo a maior parte do investimento em adequação de infraestruturas, especialmente dos transportes metroviários.

Segundo Nobre (2000), tal fato provocou o agravamento de problemas sociais pré-existentes, beneficiando as classes favorecidas que ocupavam e usufruíam da nova centralidade.

“Os gastos com a infraestrutura necessária para tais empreendimentos ocorreram a custa de diminuição de verbas das áreas sociais, e mesmo o efeito ‘capilar’, i.e. o conceito de que grandes projetos podem resultar em melhorias para a população local, acabou não ocorrendo, resultando em manifestações populares das camadas de mais baixa renda” (NOBRE, 2000: 122).

O projeto para as *Docklands* não seguiu uma estratégia constante ao longo do tempo, o que é próprio do conceito de Zonas de Empreendimento (*Enterprise Zones*). Como a LDDC, responsável pelo desenvolvimento da área, não desenvolvia ela mesma os projetos, a política urbanística resumia-se na redução de entraves na regulamentação e na articulação entre investidores. O resultado foi o desenvolvimento de uma centralidade nova e isolada, dependente de transportes de massa. O plano urbano restringiu-se, assim, à escala de um enclave (COSTA, 2006).

Muito diferentes foram as perspectivas de planejamento e projetos urbanos concretizadas em Barcelona após a cidade ter sido escolhida para sediar os Jogos Olímpicos de 1992.

De início importa destacar dois aspectos fundamentais para o êxito das transformações urbanas e arquitetônicas realizadas em Barcelona a partir de meados da década de 1980. Em primeiro lugar a longa tradição de planejamento e desenho urbanos⁶⁶ em diversas escalas e a efetiva consecução de obras de envergadura desde o início do século XIX, quando a cidade se desenvolve rapidamente em função da expansão vertiginosa do comércio marítimo⁶⁷. Em segundo lugar a percepção das potencialidades de reconversão da área portuária – cujas atividades

68. Do catalão, Cidade Antiga.

69. Do catalão, Porto Antigo.

70. Autoridade Portuária de Barcelona

entraram em declínio pelas mesmas razões anteriormente mencionadas – em decorrência de um fator particular: a proximidade com o Centro Histórico.

O primeiro aspecto foi fundamental para a definição da matriz basilar de intervenção: conquistar espaços obsoletos e reintegrá-los ao tecido urbano; revalorizar áreas periféricas de modo a equilibrar o crescimento nocivo advindo de migrações descontroladas e da especulação imobiliária; assumir uma política urbana específica para a *Ciutat Vella*⁶⁸, cujo resgate dos espaços de cidadania era ‘problema-chave’ a ser resolvido. Repercutiu, também, no grau de articulação entre as diversas intervenções ao oferecer o estofa de tradição institucional capaz de garantir a sinergia entre as diversas empresas gestoras criadas pela prefeitura para responder por cada âmbito envolvido. O segundo aspecto imprimiu feição singular à reabilitação da região portuária. A reconversão do *Port Vell*⁶⁹, obrigou a reestruturação completa do sistema portuário da cidade (Figura 3.27). Sob a gestão centralizada da APB⁷⁰ foi elaborado em 1980 um plano estratégico que garantiu grande agilidade no processo de transformação do porto na maior plataforma logística do nordeste da Espanha. A transformação do *Port Vell* em porto cultural em frente ao centro histórico só foi possível a partir da extensão e expansão dos portos comerciais e logísticos em direção do sul, chegando, para isso, a ser necessário o desvio da desembocadura do rio *Llobregat* (ANDREATTA, 2010).

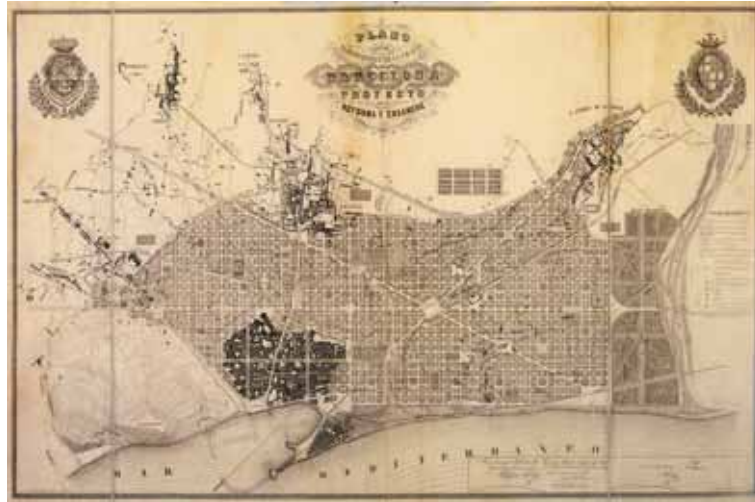


Figura 3.26. O Plano do *Ensanche* de Cerda de 1859.
Fonte: <http://barcelonalu2010.wordpress.com>

1. Rio *Llobregat* / 2. Porto logístico (desembocadura antiga do rio *Llobregat*) / 3. Porto comercial / 4. *Port Vell* / 5. Barcelona antiga / 6. Área do projeto da Vila olímpica / 7. Passeio Marítimo / 8. Extensão da Avenida Diagonal e reforma urbanística de *Besòs* / 9. Rio *Besòs*.

Figura 3.27. A frente litorânea de Barcelona entre as desembocaduras dos rios *Llobregat*, a sudoeste, e *Besòs*, a nordeste. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)



A intervenção no *Port Vell* consistiu na criação de uma área que reuniu usos voltados para o lazer e a cultura numa perspectiva de inserção nos fluxos turísticos. Entretanto, não configurou uma ação pontual no espaço urbano, ao contrário, foi o corolário de um conjunto de intervenções articuladas de criação de novos espaços no interior da Barcelona medieval e de reconversão do seu *waterfront* num passeio marítimo qualificado que abriu as visuais para o mar e articulou edifícios históricos remodelados.

A intervenção enfatizou os percursos vindos das *Ramblas del Mar* e *Santa Mònica / Canaletes* e de vias importantes que cortavam a cidade antiga em direção ao mar, valorizando a circulação de pedestres em detrimento dos circuitos viários que em grande parte passaram a correr no subterrâneo. Entre a frente consolidada pelas edificações e o mar convertido em paisagem implantou-se o Passeio de *Colón*, um amplo calçadão em platôs repleto de palmeiras, e um estacionamento em subsolo (Figuras 3.28 e 3.29).

Legenda: 1. *Port Vell* e *Rambla del Mar* / 2. Passeio *Colón* / 3. *Rambla del Raval* / 4. *Rambla Santa Mònica – Canaletes* / 5. O bairro da *Barceloneta* / 6. Estação ferroviária de *Francia* / 7. Parque da *Ciutadella* / 8. Torres de hotel e escritório / 9. Vila Olímpica / 10 Parques do Passeio de *Nova Icària*.



Figura 3.28 A frente litorânea da Barcelona medieval. A cidade antiga se abre ao mar. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)

A organização dos Jogos Olímpicos foi o marco fundamental das intervenções de maior porte, mas vale ressaltar que a cidade, desde início dos anos 1980 já punha em prática uma política urbanística de projetos em escala local ou setorial (BOHIGAS, 1992). A campanha para o evento, entretanto, garantiu grande quantidade de recursos públicos, o que estimulou também investimentos privados. Em decorrência afirmou-se a decisão prioritária de direcionar investimentos para o espaço urbano – equipamentos urbanos, áreas públicas, parques e praças, habitação em série, etc. – de tal modo que apenas 11% dos recursos foram aplicados exclusivamente às instalações olímpicas (ANDREATTA, 2010).

A urbanização de *Nova Icària*, região imediatamente a leste do bairro da Barceloneta e do Parque da *Ciudadella*, representou, no âmbito das adequações para as olimpíadas, a transição da política urbana de projetos pontuais para intervenções que obrigavam considerar a escala metropolitana. Destinada a abrigar a Vila Olímpica, um bairro inteiramente novo que reuniu as habitações utilizadas para a residência temporária dos atletas, além de centros comerciais e esportivos, *Nova Icària* implantou-se numa zona anteriormente ocupada por instalações industriais que haviam se tornado obsoletas. Encravada entre a cidade e o mar e segregada pelas vias férreas que chegavam à *Estación de Francia*, abrigava vários usos insalubres ou em declínio: estacionamentos, garagens, quartéis em processo de desocupação, armazéns municipais, uma estação de tratamento de esgotos e a cadeia feminina, além de ser cortada por um intenso fluxo de cargas (BOHIGAS, 1992).

Figura 3.29. Vista panorâmica do *Port Vell* com a Avenida *Drassanes*, que leva à *Rambla del Raval*, e a *Rambla Santa Mònica – Canaletes* à esquerda, o Passeio de *Colón* e a *Ronda del Litoral* ao centro, e a *Rambla del Mar* com a marina e os equipamentos culturais e de lazer à direita. Fonte: www.panoramio.com. (Montada pelo autor)



71. O plano-projeto da Vila Olímpica de Barcelona foi desenvolvido pelos arquitetos Oriol Bohigas (coordenador), Josep Martorell, David Mackay e Albert Puigdomènech entre os anos de 1984 e 1989. Entre 1987 e 1989 outras 35 equipes de arquitetos participaram do plano desenvolvendo os projetos setoriais de arquitetura, desenho urbano e paisagismo (BOHIGAS, 1992).

A operação em *Nova Icària* representou, também, a emergência de um urbanismo menos fundado no plano diretor de ordenação, que, embora não advogasse a supressão dos instrumentos gerais de controle do uso do solo, promoveu sua transformação ao apoiar-se mais no método de projeto e no desenho urbano. Inaugurou-se, assim, uma característica particular do urbanismo barcelonês dos últimos anos: a intervenção com base no plano-projeto.

Nesta perspectiva as diretrizes de organização e desenvolvimento da cidade concentravam-se na definição de intenções gerais e em esquemas conceituais que explicavam os fundamentos das grandes decisões. A este plano prévio, de caráter não-figurativo e menos específico em termos funcionais, sucediam os planos-projeto, onde eram tratadas as definições formais, os usos e as estruturas urbanas e arquitetônicas.

No caso específico de *Nova Icària* o plano-projeto⁷¹ dizia respeito à criação de um bairro que se integrasse ao tecido urbano, promovendo a continuidade da cidade e a superação da condição de gueto antiurbano na qual se encontrava, o que implicava sua absorção pela morfologia urbana tradicional sem, no entanto, recorrer à imitação teatralizada e pitoresca da cidade antiga ou de bairros consolidados.



Figura 3.30. Vista da área em que se implantaria a Vila Olímpica, um enclave entre a cidade e o mar. Fonte: BOHIGAS, 1992.

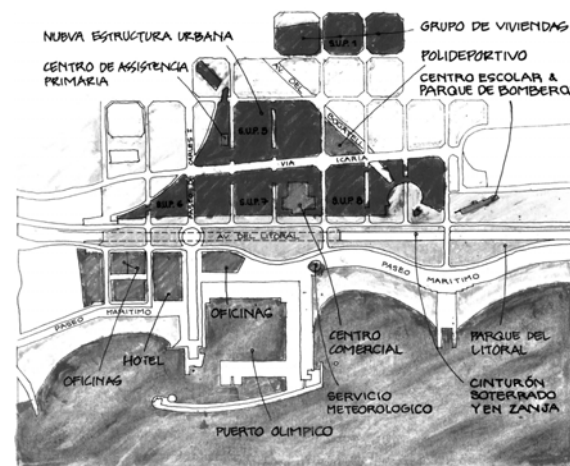


Figura 3.31. Esquema geral de ordenação da área a ser ocupada pela Vila Olímpica e recomposição de seu *waterfront*. Fonte: BOHIGAS, 1992.

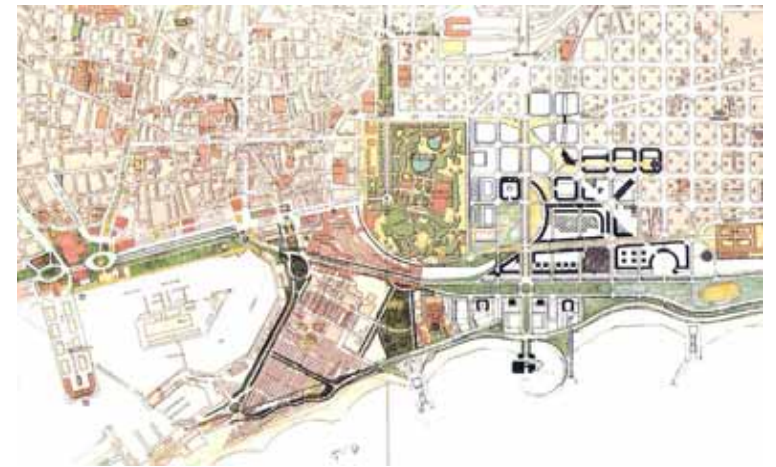


Figura 3.32. Plano de desenho urbano para a Vila Olímpica e sua articulação com o Passeig de Colón e o bairro da Barceloneta. Fonte: BOHIGAS, 1992.

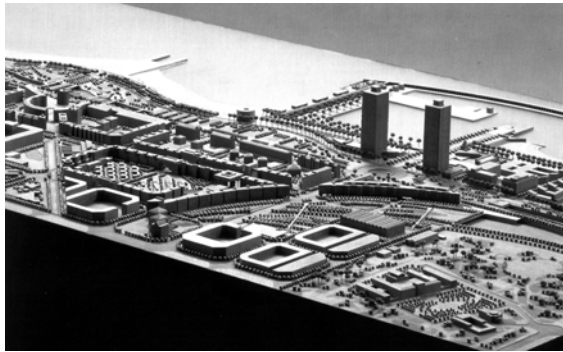


Figura 3.33. Modelo da volumetria adotada para a Vila Olímpica. Fonte: BOHIGAS, 1992.

O plano-projeto para *Nova Icària* fundava-se em três critérios básicos: recompor as infraestruturas capazes de tornar o setor novamente habitável, as praias, os circuitos ferroviários, a circulação viária do cinturão do litoral e as redes de drenagem e esgotamento; edificar novas tipologias arquitetônicas adequadas às necessidades contemporâneas da habitação, do comércio e dos serviços, segundo a cultura arquitetônica herdada do modernismo, sobre o tecido urbano tradicional, priorizando os espaços de convivência no interior das quadras, a insolação e ventilação adequadas, a privacidade das unidades, a valorização das vistas e a conexão entre as diversas partes construídas; realizar a integração social e formal do bairro com a cidade com base na superposição de usos e na diversificação dos caracteres arquitetônicos dentro, porém, de uma unidade formal coerente (BOHIGAS, 1992) (Figuras 3.33 a 3.36).

O plano foi estruturado segundo um esquema de cinco faixas sucessivas de intervenção paralelas ao mar e um sistema de parques integrados. A primeira faixa envolvia conceber um sistema de defesa para a linha de praia que se estendia desde a Barceloneta até as proximidades da desembocadura do rio *Besòs*. A alternativa foi a criação de uma série de praias côncavas entre espigões perpendiculares ao mar, progressivamente recompostas com aterros artificiais de areia extraída do fundo do mar.

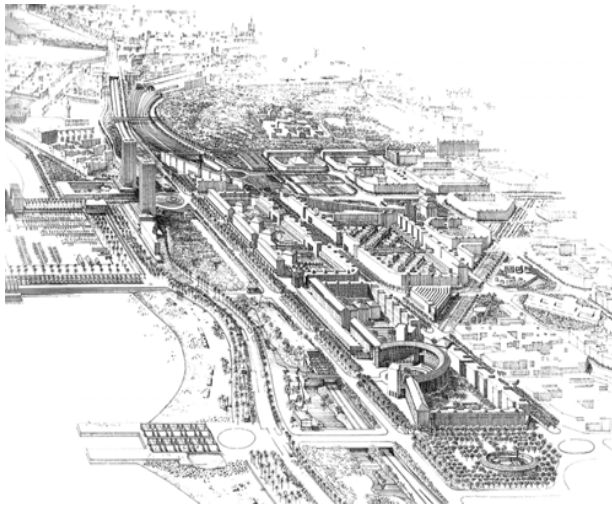


Figura 3.34. Perspectiva da volumetria adotada para a Vila Olímpica. Fonte: BOHIGAS, 1992.



Figura 3.35. Plano geral da Vila Olímpica de Barcelona. Em destaque as habitações, as torres do Hotel Arts e Mapfre (escritórios) junto à marina, os novos circuitos viários paisagísticos e os parques urbanos à beira-mar. Fonte: BOHIGAS, 1992.

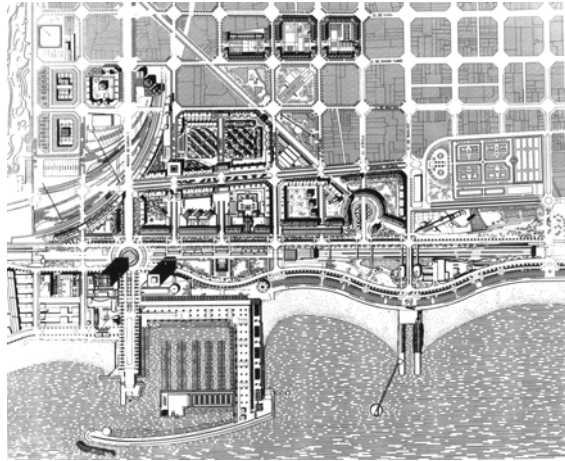
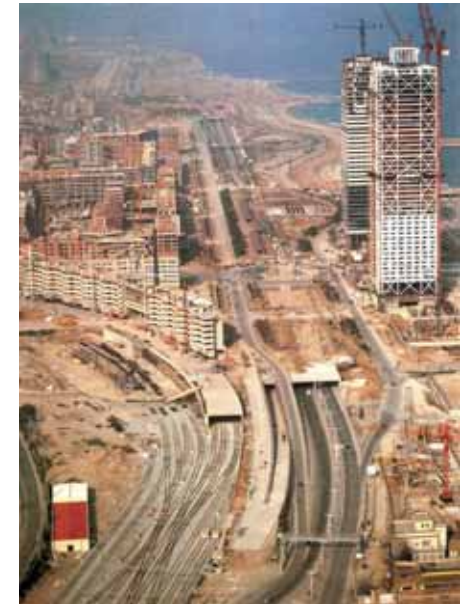


Figura 3.36. Planta do setor residencial da Vila Olímpica com o passeio marítimo, as torres do Hotel Arts e Mapfre (escritórios) e a marina. Fonte: BOHIGAS, 1992.

Num setor intermediário desta extensa franja, situado no vértice do eixo visual da *Calle Marina*, projetou-se uma península que, avançando sobre o mar, formava uma pequena marina. Nela se implantou uma escola de vela e as infraestruturas necessárias ao apoio das competições náuticas.

Dando continuidade ao passeio marítimo da Barceloneta, a segunda faixa do plano contemplou um amplo calçadão arborizado com 30m de largura ao longo da faixa de praia, bordejando um circuito viário de caráter local e paisagístico. A terceira faixa do plano consistiu na implantação de uma série de atividades costeiras e equipamentos de apoio ao lazer e ao turismo situados entre a via paisagística e a *Ronda del Litoral* – quarta faixa do plano – uma via de trânsito expresso que cruza, enterrada ou em trincheira, toda a frente marítima de Barcelona desde a zona portuária até a margem do rio *Besòs*.

A quinta faixa do plano referia-se ao núcleo urbano propriamente dito, isto é, às tipologias residenciais que deveriam integrar-se à morfologia tradicional e realizar a adequada extensão da estrutura do plano do *Ensanche* em direção à linha da frente marítima.



Figuras 3.37 a 3.39. Vistas das obras na região da Vila Olímpica e frente marítima de Barcelona. Fontes: www.panoramio.com / BOHIGAS, 1992.

72. As habitações foram confiadas aos arquitetos que haviam obtido algum tipo de prêmio nos concursos anualmente promovidos para os melhores edifícios construídos em Barcelona. O caráter neutro da escolha proporcionou a realização de um conjunto que apresentou as características mais significativas da arquitetura catalã dos últimos anos, além de ter propiciado a participação de arquitetos de três gerações (BOHIGAS, 1992).

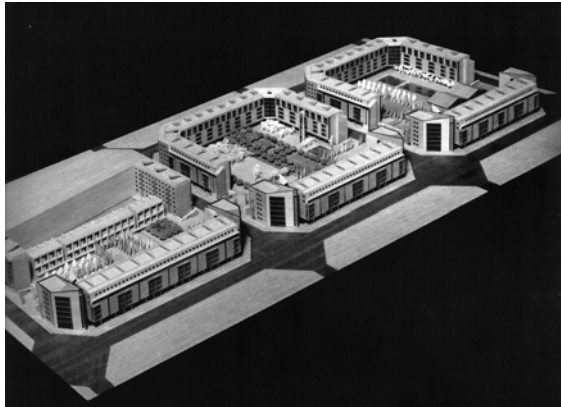


Figura 3.40. Volumetria de quadra de uso misto (habitação e comércio) construída nas proximidades da Vila Olímpica. Fonte: BOHIGAS, 1992.

Os edifícios residenciais, bem como a maior parte dos espaços comerciais, áreas comuns e espaços públicos envolventes, foram projetados por trinta e cinco equipes de arquitetos⁷² com base nas premissas do plano-projeto elaborado pela equipe do arquiteto Oriol Bohigas. Para os edifícios que compunham as quadras do *Ensanche* o plano indicava, com bastante rigidez, os dimensionamentos, os gabaritos, as superfícies edificáveis e até mesmo soluções tipológicas. Uma norma bastante radical foi a determinação do uso de um único material nas fachadas, o tijolo nas suas várias cores e texturas (Figuras 3.40 a 3.43).

Os blocos seguiram, na sua maior parte, a diretriz básica de ocupação das quadras do *Ensanche*: edificação junto ao alinhamento e reserva de áreas abertas no interior. Alguns edifícios foram construídos excepcionalmente alinhados a eixos visuais ou de deslocamento que cortavam a malha regular de quadras segundo diferentes geometrias, como no caso do conjunto residencial e de uso misto construído no extremo leste da Vila Olímpica, que assinala, com sua escala e geometria curva, o antigo circuito ferroviário que passou a correr no subterrâneo. A implantação deste setor ensejou a criação de um parque urbano – o Parque *Carles I* – nos fragmentos de quadras próximas à *Calle Marina* – eixo perpendicular ao mar em cujo vértice se erguem as torres Hotel Arts e Mapfre – o que favoreceu a integração do novo bairro com o Parque da *Ciutadella*, a leste (Figura 3.41).



Figuras 3.41 a 3.43. Aspectos das quadras da Vila Olímpica em Barcelona. Fonte: www.panoramio.com.

No extremo oeste da zona habitacional outra situação que quebrou a regularidade da malha e conferiu forte caráter espacial foi a implantação de um amplo calçadão de pedestres na calha da avenida *del Bogatell*, antiga linha que interrompia diagonalmente a quadrícula e abrigava os grandes canais de esgotos da cidade (Figura 3.43). O passeio, que tem início no cruzamento com a *Calle Marina*, culmina numa praça circular que se conecta ao Parque do Litoral.

O Parque do Litoral, uma franja verde contínua de quase dois quilômetros de extensão que se estende desde o extremo leste da Vila Olímpica, no limite com o Parque da *Ciutadella*, até o Parque do *Poblenou*, permitiu a necessária conexão do bairro antigo do *Poblenou* com o mar e com as áreas renovadas da Vila (Figura 3.44).

Impulsionada pelos grandes projetos olímpicos das décadas de 1980 e 1990, a transformação da frente marítima de Barcelona seguiu adiante resgatando espaços abandonados ou insalubres e os incorporando ao tecido urbano. A reforma urbanística de *Besòs*, região situada no limite leste da frente marítima, é um exemplo de intervenção recente que merece ser mencionada por sua envergadura, pelos programas que contempla e pelo viés estratégico que a orientou.

Legenda: 1. Marina do Porto Olímpico / 2. Torres Hotel Arts e Mapfre / 3. Vila Olímpica / 4. *Calle Marina* / 5. Parque da *Ciutadella* / 6. Avenida *del Bogatell* / 7. Passeio Marítimo / 8. *Ronda del Litoral* / 9. Parque do *Poblenou* / 10. Concentração residencial verticalizada no Parque da *Diagonal Mar* / 11. Prolongamento da Avenida *Diagonal* / 12. Área de intervenção da reforma urbanística de *Besòs*.



Figura 3.44. A frente marítima de Barcelona. A solução de problemas de naturezas distintas – sistemas de circulação viária, circuitos ferroviários, ampliação da faixa de praia, criação de novas zonas habitacionais e de negócios, criação de parques e equipamentos públicos – numa operação urbana de grande escala que demonstra o grau de comprometimento com o desenho urbano, a capacidade de gestão e a força da vontade política dos agentes públicos. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)

73. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

74. Além do débito que a cidade acumulava quanto à reintegração da área ao tecido urbano, *Besòs* fora palco do fuzilamento de milhares de catalães após o final da Guerra Civil Espanhola (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

75. O novo cenário deveria expressar a aplicação prática dos princípios de sustentabilidade, eixo temático do Fórum. Esta preocupação regeu o projeto das obras, tanto no que diz respeito aos materiais e recursos utilizados, quanto a seu funcionamento e manutenção (consumo de energia, água, diminuição das emissões de CO₂, etc.). A instalação de grandes cobertas fotovoltaicas geradoras de energia limpa, capazes de alimentar os edifícios, e a criação de um zoológico marinho (ainda não executado) ligam-se, também, a esta estratégia.

A área próxima à desembocadura do rio *Besòs*, no limite leste do município de Barcelona, constituiu-se historicamente como uma das áreas mais maltratadas da cidade e até fins da década de 1990 permaneceu assim. Sobre um terreno pantanoso, resultante do acúmulo de sedimentos do rio e das alterações marinhas provocadas pela instalação do porto, e isolado dos arredores da cidade do século XIX em razão do caminho ferroviário que ligava Barcelona a Mataró, instalaram-se, desde o final do século XIX, além de núcleos habitacionais precários, vários equipamentos e infraestruturas insalubres fundamentais para a manutenção do funcionamento da cidade. Ali se encontravam, na margem direita, a estação central de tratamento de águas, construída em 1975 e ampliada em 1992 em razão da desativação da central *del Bogatell* – que deu lugar à Vila Olímpica – uma central de tratamento de resíduos e uma usina termoelétrica, que substituiu uma antiga usina a carvão. Na margem esquerda havia uma outra central termoelétrica. Também fazia parte do contexto o bairro popular *La Mina*, um conjunto de 2.700 apartamentos provido de equipamentos comunitários construído entre 1970 e 1975 e que representou a primeira atuação em grande escala do governo franquista no âmbito da habitação social.

A despeito do caráter aparentemente caótico do espaço na região de *Besòs* a área foi escolhida como espaço referencial a ser contemplado com uma operação urbana de grande porte que, à semelhança das recentes intervenções na Vila Olímpica e no *waterfront*, vinculava-se a um evento de alcance internacional, o Fórum Universal das Culturas realizado em 2004.

O Fórum foi uma iniciativa patrocinada pela UNESCO⁷³ que pretendia reunir todas as culturas do mundo para debater o papel central das cidades na geração de condições para a paz, a integração mundial e a sustentabilidade. A região de *Besòs* fora convertida num cenário emblemático para a celebração do Fórum por se tratar de um lugar simbólico⁷⁴ e pela urgência de se experimentar ali uma melhoria radical em termos urbanísticos, ambientais⁷⁵ e sociais (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

Para atuar na gestão urbanística foi criada, em 2000, a *Infraestructures de Llevant de Barcelona S.A.*, uma empresa municipal que se encarregou da direção e desenvolvimento dos projetos e da administração dos recursos, tanto públicos como privados. A empresa era responsável, também, pela gestão da construção dos espaços públicos e pelas concessões de uso destes espaços.



Figura 3.45. A reforma urbanística de *Besòs*: a continuação do tratamento da frente marítima da Vila Olímpica em direção à extensão da Avenida *Diagonal*. Intervenções estratégicas para a criação de uma nova centralidade. Em destaque as obras de adequação da central de tratamento de águas e de rebaixamento da *Ronda del Litoral*, sobre a qual foi edificada a grande esplanada do Fórum 2004. Fonte: Ajuntamiento de Barcelona, 2007.

A intervenção em *Besòs* pretendeu a criação de uma pujante zona de centralidade econômica e cívica fundada numa intervenção de escala metropolitana que buscou resolver simultaneamente a confluência de importantes eixos de expansão da cidade e de conexão com municípios vizinhos: a *Ronda del Litoral* e sua extensão natural, em direção a *Montgat*; a avenida *Diagonal*, a mais extensa – e mais importante – avenida de Barcelona; a *Rambla del Prim* que margeia, a oeste, o bairro de *La Mina*; e o próprio rio *Besòs*, cujas margens já vinham sendo objeto de regeneração com vistas a transformarem-se em parques urbanos.

O princípio da intervenção em *Besòs* foi a construção de equipamentos públicos de grande porte – Centro de Convenções, Edifício Fórum, Centro Sócio-sanitário – e a criação de amplos espaços públicos que faziam a ligação da área com o mar. Em conjunto, estas intervenções reforçaram o processo de ocupação do entorno por escritórios, habitações e hotéis, transformando aquele antigo enclave numa área de nova centralidade terciária, turística e de lazer (Figura 3.46).



Legenda: 1. Edifício Fórum / 2. Centro de Convenções / 3. Centro para a Terceira Idade / 4. Esplanada do Fórum (construída sobre a central de tratamento de águas) / 5. Porto Esportivo / 6. Parque dos Auditórios / 7. Parque à beira-mar / 8. Zona de Banhos / 9. Coberta fotovoltaica / 10. Campus Universitário / 11. Futuro Zoológico Marinho / 12. Habitação verticalizada / 13. Bairro popular *La Mina* / 14. Central de tratamento de resíduos.

Figura 3.46. A região de *Besòs* e os equipamentos que compõem uma nova centralidade fronteiriça ao mar. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)

76. O projeto *Diagonal Mar* construiu 57.000m² de escritórios, 58.000m² de hotéis, 105.000m² de área comercial e 160.000m² de habitações multifamiliares, além de cerca de 14ha de parques. As diretrizes do projeto estão acessíveis em www.diagonalmar.com.

A construção de edifícios de escritórios, hotéis e habitações multifamiliares de alto padrão já vinha ocorrendo em *Besòs*, antes mesmo da intervenção em questão, como parte do projeto *Diagonal Mar*, promovido pela empresa Hines, multinacional americana do ramo imobiliário. Este mega empreendimento⁷⁶ funcionou, sem dúvida, como uma potente alavanca para a intervenção pública ao sinalizar uma resposta positiva do setor privado quanto à ocupação da área pela expansão residencial.

O papel da empresa pública consistiu, portanto, em oferecer uma resposta urbanística capaz de manter a atratividade do setor privado, conferir personalidade às intervenções e produzir as características de singularidade aos espaços projetados sem, no entanto, descuidar da unidade e da irrestrita acessibilidade. O plano partiu de algumas premissas básicas: restabelecer o espaço público em proximidade com a costa construindo uma frente marítima aberta aos cidadãos; colocar em segundo plano as infraestruturas que não pudessem ser removidas; criar as condições de uso dos espaços públicos para eventos de toda espécie e para a apropriação lúdica; e ampliar a concentração de edifícios de escritórios e hotéis no eixo definido pelo projeto *Diagonal Mar* (Figuras 3.47 e 3.48).

Figuras 3.47 e 3.48. A região de Besòs: uma nova área de centralidade em Barcelona. Fonte: www.panoramio.com



77. Projetado pelos arquitetos Jacques Herzog e Pierre DeMeuron constitui a mais recente aquisição de Barcelona em termos de uma arquitetura singular depois da Torre Agbar, projetada pelo arquiteto francês Jean Nouvel na *Plaza de les Glories* concluída em 2005. O edifício abriga, no pavimento elevado, uma série de salas de múltiplo uso organizadas segundo aberturas que fornecem iluminação zenital. No pavimento inferior comporta um grande auditório com capacidade para 3200 lugares (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

A intervenção teve como foco o Edifício Fórum⁷⁷, um prisma opaco cuja base triangular de 170 metros de lado se eleva do solo para permitir o acesso em vários pontos das fachadas e a continuidade espacial da esplanada sobre a qual se implanta. Ocupando um amplo terreno na interseção dos eixos formados pelas avenidas *Diagonal* e *Ronda del Litoral* e pela *Rambla del Prim*, o edifício foi desenhado de modo a permitir a continuidade física e visual da avenida *Diagonal* em direção ao mar. No final deste ponto de vista altamente valorizado se implanta a grande esplanada do Fórum, uma ampla praça de uso múltiplo construída sobre a central de tratamento de águas reformada e sobre um trecho da *Ronda del Litoral*, que continuou neste ponto com seu greide rebaixado (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).



Figuras 3.49 a 3.51. Vistas do edifício Fórum, elemento central da reforma urbanística de *Besòs*, e da grande esplanada que debruça sobre o mar. Acima, a esplanada sobre a *Ronda del Litoral*, à direita, o edifício no contexto da verticalização do entorno e a perspectiva da avenida *Diagonal*. Fontes: Ajuntamiento de Barcelona, 2007 / www.panoramio.com.

78. A praça é equipada com redes de lógica, água e eletricidade. Por todo o espaço há pontos de acesso que permitem conectar a estes serviços (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

79. Segundo a *International Congress & Convention Association (ICCA)*, em 2002, Barcelona foi a cidade que mais recepcionou congressos no mundo. No total foram 79. (AJUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

Figuras 3.52 e 3.53. Vistas da esplanada do Fórum 2004. Destaque para as estruturas de apoio a eventos, o grande painel de placas fotovoltaicas, as infraestruturas da central de tratamento de águas sob o piso e a área do porto esportivo. Na imagem da esquerda percebe-se a simulação volumétrica do Campus da *Universitat Politècnica de Catalunya*. Fontes: www.behance.net/gallery/Hybrid-Building-University-Campus-Besos-Barcelona/3264917 / www.panoramio.com.



Os 15 hectares de espaço público da grande esplanada fazem dela uma das maiores praças do mundo e um espaço focal na escala da metrópole, não apenas para atender às atividades do Fórum, mas para abrigar grandes acontecimentos como feiras, concertos e manifestações cívicas. A praça foi dotada de toda a infraestrutura⁷⁸ necessária para a realização de eventos e consiste num amplo piso em mosaicos multicoloridos que ondulam segundo vários níveis topográficos proporcionando acesso direto ao porto esportivo e à zona de banhos (Figuras 3.53 e 3.54).

Em estreita articulação com o Fórum o Centro de Convenções é outro equipamento que compõe a intervenção em *Besòs* (Figura 3.47). Uma vez consolidada como destino turístico cultural e de lazer, faltava a Barcelona um equipamento de grande capacidade para abrigar os congressos que demandavam a cidade⁷⁹. O edifício, com capacidade para acolher 15 mil pessoas, figura como um dos maiores da Europa, contribuindo para consolidar definitivamente a capital catalã como destino de congressos internacionais. Barcelona passou, assim, a competir diretamente com Londres, Berlim, Amsterdã, Estocolmo e Viena, cidades líderes nesse setor da economia de eventos.

80. *Universitat Politècnica de Catalunya*, instituição pública de pesquisa e ensino superior no âmbito das engenharias, da arquitetura e das ciências. Cf. www.upc.edu.

Importa ressaltar que a intervenção em *Besòs*, ademais de se preocupar com a estruturação de uma centralidade terciária forte em torno de equipamentos voltados para eventos e acontecimentos em escala metropolitana, não descuidou da integração com o assentamento popular do bairro de *La Mina*, onde realizou uma remodelação com base na introdução de um novo elemento urbano que o conecta à esplanada do Fórum, a *Rambla de La Mina*, uma nova espinha dorsal que, com seus 40 metros de largura, estrutura as novas edificações residenciais e equipamentos comunitários, e oferece um novo espaço de relações para as atividades cívicas e culturais do bairro. A intervenção investiu, ainda, na construção de um centro de assistência médica e contempla a implantação de um Campus Universitário da UPC⁸⁰ dedicado à engenharia industrial capaz de abrigar 7 mil alunos (Figura 3.52). Este novo pólo de atividades constituirá um autêntico motor para a regeneração social e urbana do lugar. Os usuários do Campus, bem como a população de *La Mina* serão os principais dinamizadores da esplanada, dos parques e demais espaços públicos da região, além de ocuparem parte das habitações e oferecerem demanda permanente para as instalações comerciais e de serviços ali presentes.

Como intervenção para a criação de um pólo de atração turística de primeira instância, não poderia deixar de contar com a parceria da iniciativa privada, especialmente do setor hoteleiro. Em 2007 a região já contava com 2000 quartos distribuídos em nove edifícios situados na frente marítima da *Ronda del Litoral* e nas cercanias do projeto *Diagonal Mar* e do Fórum (Figura 3.54).

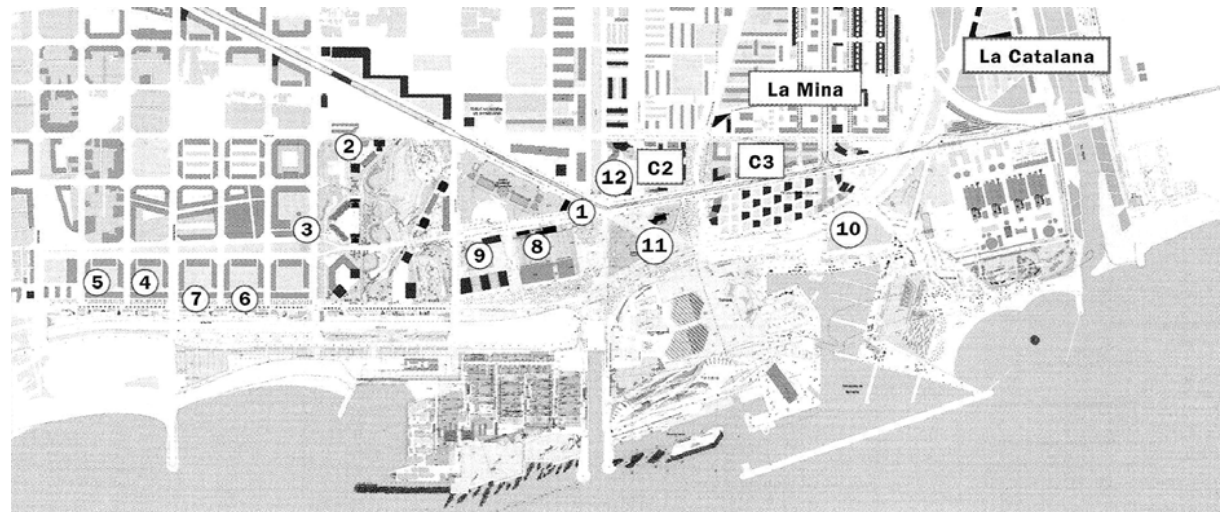


Figura 3.54. A indicação dos locais onde há previsão de instalação de hotéis na região de Besòs. Fonte: Ajuntamiento de Barcelona, 2007.

A reforma urbanística de *Besòs* segue seu curso apoiando-se no papel preponderante da administração pública no desenho desta nova centralidade terciária e dos espaços públicos que a estruturam. A consolidação deste vetor, entretanto, conta com a participação ativa do capital privado na construção de novas unidades habitacionais cujos moradores darão sentido e vida ao lugar. O que é notável nesta operação – e de resto em toda a grande operação que Barcelona ousou realizar desde a preparação para os Jogos Olímpicos – é a compreensão de que a cidade não se tornará referencial em função de intervenções pontuais de grande porte – mega-construções ou mega-eventos – mas sim segundo um plano de grande envergadura no tempo e no espaço, fato que coloca, por si só, a necessidade de articulação entre o planejamento e o projeto urbanos no topo das pautas que tratam da reabilitação de áreas urbanas abandonadas ou desvalorizadas.



Figuras 3.55 a 3.58. Aspectos da ocupação verticalizada de hotéis e habitações multifamiliares na região de Besòs. Fonte: www.panoramio.com

81. A *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.* foi criada em 1989 por convênio entre a municipalidade e os Ministérios de Obras e Serviços Públicos e do Interior. Assim, as instâncias municipais e nacionais tornavam-se sócias igualitárias com o objetivo de gerir o processo de reurbanização do antigo porto (REGO, 2010). Para acesso às informações do *Plan Estratégico de Puerto Madero* consultar www.corporacionpuertomadero.com e www.puertomadero.com.

Barcelona, sem dúvida, tornou-se referência mundial em termos de planejamento e desenho urbanos em várias escalas. Seu ímpeto urbanístico foi capaz de colocar em segundo plano os constrangimentos políticos que afloram quando se trata de atuar na cidade com projetos desta envergadura e de congregar vários arquitetos na busca de soluções para problemas urgentes no momento em que a cidade buscava adequar-se às exigências da economia globalizada.

Ao recuperar a dimensão propositiva do planejamento e preconizar a revalorização da urbanística Barcelona transformou-se em exemplo do como renovar espaços urbanos. A repercussão das intervenções fez com que sua experiência passasse a nortear projetos de revitalização e reabilitação em outras grandes metrópoles do mundo.

Distante do mundo desenvolvido, mas diante de uma grande oportunidade em termos de recuperação de espaços obsoletos, Buenos Aires empenhou-se em superar o que parecia uma fatalidade da paisagem com um projeto que combinou preservação urbana, reutilização do patrimônio edificado e criação de uma nova zona de centralidade terciária associada a novas áreas residenciais. Todo esse conjunto, numa região propícia à criação de espaços públicos na forma de parques, praças e passeios, ofereceu à administração municipal um espaço promissor para uma operação de grande porte capaz de recolocar a cidade no panorama internacional como centro de negócios e turismo.

Após celebrar um acordo de cooperação e intercâmbio com a cidade de Barcelona a municipalidade de Buenos Aires encomendou a uma equipe de consultores catalães o *Plan Estratégico de Puerto Madero*. Liderada por Joan Busquets e Joan Alemany a equipe elaborou um documento balizador com objetivos bastante específicos, que propunha, com clareza, ações a serem empreendidas pela municipalidade.

A primeira determinação do plano foi a constituição de uma associação civil, a *Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.*⁸¹, entidade para a qual foi transferido o domínio dos terrenos que compunha os 170ha da área de entorno dos diques do antigo porto. À municipalidade caberia a coordenação do planejamento e dos projetos, fornecendo à *Corporación* as informações disponíveis sobre a área de intervenção.

Eram objetivos da *Corporación*: elaborar o Plano Mestre de Desenvolvimento Urbano, realizar o estudo da infraestrutura urbana a incorporar, promover investimentos na área, exercer a atividade imobiliária e a construção ou remodelação de obras, captar investimentos com a participação de capitais nacionais e estrangeiros, gerenciar a venda e locação dos terrenos e edificações sob seu domínio tendo em vista maximizar a arrecadação municipal (REGO, 2010).

A condição de abandono do *Puerto Madero* e a percepção das singularidades da área constituíram fatores propícios à articulação entre mudança funcional e criação de uma nova imagem urbana para a cidade na virada para o século XXI. A intervenção buscou, assim, oferecer uma resposta contundente e inovadora, afastando-se da escala pontual e fragmentada, afirmando o conceito de novo setor urbano de uso misto que incorpora o terciário como atividade ordenadora.

A envergadura do plano, sobretudo se considerada a condição de recessão econômica pela qual passava a Argentina na época, colocou, em termos de planejamento, um trâmite processual novo no qual não se seguiram os passos tradicionalmente percorridos no âmbito da administração municipal. O plano considerava, de saída, objetivos claros e instrumentos que garantiam a realização das intervenções, concentrando-se, nas fases iniciais, em operações capazes de desencadear novos padrões de ocupação e atrair novos investimentos.

O arquiteto Alfredo Garay, então secretário de planejamento municipal e coordenador da equipe local do plano, destaca aspectos relevantes do contexto da época.

“Ao assumir o cargo de responsável pela área de planejamento da cidade, entendi que não teria a possibilidade de convocar outra vez a sociedade para discutir um plano; pelo contrário, tinha necessidade de fazer com que um conjunto de ações contribuíssem para sairmos da crise em que estávamos submersos. (...) Segundo nosso diagnóstico, o centro da cidade expressava os sintomas de deterioração de que padece a maioria dos centros históricos das cidades latino-americanas. No caso de Buenos Aires, constatamos que durante muito tempo esse processo pôde ser evitado, mantendo-se a capacidade do centro da cidade para adequar-se às necessidades do momento. Observávamos que nos últimos anos essa capacidade havia desaparecido, sobretudo pela



Figura 3.59. Vista aérea de *Puerto Madero* em atividade no início do século XX. Fonte: www.puertomadero.com.



Figura 3.60. Vista dos galpões de *Puerto Madero* antes das obras de recuperação. Fonte: <http://lucianegiacomet.com.br/>.

impossibilidade de alojar dentro da estrutura parcelária existente o tipo de edifícios que deriva das transformações do setor terciário" (GARAY, 2001).

A transformação do *Puerto Madero* numa expansão da zona central com escala, atributos espaciais e infraestruturas adequados às exigências do terciário foi a premissa fundamental do plano. Em decorrência, certa margem de liberdade para atrair o investimento privado estava prevista, o que explica a localização privilegiada de hotéis e escritórios de maior importância que usufruíram da reserva ecológica, da proximidade com o centro ou com os parques. Era necessário, contudo, evitar que a ação assumisse matizes imobiliários predatórios.

Para isso considerou-se que, para garantir a realização do plano de escala global que a cidade demandava, era necessário assumir a flexibilidade e a adaptação no decurso das intervenções e, principalmente, a possibilidade de execução em partes.

Sabe-se que a dependência de maciços investimentos e a dificuldade de vencer as descontinuidades administrativas e as oscilações da economia global impõem enormes restrições às intenções de planos urbanos de grande escala. Por isso, segundo Rego,

"Para a operação de *Puerto Madero* não estavam previstos grandes aportes públicos. Ela deveria se autofinanciar com a venda e a valorização dos bens territoriais e imobiliários, num processo que reuniria iniciativa pública e investimento privado" (REGO, 2010: 136).

Coube à *Corporación* gerar os próprios recursos a partir dos bens transferidos pelo governo e garantir, com a sua gerência, o equilíbrio entre os vários setores do empreendimento, buscando otimizar o processo de valorização territorial resultante dos investimentos em infraestruturas (REGO, 2010).

O primeiro passo do plano de *Puerto Madero* foi a conversão da região dos galpões situados na margem oeste dos diques em área de valor patrimonial por meio de uma norma de proteção (Figura 3.60). Assim, independentemente dos trâmites de elaboração do projeto definitivo, pôde-se dar início ao plano com a sua comercialização. Os processos licitatórios privilegiaram os programas de uso para os edifícios, o plano de obras, o plano econômico-financeiro e a garantia



Figura 3.61. Vista dos galpões reformados em *Puerto Madero*. Fonte: www.puertomadero.com.

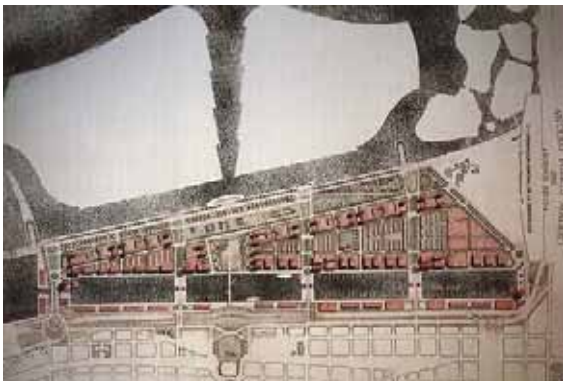


Figura 3.62. Planta do Plano Estratégico de *Puerto Madero* elaborado pela equipe liderada por Joan Busquets e Joan Alemany em 1990, depois abandonado em favor de outro selecionado em concurso público nacional. Fonte: www.bau-barcelona.com.

da oferta do equipamento, concentrando-se na exequibilidade e minimizando a especulação. O imediato interesse da iniciativa privada na compra e reforma dos galpões, superando em mais de quatro vezes os preços de compra pedidos pela municipalidade, criou condições favoráveis para o avanço das intervenções. Ademais, a reciclagem de edificações de interesse histórico, ao possibilitar um novo *mix* de usos conservando aspectos simbólicos e culturais, reforçou a imagem do lugar e da própria operação junto à sociedade (Figura 3.61) (REGO, 2010).

As operações relativas aos galpões correram em paralelo à elaboração do *Plan Estratégico de Puerto Madero*. O projeto de Joan Busquets e Joan Alemany, entregue à municipalidade em 1990, foi estruturado segundo três zonas claramente diferenciadas: a frente da cidade, com a via expressa e ruas adjacentes; a franja dos galpões junto aos diques; e a ampla área junto à antiga via *Costanera*, de frente para a reserva ecológica, que concentrava o maior adensamento construtivo. Tendo os galpões como elemento ordenador, o plano propunha uma morfologia que reproduzia a malha de quadras do Centro, conferindo grande importância ao eixo formado pela *Plaza de Mayo*, o *Parque Colón* e a área da reserva, onde propunha a continuidade física e visual que propiciaria, em razão da diferença de nível existente, o desejado descortínio do Rio da Prata a partir do Centro da cidade (BUSQUETS & ALEMANY, 1990).

Tomando por base as experiências de reconversão portuária no desenvolvimento de novas centralidades urbanas nas cidades européias e americanas, o plano dos catalães propunha três sistemas edificatórios e tipológicos como fundamentos da transformação (Figura 3.62). Na primeira zona, situada junto à *Costanera*, portanto em relação mais direta com a reserva ecológica, previa o uso residencial intensivo onde se poderia edificar com base no índice de aproveitamento de 7,8. Sugeria-se, como forma edificada, torres de até 80m de altura em frente às vias principais, e de 30m de altura, com pátio central, em frente às vias secundárias. Na segunda zona, que ocupava a área triangular central do projeto, propunha o uso residencial de densidade intermediária, onde se poderia edificar segundo o índice 2,7. Sugeria-se edificações de até 16m de altura, com térreo mais quatro pisos, obedecendo à taxa de ocupação máxima de 55%. Na terceira zona, imediatamente a leste dos diques, sugeria a implantação dos usos terciários mistos. O índice de aproveitamento por quadra seria de 8,6. A forma edificada seria a de blocos de proporção aproximadamente cúbica com até 60m de altura e os edifícios contariam com pátio interno que deveria corresponder, em planta, a 25% da área edificada (BUSQUETS &

ALEMANY, 1990). Além destas zonas e da região dos galpões o plano previa edificações especiais ao sul do dique 1 e ao norte do dique 4. Estas áreas teriam regulação específica para atrair usos especiais de modo a conformar, com arquitetura singular, a moldura longitudinal da grande área de intervenção.

Vertebrando essas áreas edificadas o plano preconizava um sistema de acessibilidade e mobilidade nas escalas de veículos e de pedestres coerente com o sistema estrutural da cidade. O plano previa duas grandes portas de entrada para o sistema viário metropolitano ao norte e ao sul, investia na desobstrução dos eixos definidos pelas passagens centrais entre os diques e transformava a margem da via expressa num generoso passeio arborizado.

O plano dos catalães foi, entretanto, posto de lado em razão de pressões dos arquitetos argentinos, que reclamavam maior participação no processo de elaboração do projeto (REGO, 2010). Em 1992, atendendo à reivindicação, a municipalidade convocou um concurso público para o Plano Diretor para o *Puerto Madero*. O projeto final foi elaborado por uma equipe formada por três representantes de cada uma dos três grupos premiados no certame e, de modo geral, reforçava as recomendações do *Plan Estratégico* (Figuras 3.63 e 3.64).



Figuras 3.63 e 3.64. Modelo do Plano Diretor para o *Puerto Madero* selecionado em concurso público nacional em 1992, elaborado por uma equipe formada por três representantes de cada uma dos três grupos premiadas no certame. Fonte: <http://www.pablodoval.com>



Figura 3.65. Vista aérea de *Puerto Madero* durante as obras do lado leste dos diques.
Fonte: www.puertomadero.com.

O Plano Diretor seguiu a premissa de conectividade entre o Centro e o *Puerto Madero* prevista no *Plan Estratégico*, bem como adotou a valorização do circuito expresso caracterizando-o como um parque linear. Divergiu, entretanto, no modo de ocupação da zona próxima à *Costanera*, na qual previa a maximização do espaço público na forma de parques. Em contrapartida, propunha a construção de dois conjuntos de edificações de grande porte nas proximidades dos eixos formados pelas passagens entre os diques 2, 3 e 4. Apesar de não ser tão específico quanto às tipologias, o Plano incentivava até com maior vigor a implantação de usos mistos nas margens dos diques. Defendia um gabarito predominantemente horizontal, mas não se prendia a volumetrias predeterminadas.

Do ponto de vista prático ocorreu uma primeira valorização da área situada entre o Centro e o dique 4, onde ocorreu um processo de verticalização com base em torres comerciais e corporativas. Beneficiavam-se, ali, da acessibilidade viária em relação aos bairros valorizados da Recoleta e Palermo, situados na região noroeste da cidade (Figuras 3.66 e 3.68).

Legenda: 1. *Plaza de Mayo* / 2. *Parque Colón* / 3. Via de ligação Buenos Aires – La Plata / 4. Galpões reformados / 5. Área de expansão terciária (escritórios e hotéis) / 6. Concentração de torres verticais corporativas e residenciais / 7. Parques / 8. Edifícios ícones (moldura dos diques) / 9. Reserva Ecológica.



Figura 3.66. Vista aérea de *Puerto Madero* atualmente. Fonte: Google Earth, 2012.
(Elaborado pelo autor)



Figura 3.67. Amplos passeios, mobiliário urbano de qualidade e paisagismo cuidadoso na zona de usos mistos na margem leste dos diques.
Fonte: www.puertomadero.com.

Apesar de dificuldades reais em termos de acessibilidade devido à morfologia e topografia da franja do centro e à presença da linha férrea (Figura 3.69), a região dos galpões reformados conseguiu absorver usos que produziram uma notável dinâmica social numa região antes apartada da cidade (Figura 3.61). É fato que a presença de grandes avenidas e estacionamentos entre o Centro e a região dos galpões também produz atritos quanto ao acesso à área, além disso, o Plano Diretor, ao contrário do previsto no *Plan Estratégico* não abriu as visuais do *Parque Colón* em direção ao Rio da Prata, preferindo manter, como referencial histórico, o edifício de silos que fica situado exatamente neste eixo.

Pode-se elencar uma série de problemas pontuais e críticas justificadas, como a valorização de terrenos e consequente elevação de preços dos imóveis que privilegiam o acesso a uma elite reduzida, a ausência de um projeto voltado para a inserção de habitações para as classes médias, o surgimento de aglomerados de baixa renda próximos à reserva ecológica. Ainda predomina o contraste entre a tranquilidade dos espaços verdes nos interstícios das novas edificações a leste em comparação com o adensamento e o dinamismo do Centro. Há, ainda, o risco de abandono de certos espaços em razão do lapso entre a população residente e aquela que usa a área como local de trabalho e compras (REGO, 2010). A propensão à nociva concentração de funções de trabalho, comércio e serviços constitui uma preocupação real.



Figura 3.68. Vista de *Puerto Madero*. O diálogo entre os galpões recuperados e a arquitetura contemporânea.
Fonte: www.puertomadero.com.



Figura 3.69. As infraestruturas de transporte ferroviário ainda representam dificuldades de acessibilidade na área.
Fonte: www.panoramio.com.



Figura 3.70. Vista aérea de *Puerto Madero*. Grandes investimentos imobiliários em meio a parques na escala metropolitana.
Fonte: www.puertomadero.com.



Figura 3.71. A zona de usos mistos na margem leste dos diques. Fonte: www.panoramio.com.

O que está em questão no caso de Buenos Aires, como em todos os casos aqui apresentados, é garantir o compromisso do projeto urbano com a premissa basilar de integração dos bairros à cidade com qualidade urbanística e arquitetônica. Entretanto, como conclui Rego,

“Comprender *Puerto Madero* hoje é ultrapassar a imagem da falta de conexão do porto com a cidade. É enxergar a Buenos Aires real, com suas dificuldades, e que a capital Argentina ainda busca o melhor caminho para atuar na criação de uma cidade de futuro. E se no passado Buenos Aires desejou ser moderna por meio dele, agora protagoniza a modernidade, ousando num projeto amplo de revitalização e reintegração urbana” (REGO, 2010: 145).

Enfim, mesmo com todos os riscos advindos da imprevisibilidade, aspecto inexorável do planejamento urbano, sobretudo nos dias de hoje, é inevitável ultrapassar o plano discursivo – seja dos diagnósticos, das diretrizes ou das críticas – e arriscar a proposição.



Figuras 3.72 e 3.73. Área de grandes investimentos imobiliários residenciais em meio a parques urbanos na escala metropolitana. Fonte: www.puertomadero.com.

82. *Tecnologies Urbanes Baercelona S.A.* Na época do Plano Estratégico do Rio de Janeiro seu presidente era o arquiteto Jordi Borja.

Ao salientarmos as características positivas dos processos de projeto ou as qualidades urbanísticas e arquitetônicas das intervenções, quer sejam globais ou pontuais, não somos infensos aos questionamentos cabíveis às realizações aqui apresentadas. Inúmeras são as críticas às quais estão sujeitos estes projetos. Promoção da cidade como espetáculo, fragmentos que aparentam mais simulacros da vida urbana que lugares de autêntica diversidade, promoção imobiliária disfarçada, megalomania de dirigentes políticos vaidosos e inconsequentes, insensatez de agentes econômicos que visam o lucro imediato, invasão da lógica do mercado na esfera do planejamento urbano, etc.

A lista poderia seguir adiante a ponto de levar ao descrédito qualquer iniciativa deste porte ou natureza. Queremos ressaltar, entretanto, um aspecto que nos parece fundamental: as cidades aqui relacionadas ousaram projetar soluções para seus problemas e se deram conta de que a estruturação do espaço não pode estar sujeita apenas à ação do mercado combinada à reação burocrática do planejamento estatal que mais proíbe do que promove.

Naturalmente, embora pretendam colocarem-se como modelos de intervenção, para que sirvam de referência à experiência brasileira os projetos devem ser considerados dentro de seus contextos específicos. Isto não invalida, entretanto, a afirmação da premissa básica de que a crítica fundamentada deve constituir substrato para o projeto e não entrave para a dimensão propositiva.

A experiência brasileira

Com algum atraso a repercussão das intervenções realizadas no mundo desenvolvido – especialmente as de Barcelona – chegam ao Brasil e têm como porta de entrada o Rio de Janeiro. Na mesma época em que as ações de *Puerto Madero* começavam a sair do papel a Prefeitura do Rio de Janeiro, na gestão César Maia (1993-1996) elaborava, com a consultoria dos catalães da TUBSA⁸², o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro.

Dentre os projetos que o plano anunciava estava o de revitalização da região portuária, que compunha, com outros projetos relacionados à recuperação da vitalidade econômica da Área Central, a estratégia Rio de Janeiro Integrado, que pretendia promover o equilíbrio territorial pelo

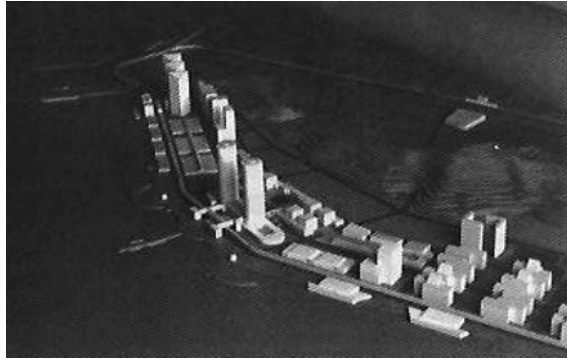
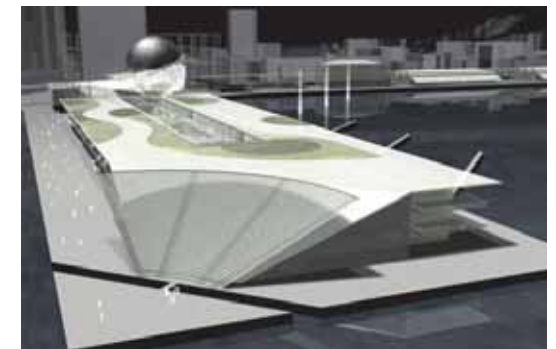
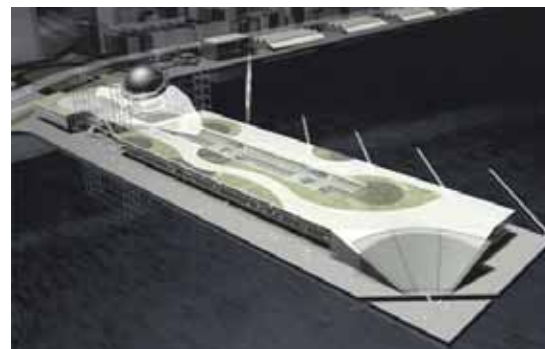


Figura 3.74. Volumetria de projeto para o porto do Rio de Janeiro elaborado no final da década de 1980 com base no Plano de Desenvolvimento Portuário, desenvolvido pelo Ministério dos Transportes e pela Portobrás, Empresa de Portos do Brasil.
Fonte: MOREIRA, 2004.

fortalecimento de novas centralidades próximas ao Centro de modo a contrabalançar o maciço deslocamento de habitações em direção à zona oeste da cidade.

A região portuária já vinha sendo objeto de estudos e propostas antes do Plano Estratégico. No final da década de 1980 um plano de intervenção na área predominantemente ocupada por atividades ligadas ao porto foi elaborado pelo Ministério dos Transportes e pela Portobrás, Empresa de Portos do Brasil. Este plano previa simultaneamente a ampliação de áreas livres para as atividades portuárias, a expansão do centro de negócios para fins de comércio, serviços e lazer e a criação de zonas residenciais (Figura 3.74) (MOREIRA, 2004). O projeto, que pretendia uma nova centralidade verticalizada em toda a franja do porto, não vingou.

Anos mais tarde, em 1997, diante da percepção do estado de abandono da zona portuária e movida pelas realizações internacionais que haviam transformado áreas abandonadas em espaços propícios à instalação de equipamentos culturais e turísticos, a Companhia Docas do Rio de Janeiro promoveu, por meio de carta-convite a escritórios pré-selecionados, uma concorrência fechada para o projeto de revitalização do Pier Mauá. O projeto escolhido, de autoria do arquiteto Luiz Eduardo Índio da Costa, propunha um grande complexo de entretenimento, lazer e cultura (Figuras 3.75 a 3.77). O edifício de três pavimentos era composto de centro de convenções, áreas comerciais, anfiteatro, praças e cinema, e ocupava longitudinalmente quase toda a superfície do pier. A proposta intervinha também nos armazéns que ficam perfilados em frente ao cais propondo sua adaptação para usos culturais, gastronômicos e de lazer.



Figuras 3.75 a 3.77. Projeto do Arquiteto Luiz Eduardo Índio da Costa para o Pier Mauá no Rio de Janeiro - 1997.
Fonte: www.indiodacosta.com.

O projeto de Índio da Costa foi preterido quando em 2001 o Museu Guggenheim cogitou construir uma sede na capital carioca. Depois da polêmica sede de Bilbao, inaugurada em 1997, o Museu mirava erigir um novo edifício-ícone, desta vez em terras tropicais. Encomendado ao arquiteto francês Jean Nouvel em 2002 o edifício, que também ocuparia o Pier Mauá, colocava em subsolo a maior parte da sua área construída, pondo em destaque, no extremo do terraço, o volume cilíndrico das grandes salas de exposição. O edifício, uma impressionante sequência de equívocos, propunha, a partir da entrada, numa implantação grosseira, uma lâmina vertical cega situada paralela à via costeira, uma sucessão de salas de exposições enterradas que retiram o visitante do contato com o mar, e um volume cilíndrico para as grandes exposições, igualmente cego, que reservava na sua cobertura o contato visual com a cidade tornada paisagem para fruição (Figuras 3.78 e 3.79).

O projeto de Nouvel seguia a linha megalomaniaca que vem presidindo os desenhos da rede de museus Guggenheim nos últimos anos e expunha o alheamento do projetista em relação ao contexto no qual trabalhava. Naturalmente, tal arroubo de expressividade e espetáculo gerou enorme polêmica, sobretudo no meio dos arquitetos cariocas que defendiam a realização do museu por meio de um concurso nacional.



Figuras 3.78 e 3.79. Projeto do Arquiteto Jean Nouvel para a sede do Museu Guggenheim do Rio de Janeiro no Pier Mauá - 2002.
Fonte: [www. http://museuguggenheim2009.blogspot.com.br](http://museuguggenheim2009.blogspot.com.br).

83. O projeto decorre da Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro criada em novembro de 2009 através de Lei Municipal e tem por finalidade “promover a reestruturação local por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos da região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da área”. O projeto tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho (Figura 3.80). Fonte: www.portomaravilha.com.br.

84. O Porto Olímpico foi objeto de concurso nacional promovido pela Prefeitura do Rio de Janeiro e organizado pelo IAB-RJ e contempla as instalações das vilas de mídia e árbitros, hotel, centro de convenções, escritórios, áreas comerciais e de serviços e um sistema de espaços urbanos que, após os Jogos Olímpicos, se incorporam à cidade como uma nova centralidade terciária e residencial (Figuras 3.94 a 3.97).

Após a desistência da rede Guggenheim em instalar sua filial sul-americana um longo período sucedeu sem que a região portuária do Rio fosse objeto de projetos ou intervenções significativas. Novo ânimo se acendeu quando a cidade foi escolhida para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Dentre outras áreas da cidade, a região portuária passou, desde então, a ser vista como espaço estratégico para o desenvolvimento urbano e imobiliário tendo em vista não só o contexto que se anunciava de enorme demanda por equipamentos e serviços durante a realização do evento mas também a possibilidade de se deixar para a cidade e seus habitantes um legado significativo em termos de espaço urbano e arquitetura.

O projeto Porto Maravilha⁸³, encampado pela prefeitura na atual gestão Eduardo Paes (2009-2012), compreende uma área de 490ha a norte da Área Central e prevê intervenções de grande envergadura que ambicionam a criação de uma nova centralidade comercial e de serviços amparada por usos residenciais e a reestruturação dos fluxos viários de modo a realizar a integração da cidade com o mar. O projeto prevê a renovação de espaços públicos históricos, a instalação do Museu de Arte do Rio, a reestruturação do cais de atracação de navios de cruzeiro e respectivo terminal, a construção do Porto Olímpico⁸⁴ e a criação de um grande equipamento cultural, o Museu do Amanhã, projetado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, previsto para ser construído no Pier Mauá.



Figura 3.80. Área de intervenção do projeto Porto Maravilha no Rio de Janeiro e seus limites. Fonte: www.portomaravilha.com.br.



Figuras 3.81 e 3.82. Vistas da região portuária do Rio de Janeiro. Acima o Pier Mauá com a Área Central ao fundo. Abaixo o terminal marítimo de passageiros e os armazéns. Fontes: www.panoramio.com / www.cidadeolimpica.com.

A área do projeto envolve bairros históricos do Rio de Janeiro e remete à região onde a cidade nasceu (Figura 3.80). Vários assentamentos residenciais consolidados situam-se na área, como o Morro da Conceição e as favelas da Providência, Pedra Lisa e Moreira Pinto. Espremidas entre o Centro e as instalações ligadas ao porto, que predominam na franja marítima da região, serão, segundo o projeto, objeto de intervenções para a construção de habitações de interesse social. A área contempla, também, instalações de importantes empresas, institutos e órgãos públicos. No eixo da Avenida Rio Branco, entre a Praça da Candelária e a Praça Mauá, concentra parte da expansão verticalizada da Área Central (Figuras 3.81 e 3.82).

O projeto se divide em duas fases. A primeira, que será financiada com recursos da Prefeitura do Rio, prevê investimentos de 200 milhões de Reais e contempla a reforma da Praça Mauá, a construção de um estacionamento no seu subterrâneo, a instalação do Museu de Arte do Rio em edifícios reformados (Figura 3.85), além da reurbanização do Morro da Conceição, infraestruturas de pavimentação, iluminação e drenagem das principais Avenidas e implantação do trecho inicial do Binário do Porto. A segunda fase envolve as obras de verdadeiro impacto, como a reurbanização de 40km de vias, implantação definitiva do Binário do Porto, demolição da via elevada no trecho entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves na altura do Armazém 5, construção do túnel que substituirá este trecho da via, construção de alças de acesso, ampliação de um túnel ferroviário existente, além da implantação de mobiliário urbano, ciclovias, pavimentação e passeios diversos.



Figuras 3.83 e 3.84. Diretrizes gerais de ocupação do projeto Porto Maravilha. Fonte: www.portomaravilha.com.br.



85. Instrumento previsto na Seção IX do Estatuto da Cidade. Segundo o Art. 28. "O plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário".

86. Instrumento previsto na Seção X do Estatuto da Cidade, que trata da Operação Urbana Consorciada. Segundo o Art. 34. "A lei específica que aprovar a operação urbana consorciada poderá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação".



Figura 3.85. O Museu de Arte do Rio que ocupará o antigo edifício da Polícia Civil e o Palacete D. João VI. Fonte: www.bjaweb.com.br.



Figura 3.86. O traçado do Binário do Porto, o trecho em túnel da via expressa e a urbanização da Praça Mauá e imediações. Fonte: www.portomaravilha.com.br.

Para alavancar o investimento necessário às transformações na escala pretendida a Prefeitura lançará mão do instrumento legal de Outorga Onerosa do Direito de Construir⁸⁵, ampliando os coeficientes de aproveitamento de determinados terrenos de modo a atrair o investimento privado (Figuras 3.86 a 3.88). A venda de potencial construtivo será feita a partir da emissão de Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPACs⁸⁶ no mercado de valores e os recursos captados junto às empresas interessadas em construir serão reinvestidos, pelo poder público, na área de intervenção. No escopo do plano a Prefeitura menciona um total de investimentos privados potenciais da ordem de 3 bilhões de Reais.

Os índices de aproveitamento previstos para a região sob a legislação da operação urbana são generosos, chegando a permitir a construção de 12 vezes a área do terreno nas proximidades do encontro das Avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho (área hachurada em verde claro na Figura 3.87). De todo modo, como ensinam as experiências internacionais anteriormente citadas, e de acordo com as afirmativas de BORJA & CASTELLS (1997), o sucesso da operação dependerá fortemente da capacidade de gerência dos projetos e da efetiva consecução das obras e aplicação eficiente dos investimentos iniciais por parte do poder público. Construir um contexto de confiabilidade será fundamental e, em que pese a tradicional falta de fidelidade do investimento privado, importará sensibilizá-lo, o que só poderá ser feito demonstrando as possibilidades reais de retorno dos investimentos.



Figura 3.87. As áreas que serão objeto de outorga onerosa e seus respectivos índices de aproveitamento ampliados. Fonte: www.portomaravilha.com.br.



Figura 3.88. Cenário considerando a realização dos potenciais construtivos previstos no projeto Porto Maravilha. Fonte: fernandonogueiracosta.wordpress.com.



Figuras 3.89 e 3.90. O Museu do Amanhã, de Santiago Calatrava, no Pier Mauá. Fonte: www.calatrava.com.

Ao que parece o projeto do Museu do Amanhã é a carta na manga de que o poder público dispõe para atrair a atenção de investidores e alavancar o processo de requalificação da área (Figuras 3.89 e 3.90). Ao conchamar um arquiteto renomado mundialmente para deixar sua marca na paisagem, o projeto se aproxima das experiências internacionais, mas é necessário sublinhar que nestes casos esta participação foi sempre pontual e pouco relevante se comparada à amplitude das intervenções globais. As contribuições de Mies e I. M. Pei em Baltimore, de SOM e Herzog e DeMeuron em Barcelona e do próprio Calatrava em Buenos Aires resultaram na construção de importantes âncoras para a reabilitação de seus contextos, mas não sustentam por si só os processos de valorização nem alavancam sozinhas a transformação na escala metropolitana.

A intervenção no Pier Mauá precisará ser orquestrada com precisão e eficiência, pois os planos que dependem deste aporte inicial são ambiciosos. O Porto Maravilha almeja a construção de um *waterfront* no qual conviverão o patrimônio histórico restaurado para usos turísticos e de lazer, as instalações do porto de passageiros e uma franja terciária verticalizada que descortina o mar (Figuras 3.91 a 3.93). O cenário proposto depende de uma ousada intervenção viária que rebaixa a via expressa perimetral e cria um circuito linear de espaços públicos na borda marítima, colocando em primeiro plano as preocupações relativas à acessibilidade da área. Realizar a ligação efetiva da região portuária com o Centro passa a ser condição fundamental para evitar que a intervenção resulte na criação de um enclave qualificado.



Figuras 3.91 a 3.93. Perspectivas das intervenções propostas pelo projeto Porto Maravilha. Fonte: www.portomaravilha.com.br.

87. A porção leste do terreno onde se implantará o projeto, então pertencente à União, foi comprada pelo Município em 05/04/2012 e as obras do Porto Olímpico já iniciaram, mesmo em meio à polêmica gerada por uma ação civil ajuizada pelo Ministério Público do Rio de Janeiro que exige a anulação do concurso em razão das equipes selecionadas em primeiro e segundo lugar serem coordenadas por membros do Conselho Deliberativo do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB-RJ. O IAB-RJ negou recursos impetrados por outros participantes do concurso alegando não ser vedada a participação de membros do Conselho Deliberativo em concursos por ele promovidos.

Um projeto deste porte conta, naturalmente, com as potencialidades e limitações oferecidas pelo existente. Neste sentido, como em outros projetos de natureza similar, é inevitável que suceda em fases e intervenha primeiro segundo as necessidades mais prementes ou nas áreas de mais fácil acesso, onde os resultados dos investimentos públicos e privados parecem mais factíveis.

O projeto para o Porto Olímpico figura nestes termos. Escolhido por meio de concurso público nacional considera em seu programa instalações para servirem de apoio aos Jogos Olímpicos que depois do evento serão incorporadas à cidade na forma de uma nova centralidade terciária e residencial. O projeto prevê a construção de edifícios que irão abrigar as vilas de mídia e árbitros, uma torre de hotel, um centro de convenções, torres de escritórios, edificações comerciais e de serviços, um amplo sistema de espaços urbanos e áreas verdes, além de intervenções viárias que transformam a Avenida Francisco Bicalho num eixo monumental estruturador⁸⁷.



Figuras 3.94 a 3.97. Proposta vencedora do Concurso Porto Olímpico de autoria da equipe liderada pelo arquiteto João Pedro Backheuser. Fonte: www.portomaravilha.com.br.

O projeto do Porto Olímpico já está em curso e será o que primeiro utilizará a compra de potencial construtivo na região portuária. Além da área de intervenção específica, onde prevê as instalações olímpicas propriamente ditas, propõe a transformação da área próxima ao encontro da via elevada com a Avenida Francisco Bicalho – que não figurava como área de projeto no edital do concurso – em área de expansão residencial, apontando para oportunidades de investimentos imobiliários que, embora apareçam segundo um gradiente de adensamento muito baixo, expõem a clara vinculação do projeto com o aproveitamento da valorização decorrente da intervenção. Apesar disso o desenho permite entrever, na generosidade da implantação, nas conexões propostas entre os dois lados da Avenida e nas ambiências criadas nos miolos de quadra, certas preocupações com a qualidade dos espaços na escala da cidade. Garantir que as premissas de projeto se realizem de modo a colocar esta qualidade em primeiro plano e a valorização imobiliária em segundo – embora fortemente imbricadas – será tarefa da gestão pública, que, a despeito do elevado grau de dependência de capitais privados para intervenções desta natureza, deverá sempre responder pela coordenação dos agentes e ações tendo em vista a construção de uma cidade funcionalmente equilibrada, socialmente acessível, mais justa e democrática.

É preciso levar em conta que o projeto para o Porto do Rio de Janeiro impõe à análise limitações práticas por se tratar de uma idéia não realizada, o que implica esquivar-se do tom especulativo. Todavia, como afirma PORTAS (1993), o projeto é um catalisador de desejos, a expressão de um devir, e, como tal, detém uma concretude específica capaz de aguçar o interesse e provocar a reação.

A antevisão apresentada no conjunto de propostas ancora-se, sem dúvida, nos preceitos do planejamento estratégico. Percebe-se que a administração pública sinaliza uma transição do papel regulador em direção à atuação promotora-coordenadora, uma nova perspectiva que aponta para a assunção de responsabilidades públicas em termos novos, compatíveis com a demanda da cidade contemporânea – ao mesmo tempo dispersa e homogeneizada – no que diz respeito às escalas de intervenção.

A cidade difusa, como afirmam BORJA & CASTELLS (1997), requer intervenções de grande escala que articulem o território, mas que não se limitem a operações funcionais especializadas, risco

sempre eminente tendo em vista o impulso em direção à atração de atividades conectadas com a economia globalizada. Como mostram as experiências internacionais, os programas que contemplam usos mistos e articulam acessibilidade, densidade construtiva e demográfica e qualidade de espaço público são os mais recorrentes nos projetos de reabilitação e incorporação de áreas devolutas ou deprimidas. O compromisso do poder público com o fortalecimento econômico da cidade e com a recuperação física de espaços-chave passa, necessariamente, pelo investimento na atração de programas dessa natureza.

Uma diretriz que, se somada a estes programas, coloca a reabilitação em termos singulares é a da integração de usos preexistentes num contexto urbano e arquitetônico de caráter histórico e patrimonial como nos mostram as recentes intervenções na orla fluvial de Belém.



O caso de Belém coloca para a reflexão um aspecto importante do ponto de vista do planejamento estratégico. Apesar da aparente homogeneidade das perspectivas de intervenção e da recorrência de determinados programas que parecem transpor barreiras de ordem cultural e econômica, o estratégico supõe que, antes de tudo, cada cidade deva ser o modelo de si mesma e concentre investimentos na valorização de especificidades irreproduzíveis em outros contextos.

Atuando em ambiente de forte carga histórica as intervenções em Belém situam-se na fronteira entre o reforço das características do lugar e a abertura para o global. De um lado promovem a consolidação de usos populares em espaços representativos do ponto de vista da economia e da cultura local e de outro criam a oferta de espaços para eventos em escala regional e de apoio à atividade turística.

Figura 3.98. A frente ribeirinha de Belém com o complexo Feliz Lusitânia em primeiro plano, a doca e o mercado Ver-o-Peso ao centro, e, em seguida, o complexo Estação das Docas. Fonte: www.tmtour.tur.br.

88. A Casa do Ver-o-Peso foi construída em Belém no ano de 1625. No local, a fiscalização conferia o peso exato das mercadorias e cobrava os impostos para a coroa portuguesa. Hoje, o famoso Mercado do Ver-o-Peso é um complexo arquitetônico e paisagístico que compreende uma área de 35 mil metros quadrados, com uma série de construções históricas como o Mercado de Ferro, o Mercado da Carne, a Praça do Relógio, a Doca, a Feira do Açaí, a Ladeira do Castelo e o Solar da Beira. O conjunto foi tombado pelo IPHAN, em 1977. Fonte: www.iphan.gov.br.

89. O Mercado de Ferro foi inaugurado em 1901. SILVA (1986) afirma que sua estrutura de feição art nouveau foi importada e montada em Belém, mas alerta para a inexistência de informação sobre sua procedência. O Mercado Francisco Bolonha foi reformado em 1908 e consiste num edifício de feição neoclássica com pátio interno ocupado por quatro pavilhões em estrutura de ferro produzidas pela firma Walter Macfarlane & Co., a mesma que construiu a estrutura do Teatro José de Alencar, em Fortaleza, em 1910.

Segundo esta dupla diretriz as intervenções tentam uma mudança no perfil de usos e características espaciais da frente ribeirinha que decorre, por sua vez, de uma estratégia de governo de transformação do perfil econômico da cidade através do turismo.

A zona portuária de Belém, especialmente a área onde se instalou o mercado Ver-o-Peso⁸⁸, exprime a síntese de uma cultura amazônica fundada no comércio de produtos da floresta e nas trocas de ordem cultural e econômica entre populações de múltiplas descendências que habitavam diversos núcleos ribeirinhos conectados pelos intensos fluxos fluviais nos meandros dos rios, riachos, ilhas e igarapés da região. Sua origem remonta ao início do século XVII, quando a metrópole portuguesa cria oficialmente o entreposto comercial, e floresce no final dos oitocentos com o auge do ciclo da borracha. No início do século XX o Ver-o-Peso se consolida com a construção do Mercado de Ferro e a reforma do antigo Mercado Francisco Bolonha, onde se comerciava a carne⁸⁹, e com a construção do porto, que passou a operar o transporte de cargas, deixando o atracadouro do Ver-o-Peso – o atual cais pesqueiro – com a função exclusiva de abrigar as embarcações que faziam as ligações comerciais com as ilhas.

Legenda: 1. Complexo Feliz Lusitânia / 2. Cais pesqueiro do Ver-o-Peso / 3. Praças do Relógio e Dom Pedro II / 4. Mercado de Ferro (do peixe) e a feira do Ver-o-Peso / 5. Mercado da Carne / 6. Terminal de passageiros / 7. Complexo Estação das Docas / 8. Praças dos Estivadores e Waldemar Henrique / 9. Instalações portuárias ativas.



Figura 3.99. Vista aérea da frente ribeirinha de Belém com destaque para os espaços que sofreram intervenções de recuperação do patrimônio, *retrofit* de edificações portuárias e reestruturação de espaço urbano no início dos anos 2000. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)



Figuras 3.100 e 3.101. O mercado de ferro do Ver-o-Peso no início do século XX. Fonte: www.panoramio.com.

O declínio da economia da borracha e as transformações nos transportes marítimos combinaram-se, na segunda metade do século XX, e alteram o quadro de prosperidade da frente ribeirinha da cidade. As funções portuárias se deslocaram para norte alterando eixos de circulação viária e retirando boa parte da vitalidade dos fluxos na Área Central e na orla comercial. O Ver-o-Peso assumiu a condição de espaço popular de trocas comerciais regionais e viu crescer desordenadamente uma feira que veio a ser, atualmente, a maior feira livre permanente do Brasil.

Reconhecendo o grau de insalubridade das atividades do mercado e a necessidade de ordenar o comércio popular e caracterizá-lo formalmente, a Prefeitura promoveu em 1988 um concurso nacional de idéias para a reestruturação da feira, restauração dos edifícios do complexo e melhorias das infraestruturas e do entorno edificado. A proposta vencedora⁹⁰ do concurso propunha uma intervenção que reconhecia o valor cultural e histórico do conjunto e o caráter popular da ocupação, caracterizando-se por uma escala modesta que configura mais uma adequação das infraestruturas para o exercício das atividades comerciais do que a transformação dos seus modos de funcionamento. O aspecto despretenso dos elementos construídos, apesar de remeter à modernidade, configura uma tensão entre o antigo e o novo, entre o popular e o erudito, tensão já presente na oposição entre usos comerciais cotidianos e edificações de herança neoclássica e de caráter industrial. A escala da proposta e a feição temporária das cobertas tensionadas aludem à flexibilidade, à facilidade de ampliação e manutenção devido à modulação, e à possibilidade de supressão ou deslocamento (Figuras 102 a 104 e 106 a 108).



Figuras 3.102 a 3.104. O mercado Ver-o-Peso após a reforma concluída em 2002. Fontes: www.turismoparaense.blogspot.com.br / www.brasilazul.com.br / www.ideiasemarteeducacao.blogspot.com.br.

90. O projeto vencedor é de autoria do arquiteto Flávio Ferreira, do Rio de Janeiro, em co-autoria com os arquitetos Pedro Rivera, Rodrigo Azevedo, Washington Fajardo e Rafael Balbi.



Figura 3.105. Interior do Mercado de Ferro (do peixe) após a reforma. Fonte: www.panoramio.com.

O projeto envolve uma franja à beira-rio que se estende do cais pesqueiro, em frente à Praça do Relógio, até as proximidades do conjunto da antiga Alfândega, Convento dos Mercedários e Igreja das Mercês (Figura 3.99), perfazendo um eixo linear de aproximadamente 400m de extensão que conta com uma superfície coberta de quase 5 mil m² e abriga mais de 1800 feirantes. O conjunto recebeu um novo mobiliário urbano e passou a contar com instalações hidráulicas e elétricas subterrâneas. O Mercado de Ferro foi recuperado e seus espaços internos otimizados para o comércio do peixe (Figura 3.105). O Solar da Beira, antigo posto de fiscalização, que fica no centro do conjunto, foi restaurado e transformado em espaço para exposições. Recentemente, em 2011, foi restaurado o Mercado Francisco Bolonha, onde é comerciada a carne (Figura 3.109).

A intervenção no Ver-o-Peso explora a recuperação do patrimônio e o reforço da condição de espaço popular inserindo-os no contexto de promoção das singularidades no âmbito do turismo. A ação do poder público enfatiza a cultura do lugar e busca recuperar a cidade para seus habitantes, depois, por meio da divulgação dos aspectos tangíveis deste universo cultural, apresenta-a como espaço dinâmico, original e atrativo.

A intervenção no Ver-o-Peso figura como o contraponto de ênfase local às intervenções que pouco antes haviam sido inauguradas na área dos antigos galpões portuários.



Figuras 3.106 a 3.108. Aspectos da feira aberta do mercado Ver-o-Peso. Fontes: www.panoramio.com / www.nacuiadoacai.blogspot.com.br.

91. Paulo Chaves foi titular da Secretaria de Cultura do Estado do Pará por doze anos, nas duas gestões de Almir Gabriel (1995-2002) e na gestão Simão Jatene (2003-2006). Sob seu comando uma equipe multidisciplinar elaborou, dentre outros, os projetos Estação das Docas, Feliz Lusitânia, Parque da Residência e Mangal das Garças. Em 2011 o arquiteto voltou a ocupar a pasta da Cultura na atual gestão de Jatene. Fonte: www.para.gov.br



Figura 3.109. Interior do Mercado Francisco Bolonha (da carne) do complexo Ver-o-Peso. Os pavilhões em estrutura de ferro foram produzidos pela firma Walter Macfarlane & Co. Fonte: www.panoramio.com.



Figura 3.110. Vista da Praça dos Estivadores em 1948. À direita vê-se os armazéns reformados do complexo Estação das Docas. Fonte: www.panoramio.com.

O complexo Estação das Docas, inaugurado em 2000, promoveu a reciclagem de três grandes armazéns do antigo porto de Belém, região contígua ao Ver-o-Peso. O projeto consistiu no *retrofit* dos armazéns para usos culturais, gastronômicos, de eventos e de lazer e na transformação do cais ao longo do dique num passeio bucólico que oferece para a cidade o descortínio da paisagem ribeirinha.

O projeto, de autoria da equipe coordenada pelos Arquitetos Paulo Chaves⁹¹ e Rosário Lima, se caracterizou por privilegiar a adaptação dos espaços submetendo-os a um mínimo de intervenção. Buscou a adequação das edificações sem perda das características industriais, preservando sua verdade estrutural, não obstante a busca pela maximização das transparências, evitadas apenas nas áreas em que os programas assim exigiram. Ocupando cerca de 500m de orla fluvial, os edifícios reformados passaram a abrigar restaurantes, cafés, espaços para exposições, auditório e salas de múltiplo uso para eventos e convenções, além de serviços e escritórios da administração do complexo. Os edifícios receberam tratamento padronizado e interferências de baixo impacto, como os acréscimos em estrutura metálica que configuram as varandas de frente para o rio e os túneis transparentes que fazem as interligações entre galpões. A substituição das laterais opacas por panos de vidro transformou a paisagem ribeirinha em pano de fundo para as atividades, ao mesmo tempo trazem a cidade e o rio para o interior dos edifícios (Figuras 3.112 a 3.115).



Figura 3.111. Vista aérea da frente ribeirinha de Belém. Em primeiro plano os armazéns reformados do complexo Estação das Docas. Fonte: www.panoramio.com.

92. O investimento no Complexo Estação das Docas foi de R\$ 19 milhões, em valores da época, montante pequeno se comparado às cifras envolvidas nos demais projetos analisados ou quando confrontado com os resultados em termos de efetiva requalificação espacial.

Fonte: PINTO & MENESES, 2008.



Figura 3.112. Interior de um dos galpões do complexo Estação das Docas. Fonte: www.panoramio.com.

As intervenções no Complexo Estação das Docas são relativamente pequenas, e até modestas⁹², se comparadas às pretensões dos projetos do Rio de Janeiro e ao que foi feito no *waterfront* de *Puerto Madero*, sua referência mais explícita. Entretanto a motivação é semelhante. Almeja-se a construção de espaços referenciais de uma urbanidade fundada nas atividades terciárias e na apropriação da paisagem no contexto do lazer e do turismo.

Sem dúvida a redefinição funcional caminha junto com a possibilidade de restrição do acesso a determinadas camadas da população em detrimento de fluxos exógenos com suposta capacidade financeira. A veiculação publicitária dos atributos do lugar porventura recorre a imagens que remetem a uma Belém particular, a uma realidade urbana idealizada por determinado grupo político ou setor da sociedade.

As tensões que se estabelecem entre os interesses populares, que se vêm colocados em segundo plano devido à seletividade decorrente do tipo e custo dos serviços oferecidos, e as intenções governamentais de criação de espaços propícios à inserção da cidade nos fluxos de capitais da atividade turística remetem às contradições sociais inerentes da sociedade capitalista dual em que vivemos (PINTO & MENESES, 2008). Tendo em vista esta moldura de ordem sócio-econômica, o êxito dos projetos urbanos, isto é, a construção da cidade para todos, depende sempre da capacidade gestora dos poderes locais de promover o equilíbrio entre os interesses difusos e divergentes que compõem a cena de disputa pelos espaços da cidade.



Figuras 3.113 a 3.115. Vistas do passeio à beira rio do complexo Estação das Docas. Fonte: www.estacaodasdocas.com.br.

As intervenções em Belém, como as demais, apóiam-se na diretriz basilar da gestão urbana contemporânea de atração de fluxos financeiros e de consumo para as cidades com o intuito de transformá-las em centros fortes de retenção de capitais. A tarefa da gestão urbana, entretanto, não pode focalizar unicamente as iniciativas de sensibilização destes fluxos, é imperativo desenvolver políticas tributárias e de investimentos claras e efetivas com vistas à redistribuição dos bens e rendas gerados a partir da inserção no circuito dos capitais altamente móveis da atualidade. Com efeito, como alerta HARVEY (1994), a despeito da redistribuição promovida pela economia de mercado, o papel do governo será sempre central neste quesito se se tem em mente o fortalecimento do mercado local de bens e de trabalho.

Este imperativo remete a um papel ativo do poder público com relação aos destinos da cidade, uma prerrogativa ainda incipiente na realidade social brasileira que, a despeito das conquistas democráticas pós-constituição de 1988 e do patamar conquistado pelo crescimento econômico, não ensejou ainda a consecução efetiva de instrumentos de gestão urbana, da redução das desigualdades sociais no ambiente urbano, da moradia para todos, da urbanidade, enfim, da qualidade de vida urbana.

As intervenções e projetos aqui elencados e analisados de modo sintético constituem referenciais empíricos importantes tendo em vista certos modelos de intervenção, princípios de gestão de projetos e recursos, métodos de projeto e estratégias para o enfrentamento de problemas urbanos com os quais o projeto realizado para Fortaleza será cotejado. Entendemos que estes exemplos de abordagem das questões urbanas críticas de cada contexto colocam-se, também, na condição de aportes teóricos posto que cristalizam concepções particulares de cidade, centros e frentes marítimas e ribeirinhas tendo em vista sua inserção na economia globalizada.

3.3. A Frente Marítima da Área Central de Fortaleza e os Grandes Projetos Urbanos: atividade turística e planejamento estratégico de cidade

No fundo, os gastos dos congressistas são a principal razão para se construir um centro de eventos

DAVID C. PETERSEN
Sports, Conventions and Entertainment Facilities, 1996

93. Em 2000 Fortaleza abrigava 2.141.402 habitantes e sua Região Metropolitana, composta de 13 municípios, abrigava cerca de 3.500.000 habitantes. Citamos os dados referentes ao censo realizado no ano de 2000 por serem contemporâneos aos levantamentos e análises realizados por ocasião do projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará, objeto central deste trabalho.
Fonte: IBGE – Censo 2000.

Fortaleza desponta para o século XXI como a quinta maior capital do país e núcleo polarizador da sexta maior Região Metropolitana em população⁹³. Detentora de um setor terciário forte, expressão maior da vida de relações da cidade, impõe-se aos demais municípios da Região e do Estado desenhando um quadro sócio-econômico profundamente assimétrico em termos de atividade econômica, investimentos em infraestrutura e equipamentos urbanos, inovação tecnológica, logística e comercial, oferta de emprego, lazer e cultura, dentre outros (SILVA, 2006).

A inexistência de uma rede de cidades médias próximas à capital – característica resultante dos processos de ocupação do interior – repercute na macrocefalia de Fortaleza. No decurso do século XX foi o único destino possível para as sucessivas levas migratórias produzidas pela ausência de políticas de combate às consequências das secas no interior do Estado. A partir dos anos 1970, com os primeiros impulsos de industrialização planejada e com o início da vertiginosa valorização do solo urbano decorrente do incentivo legal à verticalização das construções, assiste ao nascente processo de metropolização e ao surgimento de periferias precárias que configuraram a cidade dispersa de hoje. Atualmente, a despeito da insuficiência crônica de equipamentos e investimentos para as necessidades sociais básicas, intenta ingressar nas modernas indústrias do turismo, da cultura e dos eventos apresentando como fatores atrativos as singularidades do ambiente natural, o povo hospitaleiro e o ar aprazível dos espaços litorâneos.

Malgrado o quadro explícito de segregação sócio-espacial intra e interurbana e de enormes desigualdades nas oportunidades de investimento estatal e privado, Fortaleza e sua Região Metropolitana despontam como pólos de atração por excelência dos investimentos que

94. A eleição do empresário Tasso Jereissati, que fazia parte da diretoria do Centro Industrial do Ceará, representou uma ruptura com o clientelismo e o assistencialismo e pôs fim ao chamado 'ciclo dos coronéis' inaugurando um período de austeridade no trato da máquina pública e de adesão ao projeto neoliberal. Foi governador do Estado em três gestões (1987-1990, 1995-1998 e 1999-2002) e junto com Ciro Gomes (1991-1994), seu aliado político na época, orientou por dezesseis anos os destinos do Estado. Sob seu comando desenvolveram-se as recentes estratégias para inserção do Estado do Ceará nos fluxos turísticos nacionais e internacionais (GONDIM, 2002; PAIVA, 2011).

95. Destacamos o trabalho do arquiteto Ricardo Paiva (2011) como importante referência no estudo da atividade turística e suas implicações no processo de urbanização da RMF nos dias atuais. Assim posto, apoiamo-nos, em vários momentos, nas suas reflexões.

96. O Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE) é um programa de crédito para o setor público (Estados e Municípios) que foi concebido tanto para criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na Região Nordeste, quanto para melhorar a qualidade de vida das populações residentes nas áreas beneficiadas. O PRODETUR/NE é financiado com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e tem o Banco do Nordeste como Órgão Executor. Fonte: www.bnb.gov.br.

pretendem à reestruturação e organização do espaço tendo em vista o desenvolvimento econômico com base na atividade turística.

O turismo como estratégia de desenvolvimento econômico no Ceará.

No Ceará a recente promoção do turismo a atividade econômica estratégica para o desenvolvimento é obra do 'Governo das Mudanças', ciclo político que tem início com a eleição de Tasso Jereissati para o Governo do Estado em 1986⁹⁴. Segundo PAIVA⁹⁵ (2011), junto ao agronegócio e à indústria, o turismo é uma das estratégias de desenvolvimento econômico eleitas pelo 'Governo das Mudanças' com vistas à inserção definitiva do Estado nos fluxos da economia global. O primeiro passo do novo governo em direção ao planejamento da atividade turística foi a elaboração do PRODETURIS, Programa de Desenvolvimento do Turismo em Zona Prioritária do Litoral do Ceará, elaborado em 1989.

Segundo DANTAS (2002) o PRODETURIS representou uma prática política inovadora que valorizava as zonas de praia como mercadoria turística. O programa foi financiado pelo Governo do Estado e consistiu num guia para investidores e num indicador para o planejamento estatal da atividade no âmbito do litoral. Do PRODETURIS saíram as bases para o PRODETUR/CE, projeto derivado do PRODETUR/NE⁹⁶, elaborado em 1992.

Para Paiva,

"A criação do PRODETURIS revela que o Ceará antecipou as políticas de turismo em relação às iniciativas federais, elegendo o litoral como o lugar privilegiado de intervenção, acreditando na produtividade e competitividade do território" (PAIVA, 2011: 132).

As ações do PRODETURIS e, posteriormente, da primeira fase do PRODETUR/CE, concentraram-se na consolidação da faixa de praia da RMF e dos municípios litorâneos do Estado como destino turístico. Tendo como pano de fundo uma campanha agressiva de transformação do imaginário nacional e de construção de uma imagem positiva das potencialidades do semi-árido nordestino (DANTAS, 2002), os investimentos concentraram-se principalmente na criação, ampliação e melhoria das infraestruturas viárias, de transporte e saneamento.

O PRODETUR/CE atuou a partir da caracterização do litoral em quatro regiões turísticas (Figura 3.116), concentrando-se, no início de suas ações, na região turística II, situada imediatamente a oeste da RMF, denominada Costa do Sol Poente.

“A Costa do Sol Poente foi escolhida como principal foco de intervenção do PRODETUR/CE I devido a uma maior carência de infraestrutura, sobretudo no que se refere aos acessos às praias, desfavorecidos pela localização da BR 222, francamente mais distante do litoral e que funcionou por muito tempo como único meio de comunicação da capital com a costa oeste do Ceará” (PAIVA, 2011: 135).

As obras da primeira fase do PRODETUR/CE focalizaram adequações infraestruturais sem as quais a efetiva promoção do Estado nos roteiros turísticos nacionais e internacionais restaria inviabilizada. As principais intervenções dizem respeito à ampliação do sistema viário litorâneo que conecta Fortaleza às praias a leste e oeste, à adequação dos sistemas de esgotamento sanitário dos municípios litorâneos e, principalmente, à construção do novo Terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins, que corresponde, sozinha, a quase metade dos recursos levantados (Tabela 01).



Figura 3.116. Mapa das regiões turísticas do Estado do Ceará segundo o PRODETUR I.
Fonte: PRODETUR/CE. (Elaborado por PAIVA, 2011)

Tabela 01: Síntese dos Investimentos do PRODETUR/CE I

Projetos	US\$ Milhões	Participação (%)
Rodovias	24,24	14,8
Aeroporto	78,20	47,7
Saneamento Básico	25,76	15,7
Meio Ambiente	5,07	3,1
Desenvolvimento Institucional	2,68	1,6
Aquisição de Terras	5,67	3,5
Engenharia e Administração	6,19	3,8
Custos Financeiros	16,0	9,8
Total	163,81	100,00

Fonte: PRODETUR/CE apud PAIVA, 2011.

97. Destaque para a duplicação do trecho Fortaleza – Aquiraz da CE 040, a construção da CE 025, que liga Fortaleza à prainha, pelo Porto das Dunas, e a construção da CE 090, que interliga os núcleos litorâneos do município de Caucaia. Fonte: PAIVA, 2011.

98. O Complexo teve sua construção iniciada em 1996 e começou a operar em 2001. Foi concebido para atender às demandas de exportação do agronegócio e atender indústrias de base voltadas para a siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e geração de energia elétrica. O terminal é o quarto maior exportador do nordeste e o primeiro do Brasil em exportação de frutas. Atualmente prepara-se para abrigar uma siderúrgica, uma refinaria de petróleo e uma usina termoelétrica. Fontes: www.cearaportos.gov.br / PAIVA, 2011.

99. O PROURB foi realizado entre 1995 e 2003 e tinha como objetivo “viabilizar a estruturação urbana de um conjunto de 50 cidades cearenses visando a dar suporte ao desenvolvimento econômico, social e ambiental sustentado, melhorando a qualidade de vida da população e tornando as cidades competitivas para atrair indústrias, impulsionar a agricultura irrigada e incrementar o turismo”. Envolveu ações de Gestão Municipal, Planejamento Urbano, Infra-estrutura Urbana, Hidrometração e Profissionalização de Jovens. Dentre seus resultados foram realizados 46 Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano (PDDUs), 5 Planos de Desenvolvimento Regionais (PDRs) e 1 Plano Diretor de Habitação (PDH). Fonte: SDLR – Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional do Ceará.

100. O Banco Interamericano de Desenvolvimento é a principal fonte de financiamento multilateral para o desenvolvimento econômico, social e institucional sustentável na América Latina e no Caribe. Fonte: www.iadb.org.

101. Pesquisa da SETUR de 2008 aponta as praias do Cumbuco, Canoa Quebrada e Jericoacoara como as preferidas pelos turistas.

Paralelamente às ações do PRODETUR/CE o Estado investiu fortemente em melhorias nas rodovias estaduais⁹⁷ que dão acesso às praias; instalou o Complexo Industrial e Portuário do Pecém⁹⁸, localizado no limite entre os municípios de Caucaia e São Gonçalo do Amarante; investiu no início das obras do Metrofor, o metrô de Fortaleza; desenvolveu, junto a municípios interioranos e litorâneos, o PROURB, Projeto de Desenvolvimento Urbano e Gestão de Recursos Hídricos⁹⁹; e realizou o SANEAR, Programa de Infraestrutura Básica e Saneamento de Fortaleza, que envolveu obras de esgotamento sanitário, drenagem pluvial, coleta de resíduos líquidos e urbanização das faixas de proteção dos recursos hídricos (PAIVA, 2011).

As ações realizadas pelo Estado do Ceará, sejam as derivadas do PRODETUR/CE ou as que empreendeu com recursos próprios convergem, como afirma Benevides (1998), para a valorização de condições e pré-requisitos existentes na paisagem litorânea, na cultura, na religiosidade, no artesanato, na culinária e na indústria da moda. Segundo este autor existiriam cinco razões fundamentais para a priorização do turismo como alternativa de desenvolvimento pelo Estado do Ceará. Primeiro, o turismo seria estratégico em razão das históricas dificuldades e características de sua agricultura e de sua indústria; segundo, pela saturação de pólos turísticos tradicionais que, junto à imagem positiva do Estado face à opinião pública e mídias nacionais, refletiram no incremento de aproximadamente 30% na frequência turística entre 1990 e 1995; terceiro, pela convergência entre um Estado que assume novo papel indutor de desenvolvimento e as diretrizes de financiamento das agências multilaterais, especialmente o BID¹⁰⁰; quarto, pelo caráter integrador do turismo tendo em vista o potencial do PRODETUR/CE na articulação e estruturação dos vários subsistemas da região litorânea (ocupação do espaço, meio ambiente, nucleação urbana, infraestrutura física e social, gestão municipal e potencialidades econômicas); e quinto, pelas possibilidades de ampliar o exercício de um estilo de relacionamento não patrimonialista e não clientelista com o setor privado (BENEVIDES, 1998).

Tendo em vista estas razões, importa ressaltar que o estratégico no âmbito do turismo no Ceará traduz-se, fundamentalmente, pela ação do Estado na montagem de uma infraestrutura turística capaz de viabilizar investimentos privados, sobretudo nos setores de hotelaria, lazer e serviços, via de regra voltados ao consumidor de alta renda, e atuantes, principalmente, na franja litorânea dos municípios da RMF e em alguns pólos atrativos singulares¹⁰¹.

102. Em 1971 foi criada a EMCETUR, Empresa Cearense de Turismo S.A., primeira iniciativa de promoção da atividade turística no Ceará, que resultou na criação de um Centro de Turismo no edifício histórico da antiga Cadeia Pública, no Centro da cidade e na construção do Centro de Convenções do Ceará, no então Isolado bairro da Água Fria. Mas a inserção do turismo nos moldes do planejamento estatal contemporâneo só se dá a partir do 'Governo das Mudanças' que cria, em 1995, a SETUR, Secretaria de Turismo do Estado, passando o órgão gestor da atividade turística a uma condição privilegiada hierarquicamente entre as demais secretarias de governo. Fonte: PAIVA, 2011.

103. Segundo dados da Infraero o Novo Terminal foi projetado para absorver 6,2 milhões de passageiros/ano. Prevendo que as operações no Terminal se aproximariam do limite quando da realização da Copa de 2014 a Infraero abriu, no início de 2012, licitação para a ampliação do Terminal e do pátio de aeronaves além de adequação do sistema viário de acesso. Fonte: www.infraero.gov.br.

Fortaleza comparece neste cenário como lugar de concentração das ações de comando do setor, ordenando-o e organizando os fluxos entre os vários agentes e lugares produtores do espaço turístico litorâneo. A capital impõe-se, portanto, como núcleo de ações hegemônicas de definição das prioridades de investimento por meio do planejamento governamental via Secretaria de Turismo do Estado – SETUR¹⁰², desempenhando a função precípua de solidarizar ações pulverizadas, porém articuladas, de turistificação independente da contiguidade dos territórios sobre os quais incidem (BENEVIDES, 1988).

Os dados referentes à demanda turística revelam que as políticas dos 'Governos das Mudanças' – principalmente na segunda gestão Tasso Jereissati (1995-1998) – surtiram incontestável efeito (Tabela 02). Neste período as demandas nacionais e internacionais praticamente dobraram e seguem aumentando sensivelmente até os dias atuais. O Aeroporto Internacional Pinto Martins chegou no final de 2009 superando a marca de quatro milhões de embarques e desembarques, aproximando-se do limite de sua capacidade operacional¹⁰³.

Tabela 02: Demanda Turística via Fortaleza – 1995-2011

Anos	Total		Nacional		Internacional	
	Turistas	Índice (%)	Turistas	Índice (%)	Turistas	Índice (%)
1995	761.777	100,0	723.688	100,0	38.089	100,0
1996	773.247	101,5	733.038	101,3	40.209	105,6
1997	970.000	127,3	914.710	126,4	55.290	145,2
1998	1.297.528	170,3	1.218.379	168,4	79.149	207,8
1999	1.388.490	182,3	1.296.850	179,2	91.640	240,6
2000	1.507.914	197,9	1.387.281	191,7	120.633	316,7
2001	1.631.072	214,1	1.458.178	201,5	172.894	453,9
2002	1.629.422	213,9	1.446.927	199,9	182.495	479,1
2003	1.550.857	203,6	1.356.539	187,4	194.318	510,2
2004	1.784.354	234,2	1.534.544	212,0	249.810	655,9
2005	1.968.856	258,5	1.703.060	235,3	265.796	697,8
2006	2.062.493	270,7	1.794.369	247,9	268.124	703,9
2007	2.079.590	273,0	1.830.039	252,9	249.551	655,2
2008	2.178.395	286,0	1.956.285	270,3	222.110	583,1
2009	2.466.511	323,8	2.256.858	311,9	209.653	550,4
2010	2.691.729	353,3	2.472.299	341,6	219.430	576,1

Fonte: SETUR/CE, 2012.

103. Para dar uma idéia do crescimento do setor, a quantidade de estabelecimentos de hospedagem no Estado cresceu 80% entre 1994 e 2000 e o impacto da receita turística no PIB do Estado saltou de 4% em 1995 para 11,1% em 2010. Fontes: CEARÁ – SETUR, 2009/ CEARÁ – SETUR, 2012.

104. Dentre os efeitos mais vultosos dos investimentos no setor PAIVA (2011) destaca a proliferação de *Resorts* em praticamente todo o litoral cearense. Estes equipamentos, implantados em localizações ambientalmente privilegiadas, constroem, com sua feição *kitsch* supostamente regionalista, enclaves privados sem nenhuma relação com o lugar.

105. O PLANEFOR foi uma iniciativa do Centro Industrial do Ceará (CIC) apoiada pelas entidades ligadas ao sistema FECOMÉRCIO e pelo Governo do Estado com o objetivo de realizar o Planejamento Estratégico da Região Metropolitana de Fortaleza e apoiar a implementação de projetos nas áreas do urbanismo, meio ambiente, economia, mobilidade, educação, saúde, cultura e cidadania. Criado em 1998, não logrou interferência significativa nas políticas urbanas para a cidade. Atualmente encontra-se sem atividade.

106. O Projeto Fortaleza Atlântica foi iniciativa da arquiteta Anya Ribeiro, que esteve à frente da SETUR-CE nas duas últimas gestões de Tasso Jereissati (1995-1998 e 1999-2002), período no qual elaborou o PRODETURIS e coordenou as ações do PRODETUR I.

107. Termo utilizado nos documentos promocionais do projeto pela SETUR-CE. Alude à intenção de afirmar Fortaleza como porta de entrada dos fluxos de cruzeiros marítimos que chegam ao Brasil devido à sua posição geográfica estratégica em relação aos centros emissores na América do Norte e na Europa.

A ampliação da quantidade de equipamentos voltados à indústria do turismo são indicadores importantes do grau de investimento realizado pelo Estado e pela iniciativa privada, e os impactos na economia são evidentes¹⁰³. A expressividade dos dados não esconde, entretanto, que os investimentos situam-se quase que exclusivamente no âmbito do turismo litorâneo fundado no binômio sol-mar com foco nas praias dos municípios vizinhos à capital¹⁰⁴, que, a despeito das condições favoráveis da geografia e do clima locais, resta sempre comprometido pelo caráter sazonal da demanda, concentrada majoritariamente nos meses de janeiro e julho (CEARÁ – SETUR, 2012).

Do turismo com base no binômio sol-mar para o turismo de eventos.

Este trabalho tem como objeto central a análise do mais significativo episódio de cristalização de idéias com o objetivo de criação de espaços e equipamentos para uma atividade turística complementar ao já consolidado turismo de lazer: o projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC, elaborado entre 2000 e 2002.

O projeto para o CMEFC figura como síntese e corolário do processo de revalorização do projeto urbano no âmbito da reabilitação da Área Central e da Frente Marítima de Fortaleza. Este processo, que tem início com a materialização dos projetos apresentados no capítulo anterior, culmina, no final dos anos 1990, como resultado da emergência de um novo olhar para as potencialidades da cidade face à atividade turística.

Após mais de uma década de esforços no sentido da construção da infraestrutura básica e da promoção das peculiaridades locais com vistas à elevação da atividade turística a um patamar significativo dentro da economia do Estado, a Secretaria de Turismo do Estado do Ceará, em parceria com a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), o Centro Industrial do Ceará (CIC), o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-CE) e o Plano Estratégico de Fortaleza (PLANEFOR)¹⁰⁵, lançaram em 1998 o Projeto Fortaleza Atlântica¹⁰⁶, um programa que pretendia concentrar esforços na transformação de Fortaleza numa espécie de ‘Portal do Atlântico’¹⁰⁷, incluindo-a no rol de cidades modernas e bem equipadas, resgatando o contato franco com o meio aquático por meio de intervenções urbanas em áreas degradadas ou que se encontravam com o acesso ao mar bloqueado (BASBOSA, 2006).

108. Bairros constituídos por moradias precárias, resultantes de assentamentos informais nas faixas de praia próximas, respectivamente, ao Porto do Mucuripe e ao Arraial Moura Brasil, a oeste da Área Central.

O Projeto Fortaleza Atlântica pretendia a urbanização de 23km da orla marítima de Fortaleza. Para isso dividiu-a em três zonas, denominadas *Clusters*. O *Cluster 1*, da Praia do Futuro ao Porto do Mucuripe, o *Cluster 2*, da Av. Beira Mar ao Centro, e o *Cluster 3*, do Pirambu à foz do Rio Ceará (Figura 3.117). O pressuposto básico do projeto era a mudança do quadro social e econômico de áreas litorâneas como o Serviluz e o Pirambu¹⁰⁸ que, apesar de ocupadas por populações de baixa renda, aparentavam enorme potencial como recurso para o lazer e para o turismo, além de figurarem como vetores potenciais de expansão dos empreendimentos imobiliários realizados na Beira Mar e na Praia de Iracema (BARBOSA, 2006; DANTAS, 2002).

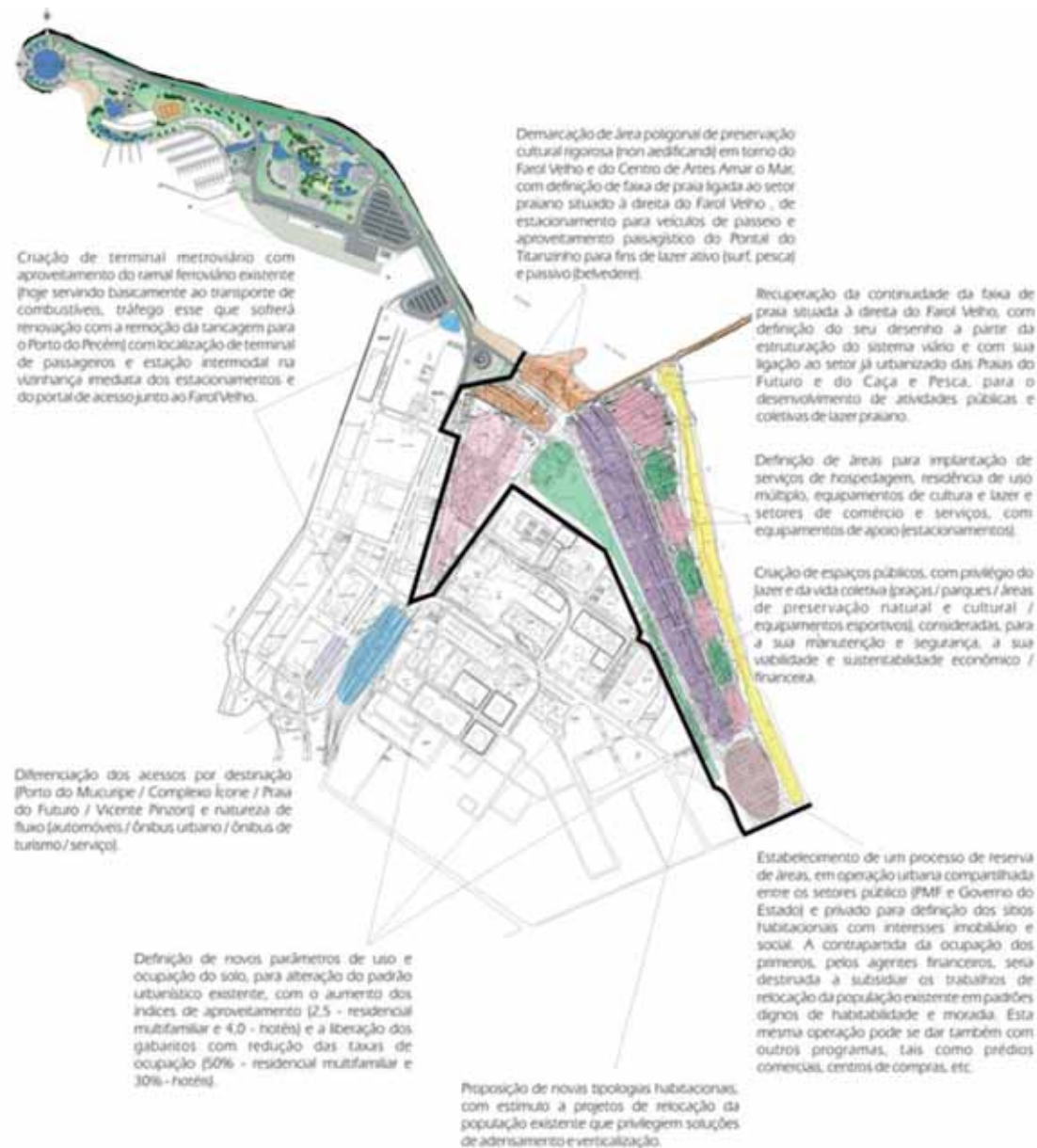
As iniciativas do Projeto Fortaleza Atlântica tiveram duração bastante efêmera, não tendo sido encampadas pelos governos estaduais posteriores nem apoiadas pela gestão municipal da época. Entretanto, apesar da curta duração, o projeto chegou a promover, em 1998, uma ação representativa dos desígnios que os promotores do Fortaleza Atlântica vislumbravam para a capital, o Concurso para o Símbolo Ícone de Fortaleza, que tinha por objetivo

“a construção de um ícone urbano à altura dos existentes em outras metrópoles que sintetizasse a vocação turística da cidade” (PAIVA, 2011: 255).

Legenda: 1. *Cluster 1*: do Porto do Mucuripe à Praia do Futuro / 2. *Cluster 2*: da Av. Beira Mar ao Centro / 3. *Cluster 3*: do Pirambu à foz do Rio Ceará.



Figura 3.117. Zonas de intervenção definidas pelo Projeto Fortaleza Atlântica em 1998. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo autor)



O concurso para o Ícone de Fortaleza foi a primeira iniciativa coordenada pelo Estado em parceria com o setor empresarial cujo programa fora elaborado tendo em vista a criação de um espaço de lazer representativo da importância da cidade no cenário do turismo e compatível com sua escala metropolitana (BARBOSA, 2006), superando a costumeira visão pontual predominante nas iniciativas anteriores, como no caso da reforma da Praça do Ferreira.

A área destinada ao projeto contemplava a península da Praia Mansa, o entorno do antigo Farol do Mucuripe e toda a área do bairro Serviluz, situado entre as áreas de tancagem no retroporto – que seriam parcialmente transferidas para o novo Porto do Pecém – e o mar. Incidindo numa área de aproximadamente 80ha o projeto previa intervenções articuladas de arquitetura e desenho urbano numa escala que se afigurava nova quando comparada à história recente das intervenções urbanas na cidade.



Figuras 3.118 e 3.119. Implantação geral do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999 e vista aérea do Porto do Mucuripe. Fontes: Nasser Hissa Arquitetos Associados / www.azulnordeste.blogspot.com

109. Construído entre 1840 e 1846 e desativado em 1957, foi tombado pelo IPHAN em 1982 passando a abrigar o Museu do Jangadeiro, hoje Museu de Fortaleza.

110. De autoria da equipe formada pelos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa.

O projeto partia das seguintes premissas: a transferência do transporte de cargas e atividades correlatas para o Complexo Industrial e Portuário do Pecém e consequente afirmação do Porto do Mucuripe como porto de passageiros visando atrair fluxos de cruzeiros marítimos da América do norte e da Europa; a valorização do entorno do Farol do Mucuripe¹⁰⁹; a reestruturação de toda a área do Serviluz contemplando a relocação da população em novas unidades habitacionais, a definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo e o incentivo à implantação de equipamentos de hotelaria e de residências multifamiliares; a reestruturação dos espaços públicos com implantação de praças para o lazer e áreas de preservação natural com vistas ao equilíbrio entre áreas construídas e não construídas; e diretrizes gerais de soluções de acessibilidade ao conjunto e de integração ao tecido urbano e ao sistema de transportes públicos.

A proposta vencedora¹¹⁰ do certame previa intervenções em duas etapas; a primeira contemplava a área da Praia Mansa e do quebra-mar onde propunha a instalação do ícone-símbolo propriamente dito além de todo um aparato construído voltado ao lazer turístico, cultural e de entretenimento; a segunda reunia as diretrizes gerais de ocupação e de sistema viário para a porção continental da área de intervenção (Figuras 3.118 a 3.126).

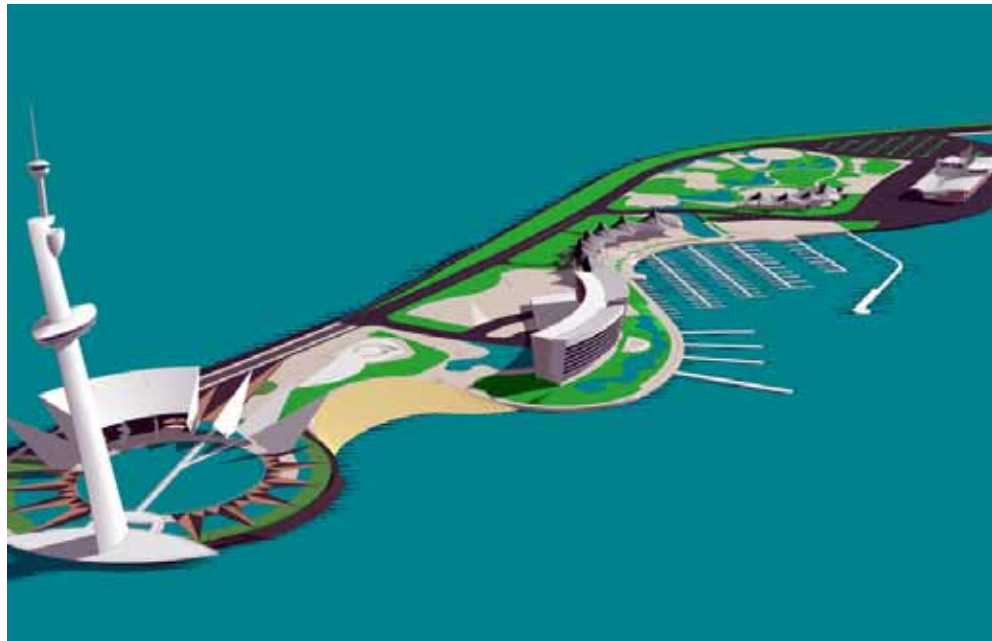


Figura 3.120. Vista aérea do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999. Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.



Figura 3.121. Vista do Serviluz com o Farol do Mucuripe e o quebra-mar ao fundo. Fonte: www.panoramio.com.

111. Paris (Torre Eiffel), Nova York (Estátua da Liberdade), Sydney (Ópera), Londres (Big Ben, London Eye), Lisboa (Torre Vasco da Gama), Toronto (CN *Tower*), Rio de Janeiro (Cristo Redentor), entre outras.

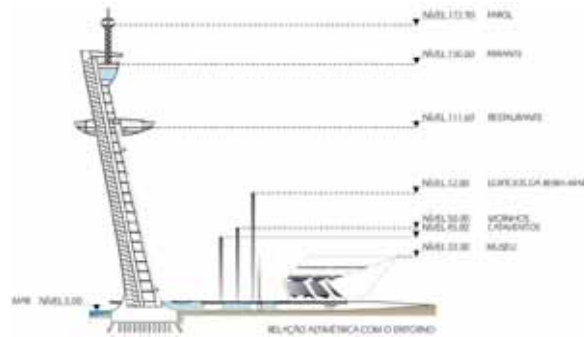


Figura 3.122. Esquema vertical do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999. Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.

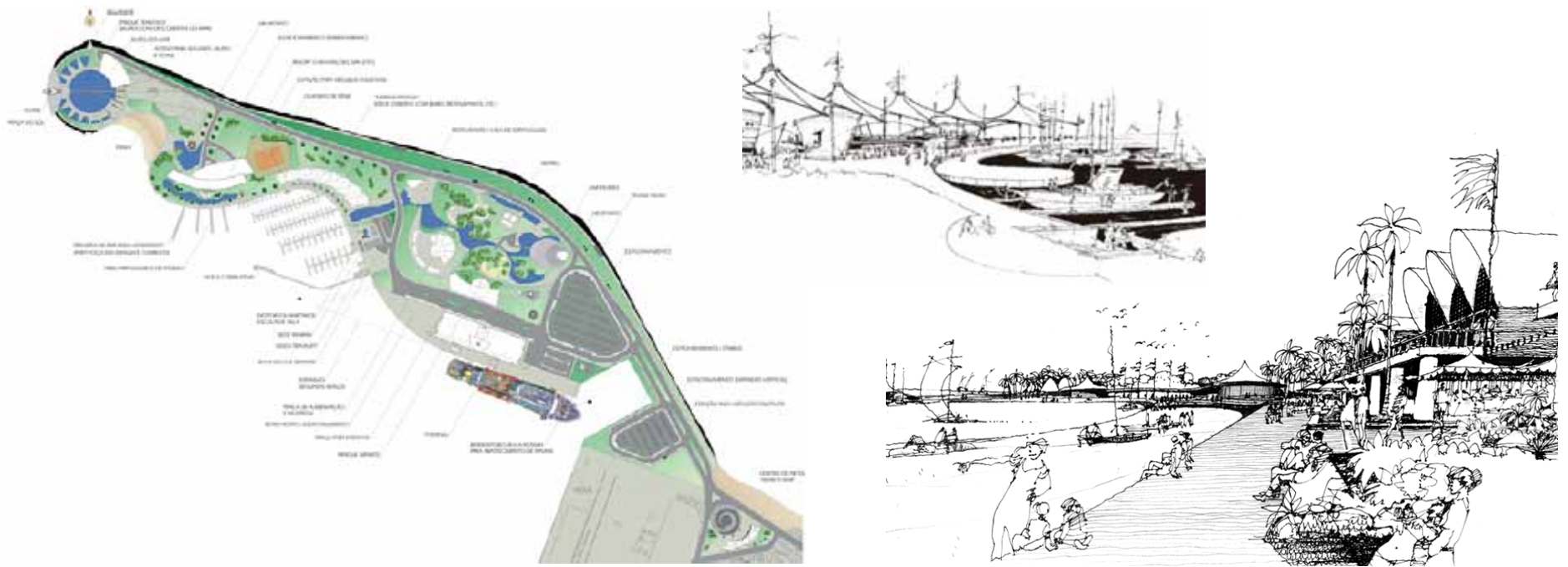
A proposta implantava no extremo do quebra-mar o grande obelisco-mirante, o ícone-símbolo que buscava sintetizar o ímpeto da cidade face ao atlântico. Com singular elegância um grande mastro em estrutura de concreto com aproximadamente 150m de altura se impunha ao conjunto e assinalava, na paisagem, uma imagem de arrojo e modernidade que pretendia representar Fortaleza no circuito das cidades-com-marco¹¹¹. No embasamento a proposta contemplava uma edificação para o Museu do Mar e um parque temático ligado a um aquário que ficaria situado abaixo da cota do piso da praça. Todo este setor, de acesso público irrestrito, seria ladeado por uma faixa de praia que, por sua vez, o separava do setor hoteleiro que contemplava um *resort* de grande porte com áreas de convenções, píeres para embarcações de passeio, heliponto e estacionamento em subterrâneo. No centro da península a proposta previa um amplo setor de comércio e serviços com bares e restaurantes sob cobertas em estruturas tensionadas e amplos passeios com acesso para uma marina e com vistas para a cidade. Na porção mais próxima do continente situava o novo Terminal Marítimo de Passageiros, um grande parque com anfiteatro, uma área para eventos além de estacionamentos. Todo o conjunto se articulava por meio de um circuito periférico de pedestre que seria provido de um sistema de transporte coletivo de baixo impacto (*people mover*).



Figura 3.123. Imagem do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999. Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.

Toda essa porção peninsular da proposta, que perfazia uma área de aproximadamente 36ha, resultaria de uma engorda da Praia Mansa com areias provenientes das dragagens necessárias para ampliação do calado do porto.

No continente a proposta se estruturava a partir da valorização do antigo Farol do Mucuripe por meio da demarcação de uma área *non aedificandi* no seu entorno com vistas ao aproveitamento paisagístico da Praia do Titanzinho. Como marco de entrada do conjunto, o Farol passaria a abrigar um centro de promoção de atividades artísticas com funções de apoio às comunidades da região e ao turismo. Toda a área restante delimitada pelo polígono de intervenção (Figura 3.118), com superfície de cerca de 40ha, foi objeto de diretrizes de planejamento que buscavam uma convergência entre a implantação de uma zona hoteleira e de usos mistos e a relocação da população existente com base em tipologias que privilegiassem o adensamento e a moderada verticalização.



Figuras 3.124 a 3.126. Imagens do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999. Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.

Esse ponto chave do projeto se afigurava, na ocasião, como diretriz completamente nova no âmbito do planejamento e desenho urbanos em Fortaleza. A proposta reunia recomendações que tencionavam superar o tradicional caráter discricionário do planejamento e do desenho urbanos, habitualmente vinculados a projetos de expansão urbana periférica, e por isso percebidos como instrumentos arbitrários de controle cujos resultados promoviam mais segregação socioespacial do que oportunidades de aproveitamento das estruturas existentes com vistas à utilização coletiva dos espaços da cidade.

A proposta, entretanto, caminhava na contramão do papel usualmente desempenhado pelo desenho urbano. Valia-se de infraestruturas existentes – como o sistema viário e as instalações ferroviárias – e das potencialidades naturais do sítio. Punha em primeiro plano a requalificação dos espaços com base na ampliação de áreas verdes públicas que restabeleceriam o domínio coletivo da faixa de praia. Nos vazios urbanos e nas áreas ocupadas pelo uso habitacional precário recomendava o estímulo à exploração da valorização do solo pelo mercado imobiliário, que, em contrapartida, subsidiaria os trabalhos de relocação segundo padrão de habitabilidade determinado pelo setor público envolvido e pelas lideranças comunitárias.

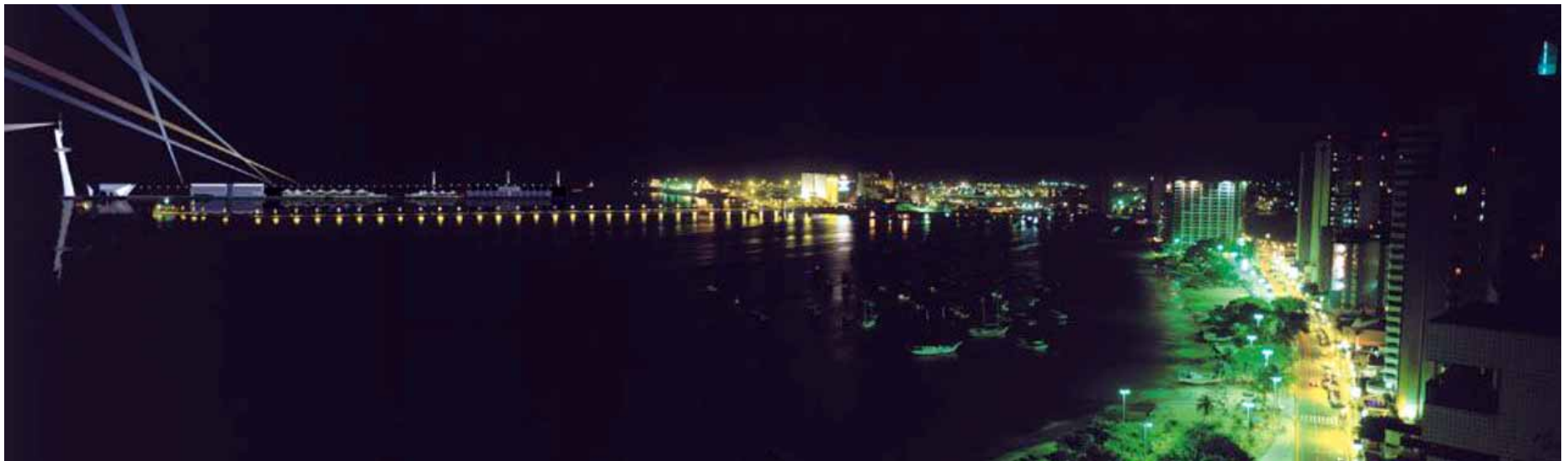


Figura 3.127. Imagem do projeto vencedor do Concurso Símbolo Ícone de Fortaleza de autoria dos arquitetos José Nasser Hissa, Francisco Nasser Hissa, Antônio Carlos Campelo Costa, Romeu Duarte Junior e Airton Barbosa, 1999. Fonte: Nasser Hissa Arquitetos Associados.

112. Na época comandada por Juraci Magalhães, opositor do governo estadual de Tasso Jereissati. Afeito a práticas políticas notadamente populistas e detratador de qualquer prática de planejamento urbano organizada, extinguiu, em 1998, na sua segunda gestão como prefeito, o IPLAM, Instituto de Planejamento do Município de Fortaleza.

A proposta atestava claramente as intenções dos promotores: afirmar o turismo como atividade indutora do crescimento econômico e da melhoria social a partir da conjugação entre a potencialização do mercado da construção civil, a geração de empregos e a capacitação profissional da população residente. Como afirma Barbosa,

“é certo que uma intervenção desse porte sobre o espaço urbano tornar-se-ia inviável sem a atuação da iniciativa privada, especialmente do setor da construção civil. O compromisso com o capital privado reside na garantia, pelo setor público, de intervenções que possibilitem lucros aos envolvidos. Aos gestores cabe a tarefa de manter o equilíbrio dessa cooperação público-privado, de forma a evitar consequências indesejáveis para a cidade e sua população, como a expulsão da população residente do local e a intensificação do quadro de segregação socioespacial” (BARBOSA, 2006: 152).

Embora perseguisse, no desenho, a confluência desses interesses, a proposta não obteve apoio nas representações populares e foi qualificada pela gestão municipal¹¹² como ação elitista e descontextualizada, iniciativa particular do empresariado visando unicamente à exploração do solo e, conseqüentemente, ao lucro.

Como se poderia prever diante de uma proposta de envergadura, as ponderações sobre os impactos, prejuízos e benefícios da intervenção protestaram valendo-se do argumento – recorrente no campo do desenho urbano – de que o projeto passava ao largo dos problemas estruturais da cidade. Partindo deste pressuposto, que de certa forma denuncia o grau de desconhecimento e confusão que cercam o planejamento e o desenho urbanos, a apreciação do projeto resumiu-se à denúncia de um caráter supostamente cosmético e localizado, mero exercício de exploração pontual descomprometido com a realização da função social do espaço.

As reflexões de Farret (1995) acerca dos desafios do desenho urbano colocam uma luz importante sobre a questão.

“Se (...) o desenho urbano não tem o poder de provocar transformações estruturais na cidade (...) qual seria, então, a sua função social? (...) Se visto como exercício de estética localizada, que começa e acaba nela mesma, a imagem acima pode até ter validade. No entanto, se visto como

uma ação de projeto que, com base na compreensão das heterogeneidades, das identidades tipológicas e das práticas sociais cotidianas, articula, 'costura' e preenche os interstícios entre o novo e o preexistente, o desenho urbano apresenta um conteúdo social mais nítido e relevante. (...) Trata-se de uma política voltada para a ocupação dos espaços construídos da cidade, em oposição ao modelo tradicional de expansão periférica. Esta nova política postula uma melhor utilização coletiva do enorme capital fixo representado pelo estoque de edificações existentes na cidade" (FARRET, 1995: 331-332) (Aspas no original).

A complexidade dos problemas urbanos e sociais de Fortaleza, quando somada ao acúmulo de oportunidades perdidas em termos de ajustes espaciais após décadas de inação no campo do desenho urbano, resultou na flagrante descrença popular quanto a qualquer iniciativa de intervenção no espaço urbano que tenha por fundamento uma aproximação entre as políticas públicas e a economia de mercado. Esta aproximação, aparentemente impossível do ponto de vista do equilíbrio entre interesses econômicos privados, qualidade física e ambiental da cidade e equidade de acesso às positivities do urbano, constitui o maior desafio do desenho urbano e campo fértil para a ação de arquitetos comprometidos com os destinos das cidades.

Tomemos como exemplo qualquer cidade que tenha investido no planejamento urbano e concretizado políticas urbanas de caráter socializante em termos de fruição da cidade e veremos como fatores preponderantes da sua viabilidade a sensibilização do setor imobiliário e, principalmente, o papel decisivo desempenhado pelo desenho urbano.

Há ainda um longo caminho a percorrer quando se trata de superar as visões mesquinhas e acanhadas que relegaram o desenho urbano ao limbo no qual ele se encontra. Percebido como fator secundário no processo de transformação da cidade, como mero 'instrumento de elitização', será sempre combatido sob o argumento do acirramento das desigualdades e da segregação socioespacial.

As experiências anteriormente apresentadas (item 3.2) mostram, contudo, que é possível concertar estratégias que apontam para o acordo entre iniciativa privada, poder público, planejadores, arquitetos e sociedade. A participação política dos envolvidos em igualdade de acesso torna-se, portanto, o elemento chave do desenho urbano contemporâneo.

113. Grande parte das informações acerca do processo de concepção e desenvolvimento do projeto do CMEFC, bem como de todo o trâmite institucional envolvido, foi levantada durante entrevistas realizadas com o arquiteto entre novembro de 2011 e fevereiro de 2012.

114. A 43ª Reunião Anual da Assembléia de Governadores, promovida pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, aberta com palestra proferida pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, reuniu governadores do BID, em sua maioria ministros da Fazenda, presidentes de bancos centrais ou conselheiros nos países-membros regionais e extra-regionais, para debater a situação econômica e social da América Latina e do Caribe. Participaram ainda representantes de instituições financeiras multilaterais, órgãos de desenvolvimento e bancos privados. A escolha de Fortaleza estava relacionada às novas estratégias do banco, que vinha direcionado cada vez mais recursos para o Nordeste. No total participaram do encontro quase cinco mil pessoas provenientes de 58 países.

115. Observando o levantamento dos gastos diários e do tempo de permanência dos indivíduos enquadrados no segmento de congressos e eventos no ano de 2010 (Tabela 04) veremos que a sugestão dos arquitetos tinha fundamento, pois, apesar de ser o grupo no qual se verifica o menor tempo de permanência na cidade, é aquele que apresenta o maior gasto percapita diário dentre todos os segmentos turísticos. Outro dado nada negligenciável era o fato de que em 1999 apenas 18% do total de eventos ocorridos em Fortaleza se realizaram no atual Centro de Convenções. Cerca de 52% destes se realizaram em espaços de convenções privados em hotéis da cidade e de municípios vizinhos.

116. A equipe era formada pelos arquitetos Delberg Ponce de Leon, Fausto Nilo, José Neudson Bandeira Braga e José Liberal de Castro. Os dois últimos, professores titulares aposentados e fundadores do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, foram convidados pelos primeiros a integrarem a equipe em razão de suas contribuições à arquitetura local e aos estudos sobre a história e a evolução urbana de Fortaleza.

Após o engavetamento do projeto para o Ícone de Fortaleza, a proposta de implantação do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC – na região do Poço da Draga, no início dos anos 2000, constituiu a iniciativa mais significativa de busca deste acordo. Por esta razão sua leitura passa ao primeiro plano de importância para este trabalho.

O fundamento para a proposta do CMEFC foi a percepção de que Fortaleza, a exemplo de inúmeras cidades no Brasil e no mundo, deveria investir em formas de turismo que pudessem contribuir para a superação da restrição imposta pelo caráter sazonal da demanda no segmento do turismo de lazer. Curiosamente – ou infelizmente – apesar de possuir os dados que atestavam a fraca participação dos segmentos de negócios e eventos no total da demanda turística (Tabela 03), não partiu do Governo do Estado ou da SETUR a idéia de criação de um complexo multifuncional para fomentar o setor.

No final de 2000 os arquitetos Delberg Ponce de Leon¹¹³ e Fausto Nilo foram convidados pelo governador Tasso Jereissati para estudar a possibilidade de construção de um auditório para abrigar a 43ª Reunião Anual da Assembléia de Governadores promovida pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, que seria realizada em Fortaleza em março de 2002¹¹⁴. Do encontro saíram com a incumbência de elaborar um estudo das localizações potenciais do equipamento, mas não sem antes convencer o governador de que o Estado deveria investir não apenas num auditório para um evento pontual, mas num equipamento de maior complexidade, de caráter permanente e impactante, à altura do desafio de consolidar Fortaleza no cenário da economia de eventos e negócios em escala mundial¹¹⁵.

Como visto no capítulo anterior, a idéia de criação de um equipamento com estes atributos já havia sido considerada nos projetos apresentados pelas equipes participantes no Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade, realizado em 1999, de modo que a Área Central da cidade figurava, naturalmente, como a área de maior potencial para sua instalação. Entretanto, para seguir o protocolo solicitado pelo Governo do Estado uma equipe de arquitetos¹¹⁶ procedeu a um estudo das possíveis localizações tendo em vista o porte do equipamento, as demandas de infraestrutura e acessibilidade e, sobretudo, à disponibilidade de terrenos de grande dimensão dentro da área urbanizada da cidade.

Tabela 03: Demanda Turística via Fortaleza por segmento – 1995 a 2010

Anos	Lazer		Eventos		Negócios		Outros		Total	
	Turistas	% ¹	Turistas	%	Turistas	%	Turistas	%	Turistas	%
1995	571.333		15.236		152.355		22.853		761.777	
% ²	75,0		2,0		20,0		3,0		100,0	
1996	578.899	1,3	16.441	7,9	155.542	2,1	22.365	-2,1	773.247	1,5
%	74,9		2,1		20,1		2,9		100,0	
1997	651.840	12,6	24.250	47,5	267.720	72,1	26.190	17,1	970.000	25,4
%	67,2		2,5		27,4		2,9		100,0	
1998	827.823	27,0	53.199	119,4	382.771	43,0	33.735	28,8	1.297.528	33,8
%	63,8		4,1		29,6		2,5		100,0	
1999	937.231	13,2	86.086	61,8	330.461	-13,7	34.712	2,9	1.388.490	7,0
%	67,5		6,2		24,0		2,3		100,0	
2000	995.223	6,2	91.983	6,8	372.455	12,7	48.253	39,0	1.507.914	8,6
%	66,0		6,1		24,7		3,2		100,0	
2001	1.065.090	7,0	94.602	2,8	445.283	19,6	26.097	-45,9	1.631.072	8,2
%	65,3		5,8		27,3		1,6		100,0	
2002	1.153.631	8,3	97.765	3,3	311.220	-30,1	66.806	156,0	1.629.422	-0,1
%	70,8		6,0		19,1		4,1		100,0	
2003	1.153.838	0,0	96.153	-1,6	265.197	-14,8	35.670	-46,6	1.550.857	-4,8
%	74,4		6,2		17,1		2,3		100,0	
2004	1.215.872	5,4	75.992	-21,0	221.773	-16,4	37.221	4,3	1.784.354	15,1
%	78,4		4,9		14,3		2,4		100,0	
2005	1.643.995	35,2	110.256	45,1	206.730	-6,8	7.875	-78,8	1.968.856	10,3
%	83,5		5,6		10,5		0,4		100,0	
2006	1.404.558	-14,6	94.875	-14,0	505.311	144,4	57.750	633,3	2.062.493	4,8
%	68,1		4,6		24,5		2,8		100,0	
2007	1.318.460	-6,1	110.218	16,2	559.410	10,7	91.502	58,4	2.079.590	0,8
%	63,4		5,3		26,9		4,4		100,0	
2008	1.376.746	4,4	159.023	44,3	516.280	-7,7	126.347	38,1	2.178.395	4,8
%	63,2		7,3		23,7		5,8		100,0	
2009	1.672.294	21,5	194.854	22,5	545.099	5,6	54.263	-57,1	2.466.511	13,2
%	67,8		7,9		22,1		2,2		100,0	
2010	1.795.384	7,4	218.030	11,9	624.481	14,6	53.835	-0,8	2.691.729	9,1
%	66,7		8,1		23,2		2,0		100,0	

Notas:

1. A coluna de percentuais à direita do número de turistas diz respeito ao incremento em relação ao ano anterior.
2. A linha de percentuais abaixo do número de turistas diz respeito à representatividade do segmento no total de turistas naquele ano.

Fonte: SETUR/CE, 2012.

Tabela 04: Demanda Turística via Fortaleza segundo a motivação em 2010

	Turistas		Perm. (dias)	Gastos (R\$)		Receita Turística		Impacto PIB (%)
	Total	(%)		Percapita	Perc./Dia	R\$ Milhões	(%)	
Passeio ¹	1.275.880	47,4	10,9	1.498,22	137,45	1.911,5	47,0	5,9
Visita Parente / Amigo ¹	519.504	19,3	14,3	1.213,35	84,85	630,3	15,5	1,9
Negócios / Trabalho ²	570.647	21,2	8,7	1.825,56	209,83	1.041,7	25,6	3,2
Congresso / Evento ²	218.030	8,1	6,5	1.712,04	263,39	373,3	9,2	1,2
Outros	107.669	4,0	11,0	1.006,79	91,53	108,4	2,7	0,3
Total	2.691.729	100,0	10,9	1.510,31	138,56	4.065,3	100,0	10,8

Notas:

1. A soma dos segmentos Passeio e Visita Parente / Amigo equivale ao segmento Lazer na tabela 03.
2. A soma dos segmentos Negócios / Trabalho e Outros equivale à soma de Negócios e Outros na tabela 03.

Fonte: SETUR/CE, 2012.

Legenda: 1. Fazenda Uirapuru / 2. Quartéis do 23º BC e 10º GAC / 3. Pátio da RFFSA desativado / 4. Poço da Draga – INACE / 5. Fábrica Brahma desativada / 6. Academia da Polícia Militar.



A escassez de áreas compatíveis com o porte do equipamento em Fortaleza levou a equipe à indicação de apenas seis terrenos (Figura 3.128), dois deles na franja litorânea da Área Central. As alternativas foram levadas ao Governo do Estado que, percebendo a envergadura e as possíveis repercussões da empreitada, decidiu assumi-la como projeto oficial da gestão.

Sob os auspícios da Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará – SEINFRA – o projeto ganhou matizes característicos de um Grande Projeto Urbano. A primeira providência da SEINFRA foi a contratação de uma empresa internacional de consultoria que assumiria a incumbência de apontar a localização ideal para o equipamento e acompanhar a elaboração de todos os projetos envolvidos, alimentando-os com dados e realizando a crítica com base nos resultados de experiências internacionais exitosas.

Figura 3.128. Levantamento das possíveis localizações para o CMEFC. Fonte: Google Earth, 2012 (Elaborado pelo autor com base em informações concedidas em entrevista com o arquiteto Delberg Ponce de Leon).

117. A ASTEF é uma entidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, vinculada ao Centro de Tecnologia da Universidade Federal do Ceará. Seu objetivo primordial é contribuir para o desenvolvimento científico e tecnológico do Ceará, por meio da oferta de consultoria e treinamento nas áreas especializadas da engenharia e arquitetura, possibilitando a transferência de tecnologia de ponta, através de seus técnicos e laboratórios. A ASTEF figurou como gestora dos recursos despendidos pelo Estado para viabilizar a contratação das equipes técnicas vinculadas às Universidades Estadual e Federal do Ceará. Fonte: www.astef.ufc.br.

118. De origem londrina, a PriceWaterhouseCoopers (PWC) é a maior firma de serviços de auditoria, consultoria, gestão de riscos e gestão de negócios do mundo. Conta com 150 mil colaboradores e atua em 150 países. No caso do CMEFC suas recomendações foram determinantes para a definição da localização, do porte e do programa de necessidades que o equipamento deveria contemplar. Fonte: www.pricewaterhousecoopers.com.br.

119. Os estudos da equipe do Master Plan, tomando por base a literatura especializada e os processos de implantação de equipamentos similares em todo o mundo, alertavam para o fato de que "centros de convenções, feiras e similares não repõem diretamente o capital investido, razão por que, mesmo em países de franca economia liberal, figuram como obras patrocinadas pelos governos. O lucro do empreendimento (...) decorre de sua ação distribuidora e multiplicadora nos segmentos privados, os quais, beneficiados com os gastos efetuados pelos visitantes, rebatem-nos na arrecadação estadual e municipal". Fonte: CEARÁ – UFC, 2002.

120. São citados: Petersen, David C. *Sports, conventions and entertainment facilities* e Cervero, Robert. *Transit metropolis, a global inquiry*.

Em momento posterior a SEINFRA procedeu à montagem de uma equipe multidisciplinar arregimentada junto às Universidades Estadual e Federal do Ceará que contava com especialistas das áreas de arquitetura e urbanismo, engenharia civil, engenharia hidráulica e de recursos hídricos, engenharia de transportes, ciências sociais, economia, geografia, pedagogia e serviço social.

Os estudos iniciais foram viabilizados a partir de um convênio estabelecido entre o Governo do Estado e a Associação Técnico-Científica Engº Paulo de Frontin – ASTEF¹¹⁷ – e acompanhados pela consultoria da multinacional PriceWaterhouseCoopers¹¹⁸ – PWC – que fora contratada pelo Estado para avaliar as características e tendências do setor de convenções e do mercado de eventos no Brasil e no mundo, elaborar o programa de necessidades do complexo tendo em vista sua competitividade em relação a equipamentos similares e realizar as projeções e estimativas de retorno do investimento¹¹⁹.

A primeira fase do projeto foi desenvolvida pelos arquitetos Delberg Ponce de Leon, Fausto Nilo, José Neudson Bandeira Braga e José Liberal de Castro, que, no escopo do projeto, compunham a equipe responsável pelos estudos de implantação geral, o *Master Plan*, do qual fez parte a escolha das possíveis áreas para a implantação do equipamento, os planos de ocupação dos setores do programa nas áreas pré-selecionadas, estudos de adequações viárias e a indicação de áreas circunvizinhas com potencial para o desenvolvimento de projetos de reabilitação urbana complementares ao equipamento.

A par das alternativas levantadas, a equipe elaborou uma primeira fundamentação para a escolha da localização do equipamento com base na bibliografia especializada¹²⁰ que discute a natureza dos grandes equipamentos voltados para eventos e convenções, os requisitos de acessibilidades e mobilidade urbana correspondentes e o papel dos centros das cidades no processo de inserção competitiva na economia global (CEARÁ – UFC, 2002).

Evocando diretrizes presentes no Plano Hélio Modesto (1963) e apontando para os benefícios da reação em cadeia provocada pela inserção de um grande equipamento em termos de revitalização de zonas urbanas, a equipe apresentou ao Estado e à PWC as áreas do pátio ferroviário e do Poço da Draga como localizações preferenciais para instalação do CMEFC.

121. Os levantamentos feitos pela PWC encontram-se detalhados no material apresentado no Seminário de Apresentação do projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC na Universidade Federal do Ceará – UFC em março de 2002 (CEARÁ – UFC, 2002).

122. Embora do ponto de vista do valor absoluto a área indicada para conveções (7.500m²) seja bastante inferior à prevista para feiras (15.000m²), em termos relativos a capacidade de abrigar congressos e convenções colocaria o CMEFC como o segundo equipamento em porte no território nacional. Em termos de capacidade para abrigar mostras comerciais o CMEFC ficaria em nono lugar dentre seus concorrentes diretos.

Os consultores da PWC, tomando como base as experiências internacionais e o fato de que o êxito na maximização da taxa de ocupação de um centro de convenções é em grande parte determinado pela proximidade de instalações de apoio como hotéis, restaurantes e lojas de venda a varejo, validaram a escolha da Área Central e o Estado deu prosseguimento ao projeto solicitando à equipe a elaboração de estudos de implantação nas áreas indicadas.

Os estudos foram produzidos a partir de um programa de necessidades básico elaborado pela PWC. Para a definição do programa a consultoria realizou pesquisas com usuários potenciais em âmbito nacional nas áreas de convenções, mostras comerciais e eventos culturais¹²¹ e tomou como base para a viabilidade do empreendimento o porte e as características particulares dos equipamentos concorrentes equivalentes considerando, particularmente, a oferta de área para convenções e exibições. O programa considerava a preocupação em atender principalmente à vocação já consolidada em Fortaleza para a recepção de congressos e convenções, deixando em segundo plano a oferta de espaços para feiras e mostras comerciais¹²² (Figura 3.129).

Características das Instalações Equivalentes/Competitivas	Localização	Área de Expos./Pavilhão*	Quant. Máxima Salas Reun.	Área Total (BR) Reun./Audit*	Maior Capacid. Audit.	Estacion. no Local	Proporção entre Área Total (BR) Reun./Audit e Área Exh	Instalações Competitivas/Equivalentes – Área p/ Convenções		Instalações Competitivas/Equivalentes – Área p/ Exibições	
								m ²		m ²	
Riocentro	Rio de Janeiro	69.859	16	6.344	2.578	5.000	0,09	Anhembi	7.786	Riocentro	69.859
Anhembi	São Paulo	60.776	4	7.786	3.368	10.000	0,13	Centro de Convenções Proposto p/ Fortaleza	7.500	Anhembi	60.776
Expo Center Norte	São Paulo	41.606	N/O	1.455	1.300	20.000	0,03	Riocentro	6.344	Expo Center Norte	41.606
Curitiba Expo Trade Center ⁽¹⁾	Curitiba	32.157	5	704	N/O	3.000	0,02	Centro de Convenções da Pernambuco	5.837	Curitiba Expo Trade Center ⁽¹⁾	32.157
International Trade Mart	São Paulo	31.958	8	1.860	N/O	1.000	0,06	Havana International Conference Center	5.426	International Trade Mart	31.958
Expo Guadalajara	Guadalajara, México	25.750	N/O	2.100	N/O	1.800	0,08	Centro de Congressos de Lisboa ⁽²⁾	5.384	Expo Guadalajara	25.750
Centro Convenções de Pernambuco	Recife	25.000	13	5.837	2.405	2.000	0,23	Can cun Conventi on Center	4.561	Centro de Convenções de Pernambuco	25.000
Centro Convenções da Bahia	Salvador	21.035	17	3.583	2.000	1.300	0,17	Centro de Convenções da Bahia	3.583	Centro de Convenções da Bahia	21.035
Convention Center Acapulco	Acapulco, México	14.062	17	2.610	1.193	250	0,19	Min ascentro	3.230	Proposed Fortaleza Convention Center	15.000
Centro de Convenções de Foz do Iguaçu	Foz do Iguaçu	12.058	10	1.119	N/O	800	0,09	Cintermex	3.170	Convention Center Acapulco	14.062
Centro de Congressos de Lisboa ⁽²⁾	Lisboa, Portugal	10.000	20	5.384	1.500	1.300	0,54	Centro de Convenções do Ceará	3.058	Centro de Convenções de Foz do Iguaçu	12.058
Cintermex	Monterrey, México	9.190	14	3.170	N/O	1.000	0,34	CentroSul	2.770	Lisboa Congress Center	10.000
Palácio Expos. e Convenções de Medellín	Medellin, Colômbia	8.500	1	600	N/O	550	0,07	Centro de Convenções Ulysses Guimarães	2.661	Cintermex	9.190
Centro de Convenções do Ceará	Fortaleza	8.433	12	3.058	1.000	463	0,36	Convention Center Acapulco	2.610	Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellin S.A.	8.500
Minascentro	Belo Horizonte	7.442	4	3.230	1.726	N/A	0,43	Sherbourne Conference Centre	2.257	Centro de Convenções do Ceará	8.433
CentroSul	Florianópolis	7.200	14	2.770	N/O	1.000	0,38	Cartagena de Indias Convention and Exhibition Center	2.112	Minascentro	7.442
Centro de Convenções de Natal	Natal	6.452	8	1.071	800	500	0,17	Expo Guadalajara	2.100	CentroSul	7.200
Havana International Conference Center ⁽³⁾	Havana, Cuba	4.741	11	5.426	2.101	N/A	1,14	International Trade Mart	1.860	Centro de Convenções de Natal	6.452
Centro de Convenções Ulysses Guimarães	Brasília	2.100	17	2.661	798	800	1,27	Expo Center Norte	1.455	Havana International Conference Center	4.741
Cartagena de Indias Convention & Exhibition Center	Cartagena, Colombia	779	8	2.112	1.506	400	2,71	Centro de Convenções de Foz do Iguaçu	1.119	Centro de Convenções Ulysses Guimarães	2.100
Can cun Conventi on Center	Can cun, México	N/O	18	4.561	N/O	60	N/A	Curitiba Expo Trade Center	1.071	Cartagena de Indias Convention and Exhibition Center	779
Sherbourne Conference Centre	Bridgetown, Barbados	N/O	7	2.257	2.000 ⁽⁴⁾	600	N/A	Palacio de Exposiciones y Convenciones de Medellin S.A.	600	Can cun Conventi on Center	N/O

(1) Em construção

(2) Possui 960m² de área de auditório, 210 m² de áreas de reuniões, e 800 vagas de estacionamento que estarão disponíveis ao final de 2001.

(3) Possui área externa adicional de 192.600m² para exposições.

(4) A área de exposição de 4.741 m² está situada em Pabellão, parte do mesmo complexo.

* Habos quadrados

N/O – Não oferecido N/A – Informações não disponíveis

Fonte: Facility Floor Plans, Facility Management

⁽¹⁾ Inclui 960 m² de área de auditório e 210 m² de área de reuniões, que estarão disponíveis no final de 2001.
Fonte: Facility Floor Plans, Facility Management

⁽²⁾ Oferece área externa adicional de 192.600m² p/ exibições
N/O – Não oferecida
Fonte: Facility Floor Plans, Facility Management

Figura 3.129. Reprodução das tabelas elaboradas pela PWC com o levantamento das características de equipamentos concorrentes equivalentes ao CMEFC e posição deste em relação aos demais nos quesitos 'Área para Convenções' e 'Área para Exibições'. Fonte: CEARÁ – UFC, 2002.

123. O detalhamento do programa previa:

Centro de Convenções:

Grande Hall (recepção, informações)
Salão de Convenções (2 módulos de 650m²)
Auditório (500 lugares)
Salas de Reuniões (2 módulos de 650m²)
Ball-room (2.500m² -festas de abertura e encerramento, banquetes, recepções)
Salão Multifuncional (750m²)
Áreas de serviço e administração (inclusive uma grande cozinha para servir até 8.000 refeições)

Pavilhão de Feiras:

15.000m² de área de exposição com pé-direito livre de 12m
Possibilidade de divisão do espaço em até 4 grandes salões para uso simultâneo
Capacidade de abrigar até 1035 stands de base modular universal de 3m X 3m
Capacidade de abrigar espetáculos para até 20.000 pessoas
Pátio de manobras e docas para 35 caminhões de grande porte
Áreas de apoio, serviços e administração

Teatro-Auditório:

Platéia para 2.000 pessoas
Área de ensaios
Lojas e administração
Bloco de camarins
Áreas de apoio

Fonte: CEARÁ – UFC, 2002.

124. Nas alternativas apresentadas contam-se, em média, 2.500 vagas.

O programa básico do equipamento sugeria um Centro de Convenções de 7.500m²; um Pavilhão de Feiras de 15.000m² e um Teatro-Auditório para 2.000 lugares¹²³. Os estudos deveriam contemplar ainda a oferta de estacionamentos¹²⁴, as conexões do equipamento com as infraestruturas de transporte existentes e projetadas e com os equipamentos âncora presentes no seu raio de ação.

Com base nestas formulações preliminares a equipe do *Master Plan* formulou 5 alternativas de implantação, sendo uma na área do Pátio Ferroviário (Área A) e quatro em diferentes configurações na região do Poço da Draga (Área B), uma delas considerando o setor de convenções na área atualmente ocupada pelo remanescente do mercado atacadista (Figuras 3.130 a 3.134).

A primeira alternativa (Figura 3.130) propunha uma ocupação linear dos elementos principais do programa numa área de aproximadamente 11ha, atualmente ocupada pelo Pátio Ferroviário, incorporando ao conjunto a Praça Castro Carreira, o antigo edifício da Estação Ferroviária João Felipe e os galpões onde hoje está instalada a sede do Metrofor.

Esta alternativa valer-se-ia da conexão imediata com a estação João Felipe do Metrofor e configurava uma extensão do corredor da Av. João Moreira onde estão situados o Quartel da 10^a RM, antiga Fortaleza de Na. Sra. da Assunção, o Passeio Público, a Santa Casa de Misericórdia e a EMCETUR, entretanto apresentava limitações quanto à expansão do equipamento devido à proximidade com o Cemitério João Batista a oeste e à extrema dependência da Av. Castro e Silva como via de acesso, o que dificultava a separação do tráfego de passagem do tráfego local, além de obrigar a relocação de cerca de cem habitações da porção leste do Arraial Moura Brasil onde propunha a criação de uma franja qualificada urbanisticamente com base na implantação de torres de hotéis.

Apesar do potencial de recuperação de quadras adjacentes, e de apontar para a conexão com a Praça José de Alencar, e com o Teatro José de Alencar, a proposta foi desaconselhada pela PWC pelas razões acima descritas e também pelo inconveniente de colocar-se encima dos túneis do metrô, o que resultaria em elevados custos de isolamento acústico nos pisos do equipamento para atender aos requisitos de conforto durante os eventos.



Figura 3.130. Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 01: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções na área da no pátio ferroviário (Área A). Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Delberg Ponce de Leon. (Elaborado pelo Autor)

Legenda: 1. Pavilhão de Feiras com estacionamento (450 vagas) em subsolo – 1ª etapa / 2. Expansão Pavilhão de Feiras / 3. Convenções (3 pavimentos) / 4. Administração / 5. Teatro (1500 lugares) / 6. Estacionamento (1800 vagas – 6 pavimentos) / 7. Operações Urbanas de recuperação com incentivo ao uso misto (habitação, comércio e serviços) / 8. Relocação de habitações (tipologias de 2 a 4 pavimentos) / 9. Estação João Felipe do Metrofor / 10. Hotéis / 11. Parque Central / 12. Passeio Público / 13. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 14. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 15. Ponte Metálica / 16. Ponte dos Ingleses / 17. Raio caminhável de 400m / 18. Percurso Metrofor.

Nas suas considerações os consultores da PWC enfatizaram a necessidade de promover a ampla visibilidade do equipamento, um requisito importante para os organizadores de eventos, e se alinhavam com a percepção da equipe do *Master Plan* que apontava para as vantagens da região Poço da Draga enquanto sítio capaz de agregar qualidades simbólicas à intervenção. Sensíveis às peculiaridades da área, as recomendações da PWC levaram em conta que esta guardava um grande potencial por razões históricas, por ser o lugar de nascimento da cidade junto à desembocadura do Riacho Pajeú, pela proximidade do Centro Cultural, do Mercado Central, da Praia de Iracema e da Av. Beira Mar, pela disponibilidade de área com potencial para a expansão da oferta hoteleira e, naturalmente, por suas características físicas de *waterfront* plano.

A equipe do *Master Plan* concentrou-se, então, nas possíveis formas de implantação do CMEFC no Poço da Draga. Elaboraram quatro alternativas, sendo que uma delas foi desaconselhada pela PWC por apresentar-se excessivamente dispersa e fragmentária (Figura 3.131). A despeito do potencial de reconversão da área do mercado atacadista e de minimizar as despesas com a desapropriação e relocação da favela do Poço da Draga, ao implantar os espaços do Centro de Convenções distantes do Pavilhão de Feiras a proposta corria o risco de expor o equipamento à subutilização, pois dificultaria a realizações de eventos simultâneos e a otimização de custos operacionais.

Restou à equipe apresentar à SEINFRA as alternativas que defendiam a implantação de todo o programa de modo concentrado no Poço da Draga (Figuras 3.132 a 1.34). As três propostas diferiam basicamente em relação às áreas a desapropriar. A primeira (Figura 3.132) estava concentrada na área da favela do Poço da Draga e na quadra adjacente a leste. Adotava o CDMAC como elemento estruturador e propunha a conexão dos edifícios por meio da continuidade do circuito aéreo de passarelas. As vagas de estacionamentos seriam conseguidas com a construção de edifícios-garagem de até seis pavimentos em lotes disponíveis num raio de 400m em relação ao equipamento. A proposta sugeria, ainda, áreas com potencial para a realização de operações urbanas de recuperação de edificações e incentivo à implantação de usos residenciais, comerciais e de serviços, bem como especulava a instalação de torres de hotéis nos terrenos da INACE considerando, no futuro, uma possível transferência do estaleiro estimulada pelas transformações advindas da construção do CMEFC.

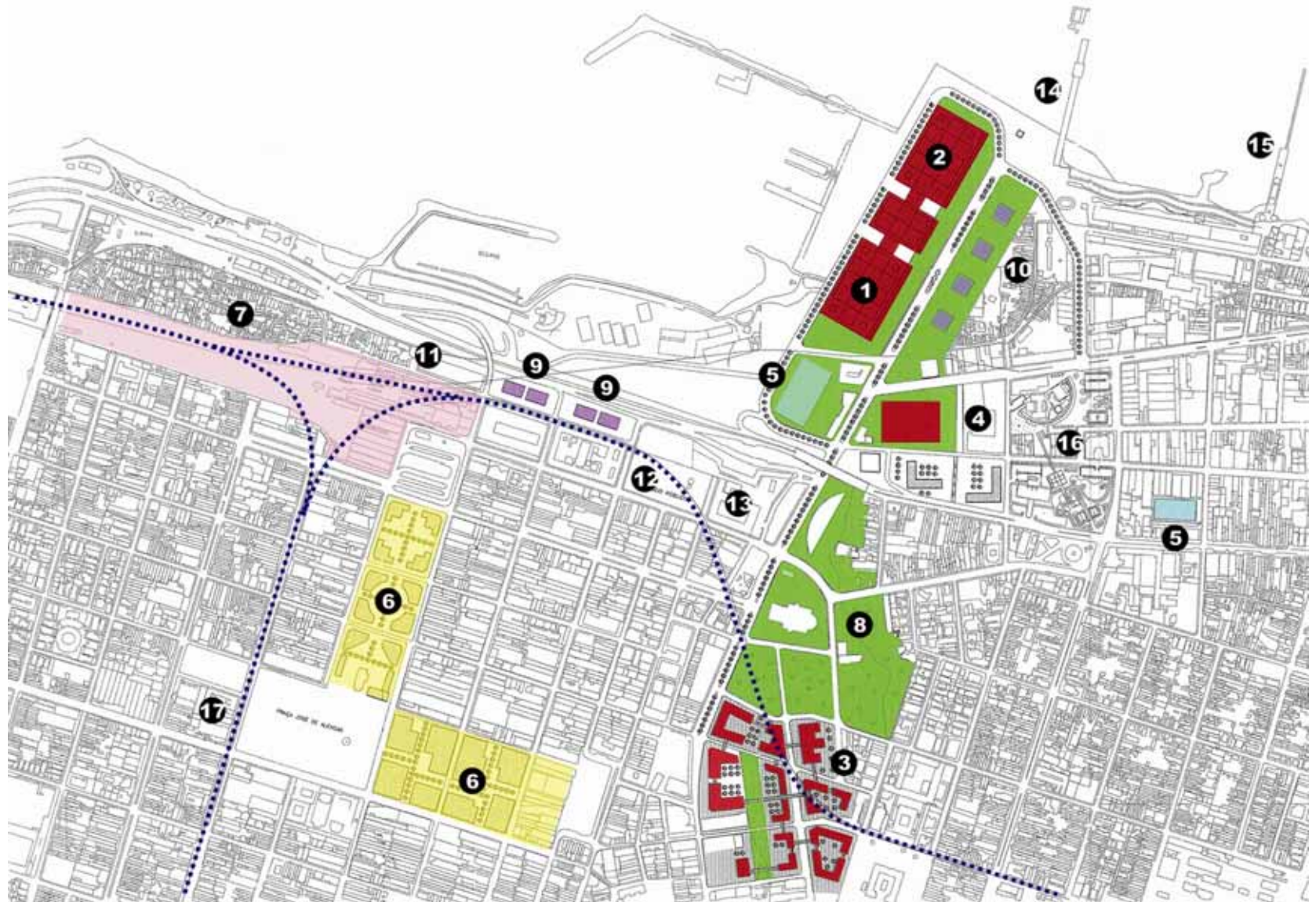


Figura 3.131. Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 02: Solução dispersa com Setor de Feiras na área da INACE (Área B) e Setor de Convenções na área hoje ocupada pelo comércio atacadista. Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Delberg Ponce de Leon. (Elaborado pelo Autor)

Legenda: 1. Pavilhão de Feiras – 1ª etapa / 2. Expansão Pavilhão de Feiras / 3. Convenções em 2 pavimentos com estacionamento em subsolo (1000 vagas) / 4. Teatro (2500 lugares) / 5. Estacionamento (1200 vagas – 6 pavimentos) / 6. Operações Urbanas de recuperação com incentivo ao uso misto (habitação, comércio e serviços) / 7. Operação Urbana para instalação de grande equipamento de lazer e entretenimento / 8. Parque Central / 9. Hotéis / 10. Hotéis e estacionamento em subsolo (800 vagas) / 11. Estação João Felipe do Metrofor / 12. Passeio Público / 13. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 14. Ponte Metálica / 15. Ponte dos Ingleses / 16. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 17. Percurso Metrofor.

125. Ressalvamos que nos afirmado pelo arquiteto Delberg Ponce de Leon que houve a elaboração de volumetrias do conjunto e de algum detalhamento de setores dos edifícios e que estes foram apresentados à SEINFRA. Este material, entretanto, não estava entre os disponibilizados ao autor.

126. Além do fato da cidade não contar com tradição de pesquisa urbana de grande envergadura, de efetiva consecução de diretrizes de planejamento e desenho urbanos significativas, não existia nenhuma entidade autônoma eleita ou criada para a gerência dos projetos ou das obras (a exemplo das empresas públicas criadas pelas municipalidades nos casos estudados), não havia recursos disponíveis especificamente para o projeto ou estratégias de captação dos mesmos e não houve, até aquele momento, envolvimento dos proprietários de terra ou da comunidade que seria afetada. Não foram criadas, enfim, bases institucionais ou políticas para o exercício da ação governamental, de modo que não havia, a priori, campo fértil para o exercício da autoridade que, em situação diversa, lhe seria inerente.

A segunda alternativa concentrada no Poço da Draga (Figura 3.133) incidia exclusivamente em terrenos da INACE e em duas quadras imediatamente ao sul, onde propunha a localização do Teatro-Auditório e de um grande edifício-garagem. Não intervinha na favela do Poço da Draga e de modo geral restava desconectada do Centro Cultural.

A terceira alternativa (Figura 3.134) repetia a implantação do Pavilhão de Feiras na área da favela do Poço da Draga e na quadra adjacente a leste, porém privilegiava a implantação do Centro de Convenções nas duas quadras a oeste do Centro Cultural, ao qual estaria conectado, e do Teatro-Auditório em terrenos da INACE. A relocação das famílias da favela do Poço da Draga era indicada numa quadra adjacente a leste do Pavilhão de Feiras.

Qualquer das alternativas de implantação do CMEFC no Poço da Draga pressupunha, naturalmente, o enfrentamento de grandes entraves de ordem técnica e política para sua viabilização. Apesar de estar lastreada no histórico de intervenções referenciais em contextos semelhantes e de se tratar de um sítio de extrema relevância, capaz de oferecer grande visibilidade ao equipamento e, assim, projetar a cidade no circuito de eventos em escala internacional, o projeto teria de assumir, no seu escopo, a máxima capacidade de interlocução e negociação com os diretamente envolvidos num nível jamais experimentado em Fortaleza em ações encampadas pelo Governo do Estado ou vivenciadas pelos profissionais responsáveis por seu desenvolvimento. As três alternativas, avalizadas pela PWC, foram encaminhadas à SEINFRA, que, posteriormente apresentou suas intenções aos que seriam por ele impactados.

Neste ponto é necessário abrir um parêntese para destacar dois aspectos importantes do processo de projeto até este momento: em primeiro lugar chamar a atenção para o fato de que as implantações apresentadas situam-se mais como esquemas dimensionais de ordem geral e estudos das funcionalidades básicas do equipamento¹²⁵, não tendo sido consideradas com profundidade, até aquele instante, as soluções de acessibilidade e de sistema viário na escala do entorno ou da cidade ou mesmo questões infraestruturais de maior complexidade que certamente seriam enfrentadas depois. Em segundo lugar destacar que não houve por parte do Governo do Estado ou da SEINFRA qualquer preparação quanto ao enfrentamento de um projeto desta grandeza segundo princípios estratégicos similares aos enfrentados pelos governos das cidades anteriormente estudadas¹²⁶.

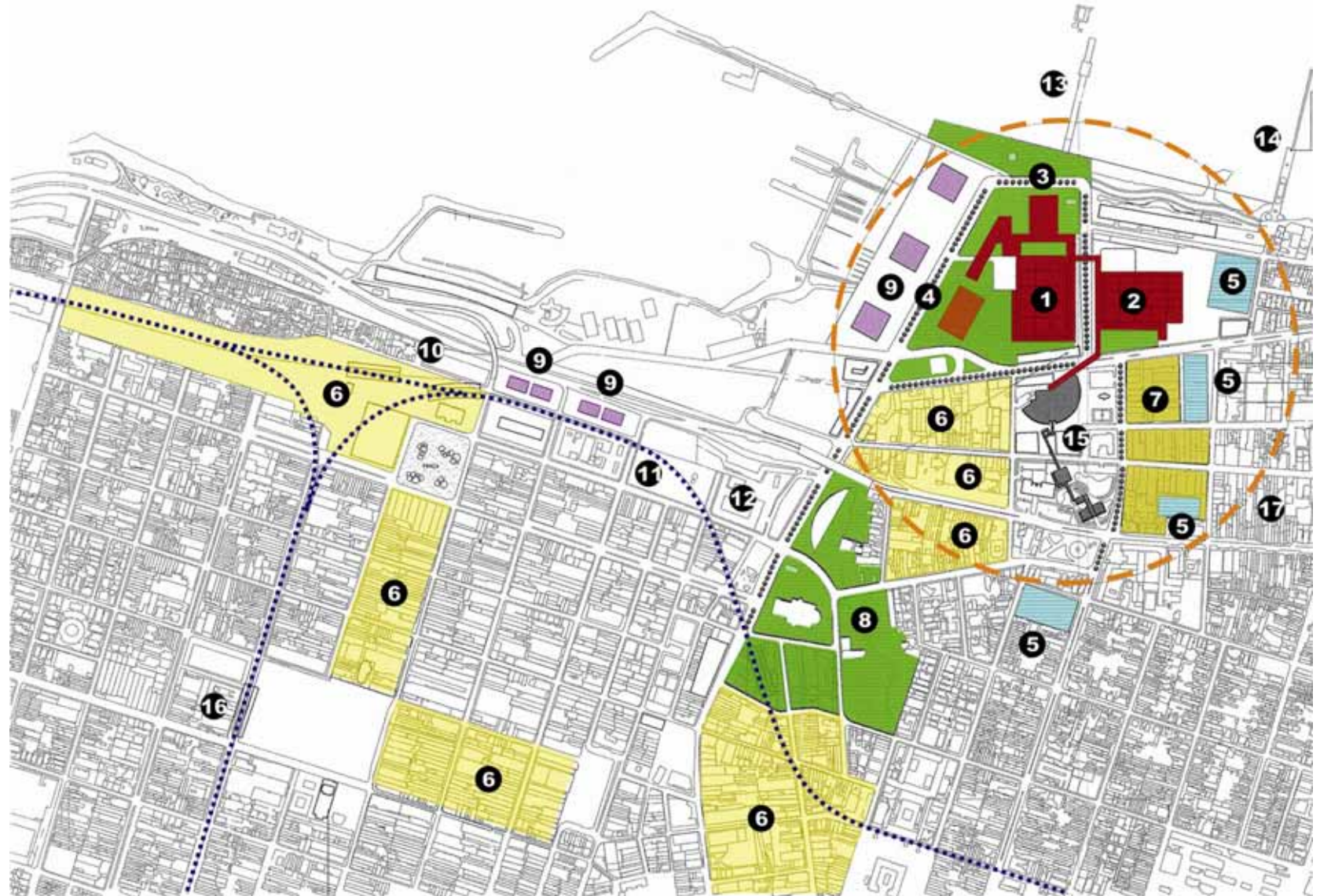


Figura 3.132. Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 03: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções no Poço da Draga (Área B), adotando o CDMAC como elemento irradiador. Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Delberg Ponce de Leon. (Elaborado pelo Autor)

Legenda: 1. Pavilhão de Feiras – 1ª etapa / 2. Expansão Pavilhão de Feiras / 3. Convenções (3 pavimentos) / 4. Teatro (1500 lugares) / 5. Estacionamento (2900 vagas – 6 pavimentos) / 6. Operação Urbana de recuperação com incentivo ao uso misto (habitação, comércio e serviços) / 7. Operação Urbana de recuperação com incentivo ao uso misto (comércio, serviços e entretenimento) / 8. Parque Central / 9. Hotéis / 10. Estação João Felipe do Metrofor / 11. Passeio Público / 12. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 13. Ponte Metálica / 14. Ponte dos Ingleses / 15. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 16. Percurso Metrofor.



Figura 3.133. Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 04: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções na área da INACE (Área B). Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Delberg Ponce de Leon. (Elaborado pelo Autor)

Legenda: 1. Pavilhão de Feiras – 1ª etapa / 2. Expansão Pavilhão de Feiras / 3. Convenções (3 pavimentos) / 4. Teatro (1500 lugares) / 5. Estacionamento (1800 vagas – 6 pavimentos) / 6. Operações Urbanas de recuperação com incentivo ao uso misto (habitação, comércio e serviços) / 7. Operação Urbana de recuperação com incentivo ao uso misto (comércio, serviços e entretenimento) / 8. Parque Central / 9. Hotéis / 10. Estação João Felipe do Metrofor / 11. Passeio Público / 12. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 13. Ponte Metálica / 14. Ponte dos Ingleses / 15. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 16. Percurso Metrofor.



Figura 3.134. Estudos para a implantação do CEMEF, 2002. Alternativa 05: Solução concentrada com Setores de Feiras e Convenções no Poço da Draga e quadras adjacentes (Área B). Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Delberg Ponce de Leon. (Elaborado pelo Autor)

Legenda: 1. Pavilhão de Feiras – 1ª etapa / 2. Expansão Pavilhão de Feiras / 3. Convenções em 3 pavimentos com estacionamento em subsolo (300 vagas) / 4. Teatro (2500 lugares) / 5. Estacionamento (2200 vagas – 6 pavimentos) / 6. Operações Urbanas de recuperação com incentivo ao uso misto (habitação, comércio e serviços) / 7. Operação Urbana para instalação de grande equipamento de lazer e entretenimento / 8. Parque Central / 9. Hotéis / 10. Relocação da comunidade do Poço da Draga (150 habitações) / 11. Estação João Felipe do Metrofor / 12. Passeio Público / 13. Fortaleza de Na. Sra. da Assunção / 14. Ponte Metálica / 15. Ponte dos Ingleses / 16. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura / 17. Percurso Metrofor.

127. Espanta que o Governo do Estado tenha autorizado a elaboração do *Master Plan* e contratado a PWC sem que nenhum contato tenha sido feito antecipadamente com os representantes do estaleiro, cuja remoção, a despeito de ser, sob qualquer ponto de vista, absolutamente necessária, constituía, sem dúvida, o maior entrave à consecução do projeto.

128. O montante de investimentos na construção dos três grandes equipamentos previstos havia sido divulgado como sendo da ordem de 200 milhões de reais. Neste valor não estavam inclusas as despesas com a relocação da comunidade do Poço da Draga, a urbanização geral do sítio e as intervenções viárias. Fontes: SEINFRA / CEARÁ – UFC, 2002 / GONDIM, 2008.

129. De acordo com o arquiteto Delberg Ponce de Leon o custo do aterro era da ordem de 90 milhões de reais.

Já se revelara uma circunstância notável o fato de o projeto ter sido encampado na esfera estadual e não na municipal, que sequer fora envolvida na gênese do processo. Mais revelador ainda da forma açodada com que o projeto fora enfrentado é o fato de prescindir de um lastro sólido no campo da análise urbana do recorte e de minimizar um aspecto que nas estratégias de intervenções urbanas contemporâneas figura como fundamental: o envolvimento amplo dos cidadãos – com especial destaque dos diretamente afetados – e a promoção transparente e fundamentada das intenções dos promotores. A despeito disso a empreitada avançou e a SEINFRA comunicou suas intenções ao principal afetado pelo projeto dando início às negociações quanto aos destinos daquele sítio.

Confrontada com o projeto pela primeira vez¹²⁷, a INACE foi categórica em afirmar que não tinha nenhuma intenção de deixar o local e impôs ao Estado custos de indenização – pelas instalações e por lucros cessantes – que somavam 100 milhões de reais, o equivalente à metade do orçamento previsto para a execução dos edifícios do complexo¹²⁸. Diante deste impasse aparentemente intransponível e da iminência de perder o que havia sido produzido até então a equipe do *Master Plan* retomou os estudos de implantação e sugeriu uma alternativa que significou uma primeira inflexão significativa no curso do projeto: a criação de um acréscido de marinha contíguo ao Poço da Draga (Figura 3.135).

O aterro proposto seria construído tomando por base o quebra-mar Hawkshaw e a Ponte Metálica, entre os quais realizaria o contato com o continente. A área acrescida somava 19ha e oferecia capacidade de abrigar todo o programa previsto, inclusive suas futuras ampliações, a um custo inferior ao da indenização exigida pela INACE¹²⁹. De todo modo representava um sobrecusto expressivo ao projeto, além de significar, em termos de repercussão social, um grau de ousadia sem precedentes nas intervenções urbanas realizadas em Fortaleza.

A esta altura o projeto alcançara um alto nível de complexidade, pois passara a demandar estudos de viabilidade econômica e de impactos ambientais mais aprofundados. A complexidade dos programas das edificações era, também, crescente, e a necessidade de assumir o enfrentamento da questão da relocação da comunidade do Poço da Draga com maior envolvimento tornara-se inadiável. Diante do novo cenário a primeira providência foi submeter a idéia do aterro à apreciação da PWC, que, a par das circunstâncias e do histórico de

intervenções de natureza semelhante e da viabilidade técnica destas, acenou positivamente para a nova alternativa.

Uma segunda inflexão no processo é marcada quando, na tentativa de ampliar a aceitação do projeto e viabilizar sua execução, a equipe do *Master Plan* convoca um numeroso grupo de arquitetos para colaborarem no seu desenvolvimento. Organizados em quatro equipes, um grupo de catorze escritórios – totalizando 24 arquitetos – assumiu a elaboração dos novos estudos de arquitetura dos equipamentos e de desenho urbano do espaço público das áreas circunvizinhas.



Figura 3.135. Estudo de implantação do CMEFC considerando a hipótese do aterro hidráulico. Na imagem a indicação das áreas do projeto e a demarcação da quadra para a qual seria transferida a comunidade do Poço da Draga (verde). Fontes: Google Earth, 2012 / CEARÁ-UFC, 2002. (Elaborado pelo Autor)

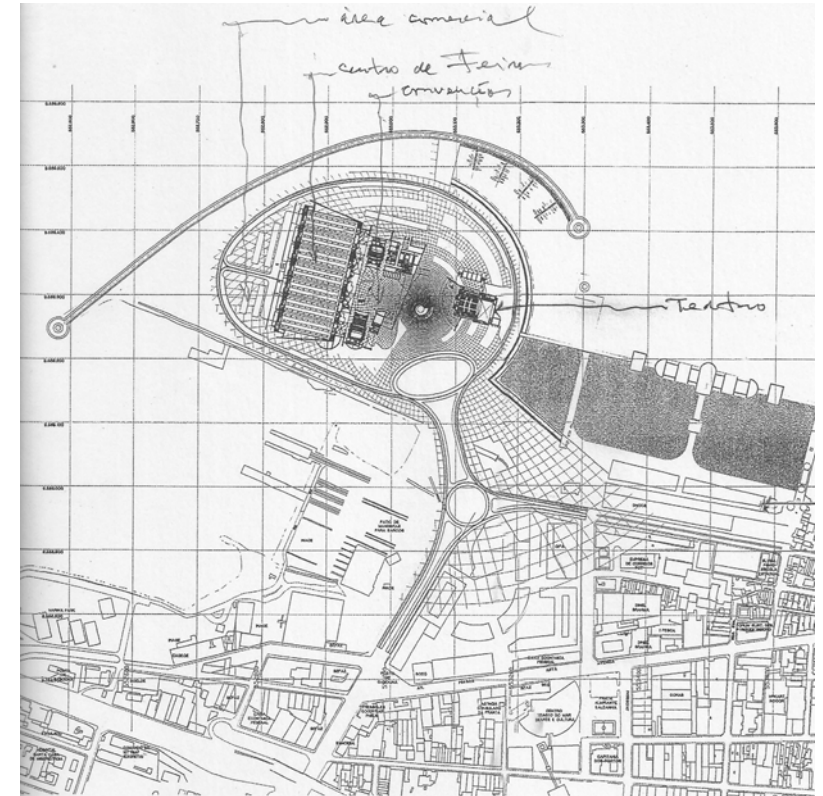


Figura 3.136. Primeiros estudos de implantação dos edifícios do CMEFC na área aterrada elaborados pelos consórcios de escritórios de arquitetura que passaram a integrar o projeto. Fonte: Costa, 2008.

130. As equipes de arquitetura foram formadas pelos seguintes arquitetos / escritórios:

Teatro-Auditório: José Sales Costa Filho (PPAU), Jaime Souza Leitão (Reata Arquitetura e Engenharia), Osvaldo Souza e Eugênio Celso Leite (Cia de Arquitetura) e Antônio Carvalho Neto (Arquitetura do Sol);

Centro de Convenções: José Nasser Hissa e Francisco Nasser Hissa (Nasser Hissa Arquitetos Associados), Ricardo Muratori (Arcosanti Arquitetos), Nelson Serra e Neves e Antônio Carlos Campelo Costa (Nelson e Campelo Arquitetos Associados) Roberto Martins Castelo e Airton Barbosa;

Pavilhão de Feiras: Artur Novaes, Lucila Novaes e Américo Girão (Novaes Arquitetura), Paulo Novaes e Afrânio Barbosa (Artenova Arquitetura) e Francisco Vidal Júnior e Flávio Vidal (Vidal Arquitetos);

Espaço Público e Relocação da Comunidade do Poço da Draga: Luis Muniz Deusdará e Expedito Muniz Deusdará (Muniz Deusdará Arquitetos) Joaquim Cartaxo (Cartaxo e Smith Arquitetura, Urbanismo e Consultoria), Luciano Guimarães (Guimarães Arquitetura e Urbanismo) e Luiz Barbosa Fiúza (Luiz Fiúza Arquitetos)

Os escritórios foram selecionados com base no critério de maior quantidade de metros quadrados projetados nos últimos anos por meio de consulta aos registros de Anotações de Responsabilidade Técnica junto ao CREA-CE. A seleção foi, portanto, quantitativa. Substancialmente diferente do que ocorrera, por exemplo, quando do desenvolvimento dos projetos residenciais da Vila Olímpica de Barcelona. (Ver nota 72).

131. Neste momento a equipe se resumiu aos arquitetos Delberg Ponce de Leon e Fausto Nilo. Os arquitetos José Neudson Braga e Liberal de Castro, por acharem que já haviam contribuído suficientemente com o processo, retiraram-se.

Figura 3.138. Estudos de soluções viárias, de acessibilidade e mobilidade urbanas no contexto de implantação do CMEFC. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC, 2002.

Os escritórios¹³⁰ consorciaram-se segundo seu campo de interesses e afinidades comuns e passaram a trabalhar sob a coordenação da equipe do *Master Plan*¹³¹, travando contato direto com os representantes da PWC.

Deste ponto em diante os trabalhos seguiram em três vertentes paralelas: a equipe do *Master Plan* retomou os estudos de implantação passando a considerar as adequações viárias e os sistemas de mobilidade urbana requeridos; os escritórios assumiram o desenvolvimento dos programas do Teatro-Auditório, do Centro de Convenções e do Pavilhão de Feiras, o projeto paisagístico das áreas livres e o projeto das edificações destinadas à população afetada; por fim, uma equipe de professores da Universidade Estadual do Ceará elaborou o Plano de Relocação e Requalificação da Comunidade do Poço da Draga.



132. No Centro de Convenções e no Teatro-Auditório os salões como o grande hall de acesso e o *Foyer*, a princípio interpretados como ambientes fechados pelos consultores da PWC, foram projetados como generosas varandas, tirando partido da vista do mar e da praça criada entre os edifícios.

133. Segundo cadastro realizado pela SEINFRA a população do Poço da Draga em 2001 era de 2100 pessoas distribuídas em 300 domicílios.

134. Os projetos estavam estruturados nos seguintes eixos temáticos: 1. Trabalho, qualificação profissional e elevação do nível de renda familiar; 2. Pertença e identificação com o novo lugar; 3. Cultura, lazer e sociabilidade; 4. Desenvolvimento de ações educacionais; 5. História de vida familiar e resiliência; 6. Integração com a Agenda 21 – Educação ambiental; 7. Educação para a saúde e qualidade de vida; 8. Violência e cidadania.

Neste momento o projeto passa a adquirir uma feição espacial nas escalas urbana e arquitetônica. Na escala dos edifícios a contribuição dos escritórios contratados foi vital para o desenvolvimento dos programas e sua adequação à realidade local em termos de dimensionamento e de características espaciais próprias¹³². No âmbito da relocação da população residente um grande passo foi dado pela SEINFRA com a contratação do Plano de Relocação e Requalificação da Comunidade do Poço da Draga¹³³. O Plano, contratado à Universidade Estadual do Ceará, contemplava uma pesquisa-ação baseada em oito projetos a serem desenvolvidos simultaneamente e que tinham por objetivo acompanhar o processo de relocação buscando promover a integração da comunidade com o novo lugar e a melhoria da qualidade de vida¹³⁴.

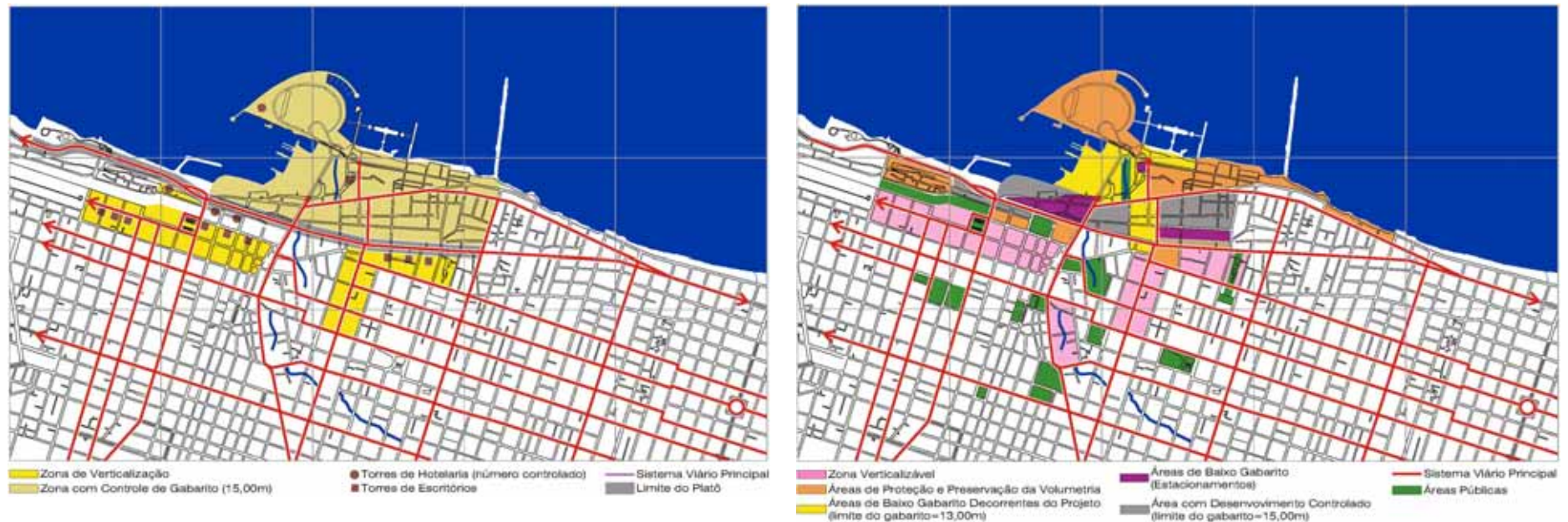
Na escala do recorte intra-urbano – a que nos interessa em particular – o projeto passa a enfrentar questões complexas nos planos dos transportes, do sistema viário e da acessibilidade, bem como na esfera do uso e ocupação do solo, que passa ao primeiro plano de preocupações, pois a equipe do *Master Plan* e os demais arquitetos concordavam que, além de levarem em conta os impactos que o equipamento geraria na escala da cidade, era crucial apresentar um cenário que apontasse para uma ocupação complementar ao CMEFC capaz de provocar a reação da iniciativa privada local e de investidores imobiliários diversos.

Os arquitetos estavam cientes de que a Área Central de Fortaleza e suas adjacências já enfrentavam problemas de tráfego que demandavam soluções urgentes e que a implantação do equipamento produziria ainda mais conflitos, razão pela qual defendiam uma visão contemporânea dos princípios da mobilidade urbana, onde usos complementares seriam balanceados entre si, de forma a equilibrar a irrigação da malha viária e evitar as grandes concentrações de tráfego (CEARÁ – UFC, 2002).

As questões de mobilidade estavam, portanto, atreladas a diretrizes de uso do solo que preconizavam o incentivo à implantação de usos mistos e a criação de uma zona de tráfego calmo nas circunvizinhanças do CMEFC, incluindo-se, aí, as áreas da INACE, o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, o corredor comercial da Av. Monsenhor Tabosa e o bairro da Praia de Iracema (Figura 3.138). Com base nas avaliações dos técnicos envolvidos e das ponderações da PWC os arquitetos assumiram, para as intervenções de transporte e mobilidade, as seguintes

premissas: promover a ocupação equilibrada do solo com base no incentivo ao uso misto; garantir a prioridade para pedestres, bicicletas e transportes coletivos na região do entorno do equipamento; realizar a segregação do tráfego de passagem do tráfego local; oferecer sistemas locais de transporte coletivo de alta qualidade (havia, no caso, a proposta de um circuito de bondes ligando o Centro, a Praia de Iracema e o CMEFC); oferecer estacionamentos estruturados em anel periférico com raio caminhável e conexões intermodais; limitar as áreas de estacionamentos na área do acrescido de marinha (CEARÁ – UFC, 2002).

O grau de interdependência entre os aspectos de natureza técnica e as possibilidades urbanísticas abertas pela interpretação do sítio geográfico e histórico apontava para uma operação de reabilitação urbana que transcendia os limites do acrescido de marinha e mesmo do recorte da Frente Marítima. As fronteiras e o escopo do projeto deveriam necessariamente transbordar em direção à Área Central e às zonas litorâneas próximas.



Figuras 3.139 e 3.140. Estudos de controle de volumetria, com destaque para a delimitação da zona de baixo gabarito e as áreas nas quais seriam incentivadas a verticalização. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC, 2002.

O projeto assumia, então, o caráter de uma intervenção de desenho urbano. O cenário proposto pretendia ao redesenho da orla com o máximo aproveitamento de seus recursos paisagísticos de frente marítima com vistas à maximização dos espaços públicos e ao redesenho de quadras e vias com o objetivo de reintegrar a área à malha urbana.

O projeto acenava para uma série de oportunidades indutoras de benefícios que repercutiriam de volta no CMEFC, como a ampliação da oferta de hotéis, a recuperação do pólo turístico e gastronômico da Praia de Iracema, o aproveitamento das arquiteturas históricas existentes com programas complementares ao equipamento e a conexão com o corredor comercial da Av. Monsenhor Tabosa por meio de um circuito de pedestres tratado como um parque linear (Figuras 3.139 a 3.142).



Figuras 3.141 e 3.142. Implantação do CMEFC no aterro hidráulico e simulação de uso e ocupação do solo na sua área de influência. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC, 2002.

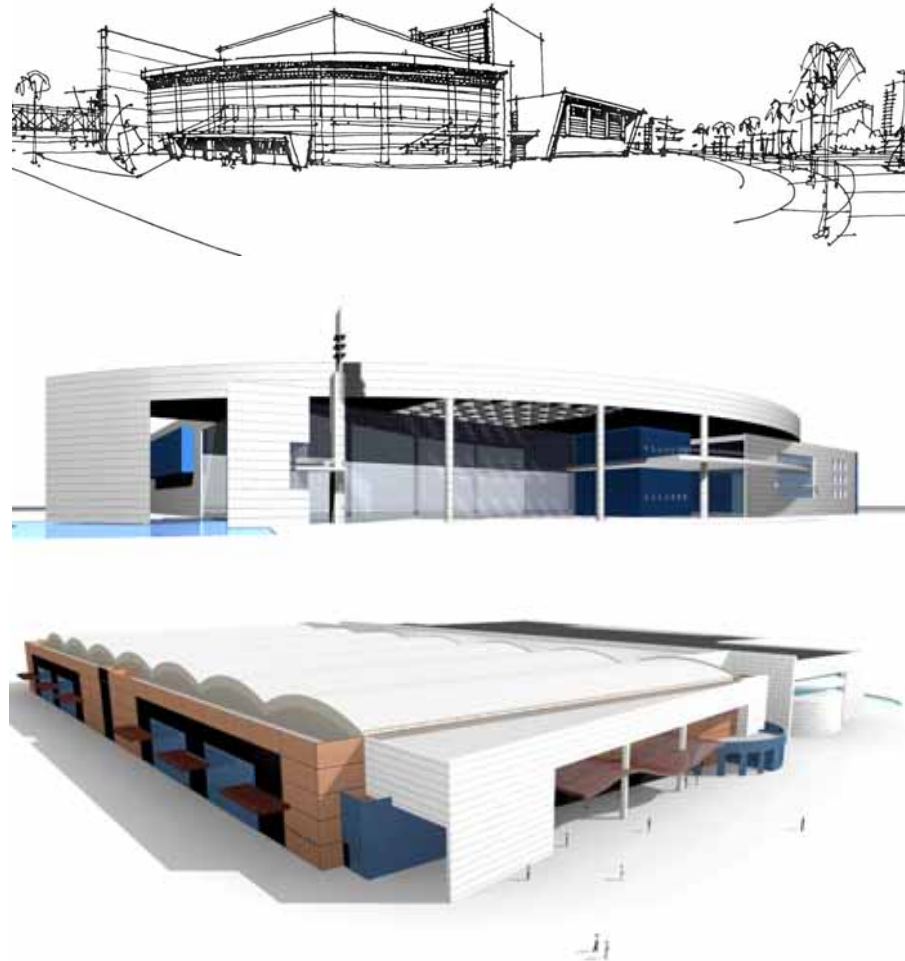
As simulações de uso do solo incorporavam soluções de mobilidade pautadas na redução de barreiras por meio de quadras abertas, onde se criariam passeios arborizados, e nas quais se edificaria segundo normativas específicas da operação. Os indicadores urbanísticos da área seriam revistos de modo a incentivar a ocupação adensada com as construções próximas ao limite frontal dos terrenos com gabarito máximo de 15 metros na zona de influência imediata do CMEFC. Numa franja linear ao sul da Av. Leste-Oeste previa o incentivo à verticalização com a instalação de hotéis e edifícios comerciais e de serviços tendo, como contrapartida, a abertura do Centro para o mar.

Por tudo aquilo que representava em termos de envergadura, oportunidades de investimento e repercussões em termos de promoção turística para a cidade, o projeto do CMEFC figurava como operação urbana que assumia o estratégico como método de planejamento. Pressupunha, de saída, o compromisso do Estado com a sua publicidade e com o envolvimento das representações sociais organizadas e do debate com os envolvidos nos processos de desapropriação e relocação.



Figuras 3.143 e 3.144. Vista aérea do Poço da Draga e simulação virtual de implantação do CMEFC. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC, 2002.

135. O projeto previa apartamentos tipo duplex de 1, 2 e 3 quartos, com áreas de 42m², 52m² e 70m² respectivamente. No pavimento térreo ficavam estacionamentos e lojas. Tanto quanto fosse desejável, as relações de vizinhança pré-existentes seriam mantidas nas novas unidades (Figuras 3.148 e 3.149) (GONDIM, 2008).



Figuras 3.145 e 3.147. Imagens virtuais dos edifícios que compunham o CMEFC. Teatro-Auditório, Centro de Convenções e Pavilhão de Feiras. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC. 2002.

Os estudos elaborados pela equipe do *Master Plan* e pelos escritórios contratados tornaram-se públicos no primeiro semestre de 2001 e o Plano de Relocação e Requalificação da Comunidade do Poço da Draga foi apresentado aos moradores pela primeira vez em agosto do mesmo ano. Deste momento em diante a SEINF promoveu, até meados de 2002, diversas reuniões para discutir sua concepção e viabilidade de implantação, especialmente junto à comunidade, por meio da participação em audiências públicas nas quais se envolveram a Associação de Moradores e o Conselho de Defesa e Proteção aos Direitos Humanos, entidade vinculada à Arquidiocese de Fortaleza.

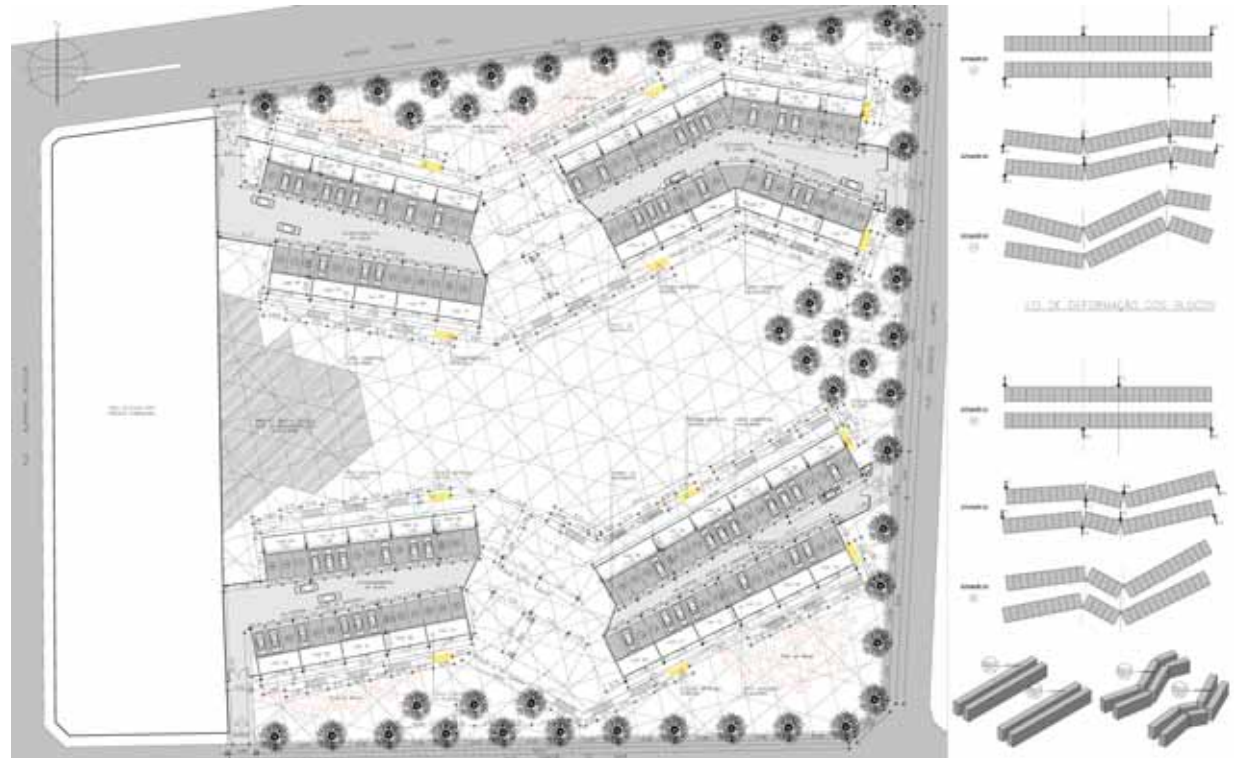
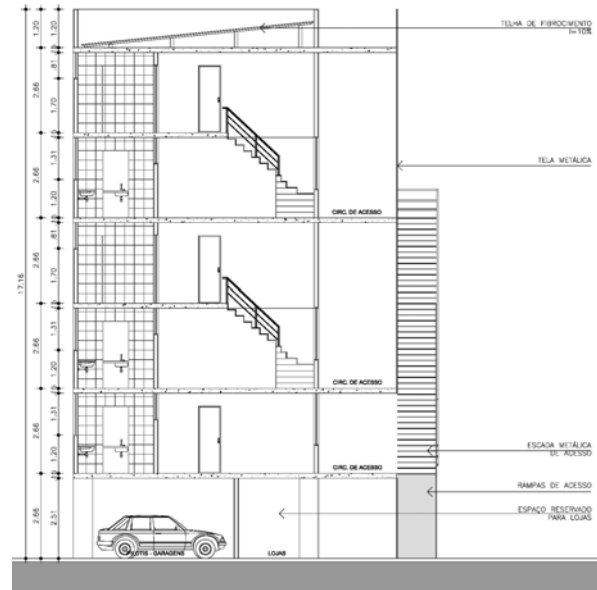
A proposta de relocação suscitou preocupações dos moradores e recebeu críticas pelo fato de parecer questão residual no contexto geral da intervenção (GONDIM, 2008). Apesar da garantia do título de propriedade a mudança para apartamentos era vista com receio, pois significava a assunção de custos de manutenção e segurança além de um novo modo de se relacionar com os vizinhos e com o sítio¹³⁵. Apesar do Plano prever o suporte à comunidade em termos de desenvolvimento de oportunidades de trabalho uma vez instalado o CMEFC, havia a possibilidade de que, com a valorização, os moradores originalmente beneficiados acabassem se desfazendo dos imóveis, sendo substituídos por um estrato de renda superior, o que caracterizaria um quadro de expulsão indesejável.

Durante o processo de debates o projeto foi duramente criticado pelas representações estaduais do Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB-CE e da Associação dos Geógrafos Brasileiros – AGB-CE. Da parte dos arquitetos questionava-se a viabilidade técnica das soluções viárias e alertava-se para o fato de poderem ser descartadas posteriormente quando o projeto se deparasse com as dificuldades de desapropriação previstas, o que comprometeria todo o funcionamento do equipamento.

136. Especialmente nos casos das ruas Castro e Silva, Tenente Benévolo e Dragão do Mar.

As críticas tinham fundamento. Visando a exequibilidade o projeto defendia soluções viárias pragmáticas que previam o alargamento de ruas existentes em situações francamente críticas¹³⁶. A proposta dos estacionamentos garagem, apesar de incorporarem usos comerciais na periferia do terreno, resultava em construções pesadas no meio de uma vizinhança de baixo gabarito e de edificações de relativo valor histórico.

Da parte dos geógrafos provinha a crítica que afirmava que o aterro, dada sua cota de altura – 7 metros acima do nível médio do mar – configuraria enorme barreira em relação à vista da água, além de produzir impactos no ambiente natural pelos riscos de eliminação de espécies naturais do lugar e pela eliminação da possibilidade de haver ali uma continuidade da faixa de praia como elemento paisagístico e de uso público para o lazer (SALES, s.d.).



Figuras 3.148 e 3.149. Corte típico e planta do pavimento térreo do projeto de relocação da Comunidade do Poço da Draga. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC. 2002.

137. Estudos econômicos e ambientais detalhados constam no registro do Seminário de Apresentação do projeto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC na Universidade Federal do Ceará – UFC em março de 2002. Fonte: (CEARÁ – UFC, 2002).

Os inconvenientes decorrentes da proposição do aterro hidráulico estavam postos e multiplicaram-se a cada novo debate. Apesar dos estudos de viabilidade financeira e ambiental contratados apontarem para o retorno dos investimentos¹³⁷ e de toda uma confluência de esforços dos arquitetos em prol de propostas espaciais e construtivas amadurecidas, o projeto fora recebido com muita reserva pela sociedade organizada e pelo público interessado de modo geral.

A proposta de um equipamento de tão grande porte num contexto singular e carente do precedente de projetos anteriores foi percebida como mais uma intervenção isolada, uma ação discricionária por parte de um Estado de perfil eminentemente realizador, pouco afeito ao debate e à incorporação de processos democráticos de tomada de decisão, contrariando o que se esperaria da administração pública em se tratando de um projeto desta magnitude.



Figura 3.150. Solução de adequação viária proposta para o CMEFC. Fonte: SEINFRA / CEARÁ-UFC, 2002.

A repercussão negativa da proposta final do CMEFC, na iminência do final da segunda gestão de Tasso Jereissati, assinalava que o projeto saíra da casa do razoável no instante em que passou a defender a ousadia da implantação de um aterro de 19ha sem que houvesse à disposição um histórico de intervenções locais igualmente contundentes com as quais cotejar ou um lastro de fundamentação em termos de levantamentos, pesquisas ou diagnósticos que envolvessem os interesses concretos e mais candentes dos diretamente afetados. O projeto, embora cristalizasse a capacidade crítica, técnica e criativa dos arquitetos e demais envolvidos no processo, não suscitou o envolvimento amplo dos cidadãos.

O caso do CMEFC, à parte o fato de ter se tornado inviável por sua envergadura e flagrante inadequação, aponta para duas questões que consideramos de grande relevância do ponto de vista das intervenções urbanas projetadas para Fortaleza, especialmente nos últimos vinte anos: em primeiro lugar afirmamos que parte da reação a intervenções de impacto advém da ausência de tradição neste campo específico do planejamento urbano que é o desenho da arquitetura da cidade. Ao que parece, a longa demora em proceder a intervenções de monta – que produziu uma extensa lista de oportunidades perdidas nas últimas décadas – parece ter calcificado as mentalidades não só da população em geral, mas de grande parte da comunidade técnica esclarecida, de tal sorte que a maior parte destas ações é, com relativa facilidade e malgrado todo avanço tecnológico e logístico disponível, relegada ao limbo da não vigência e taxada como obra com fins meramente políticos ou econômicos de natureza excludente. Em segundo lugar, e na direção oposta a esta afirmação, o projeto do CMEFC indica que, quanto mais se amplia esta demora e mais inadiável se apresenta a necessidade de intervir, mais radicais se apresentam as intervenções propostas pelos arquitetos, especialmente por aqueles seriamente comprometidos com sua prerrogativa fundamental, aquilo que Choay (2001) chama de ‘a competência do edificar’.

A cidade contemporânea assiste, assim, à emergência de um novo paradoxo que se superpõe à tradicional crise urbana historicamente relacionada à condição de cidade capitalista. Este paradoxo, é preciso enfatizar, não é exclusivo das cidades dos países em desenvolvimento, que apresentam inúmeras áreas carentes de investimento no seu interior. Aflige, também, antigos centros economicamente pujantes que se vêem com grande volume de capital fixo subutilizado –

138. Lúcio Alcântara, sucessor e aliado de Tasso Jereissati, afirmava publicamente ser a favor do projeto e se manifestou contrário às intenções do governo que o sucedeu de levar parte do equipamento (Pavilhão de Feiras) para as proximidades do atual Centro de Convenções do Ceará, na movimentada Av. Washington Soares, o que veio posteriormente a se concretizar. Fonte: www.inventarioambientalfortaleza.blogspot.com.br.

139. O terreno adquirido pelo Governo do Estado resultou do remembramento de terrenos pertencentes a herdeiros de Patriolino Ribeiro, ao Grupo Edson Queiroz, à Academia de Polícia Edgar Faço (que já pertencia ao Estado), a uma congregação católica e a um pequeno restaurante. Fonte: www.inventarioambientalfortaleza.blogspot.com.br.

140. Esta artéria, via de ligação com o litoral leste de Fortaleza, constitui a espinha dorsal da centralidade emergente da Água Fria e bairros adjacentes.



e frequentemente depauperado – após terem sido abandonados pelo investimento industrial e tecnológico no decurso das transformações recentes da economia mundial.

A região do Poço da Draga, após os desgastes que enfrentou a proposta do CMEFC, permaneceu como síntese latente deste paradoxo em Fortaleza. O projeto, apesar dos esforços da gestão de Tasso Jereissati, não avançou nas negociações – apesar dos projetos executivos contratados terem sido entregues – e atravessou toda a gestão seguinte sem que se tenham obtido seus meios de financiamento e conseqüente realização¹³⁸. A necessidade urgente de criação de um espaço para atender a demanda crescente de eventos, entretanto, perdurou e chegou ao presente na forma de uma megaestrutura anexa ao atual Centro de Convenções do Ceará.

Caminhando na contramão do que preconiza o urbanismo contemporâneo, quando este sugere a procura por áreas carentes de revitalização para a instalação de equipamentos públicos, a atual administração estadual, valendo-se unicamente da conveniência e facilidade de aquisição do terreno¹³⁹, constrói na movimentada e mal desenhada Av. Washington Soares¹⁴⁰ o Centro de Eventos do Ceará – CEC, uma obra desproporcional em todos aspectos e absolutamente inadequada para o lugar quando considerado o incremento de fluxos que irá proporcionar numa área onde se concentram grandes equipamentos geradores de tráfego e de acesso periférico do ponto de vista do transporte público.

Figuras 3.151 a 3.153. Vistas do Centro de Eventos em construção na Av. Washington Soares, ao lado do Centro de Convenções do Ceará.
Fontes: Google Earth, 2012 / www.skyscrapercity.com

141. O Centro de Eventos do Ceará contempla um programa semelhante ao Pavilhão de Feiras da proposta do CMEFC. Segundo dados do Governo do Estado o equipamento está orçado em R\$ 479,7 milhões, e é o segundo maior centro de eventos da América Latina, com capacidade para abrigar até 30 mil pessoas em um único evento, além de poder ser dividido em 48 eventos simultâneos.

O programa contempla as seguintes áreas:

Área do Terreno: 152.694 m²
 Área Módulos de Exposição: 1530 m²
 Área Total Módulos: 27.540 m²
 Área Térreo: 50.126 m²
 Área Praça Convivência: 5.928 m²
 Área Subsolo: 61.100 m²
 Quantidade de Vagas: 3,2 mil vagas
 Salas de Exposição 1º Mezanino: 5.200 m²
 Salas de Exposição 2º Mezanino: 6.060 m²
 Área Total Construída: 152.694 m²

Para efeito de comparação o Pavilhão de Feiras, cuja área foi estipulada pelos consultores da PWC a partir de estudos aprofundados acerca do mercado de eventos e congresso no Brasil e no mundo, era de 15.000 m² (ver nota 123).

Fonte: www.ceara.gov.br.

Contrariando também o que indicam os estudos relativos ao mercado de eventos em Fortaleza, o CEC¹⁴¹ está estruturado como um grande pavilhão para eventos de grande público – shows, torneios, feiras – e não como um espaço para convenções, setor no qual Fortaleza tem participação expressiva e no qual, segundo os dados, vale a pena investir em razão dos gastos diários comumente verificados junto aos convencionais (ver nota 115 e tabela 04). Este foco transparece na disposição da estrutura física que não contempla, por exemplo, auditórios ou salas com as inclinações e tratamentos característicos de uma assembleia ou platéia.

O CEC implanta-se numa região já valorizada comercialmente pela iniciativa privada, distante das áreas de concentração hoteleira, de escala inadequada ao pedestre e mal servida em termos de acessibilidade e transporte. Sua construção no bairro da Água Fria abandona definitivamente a possibilidade de resgate de uma área apartada da cidade que é o Poço da Draga, ávida por uma intervenção pública corajosa e impactante, que poderia, com a instalação de um programa de projeção internacional com um Centro de Eventos, soerguer-se triunfante e assumir o papel simbólico de representar Fortaleza para o mundo, o que certamente repercutiria vigorosamente nas memórias de seus habitantes e visitantes.

Face ao novo destino traçado pela intervenção megalomaniaca em curso restará à Frente Marítima da Área Central de Fortaleza criar um novo lugar para si na história da cidade. Restará construir uma outra utopia.



4.1. Uma agenda para o projeto urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza

Que é utopia se não o fruto da percepção de dimensões secretas da realidade, um afloramento de energias contidas que antecipa a ampliação do horizonte de possibilidades abertas ao homem?

CELSO FURTADO
Reflexões sobre a Crise Brasileira, 2000

Iniciamos as considerações finais deste trabalho evocando a reflexão sobre o significado de utopia nos termos da epígrafe acima para sublinhar que elas têm um caráter menos conclusivo e mais propositivo do ponto de vista das possibilidades que se apresentam para o futuro da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza no âmbito do planejamento e do desenho urbanos.

O termo é válido, também, por outras razões. Dentre elas pela enorme distância entre as potencialidades latentes do espaço – as energias contidas – e a inércia dos poderes locais, incapazes de entrevê-las em meio ao caos aparente manifesto pelo conjunto das estruturas construídas e usos a elas correspondentes.

A dificuldade de deduzir, a partir das distintas percepções do problema, uma visão consensual em termos de intervenção num espaço de forte carga simbólica para a cidade constitui outra forte inércia que se impõe à dimensão propositiva. Para confrontá-la e provocar sua reação resta-nos, muitas vezes, apenas o escape alentador da utopia.

A lista de motivos para assim proceder poderia se estender, mas para os propósitos desta pesquisa basta a asserção de que uma agenda para a Frente Marítima da Área Central de Fortaleza precisa afirmar diretrizes e proposições de desenho urbano em consonância com as condições vigentes, porém comprometidas com certo grau de idealização, prerrogativa fundamental da atividade projetual.

142. Tradução do original em espanhol.

O enfrentamento das questões urbanas segundo o olhar utópico também encontra campo fértil nas reflexões de Borja e Castells (1997) quando estes se referem ao fato de que as cidades da América Latina, ainda que com atraso, precisam responder aos mesmos desafios impostos às cidades dos países desenvolvidos. Segundo os autores, estes, a despeito de parecerem muito maiores, são conceitualmente os mesmos.

“As grandes cidades devem responder a cinco tipos de desafios: nova base econômica, infraestrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade. Somente gerando uma capacidade de resposta a estes desafios poderão, por um lado, serem competitivas face ao exterior e inserir-se nos espaços econômicos globais e, por outro, garantir à sua população os mínimos necessários de bem-estar para que a convivência democrática possa consolidar-se” (BORJA & CASTELLS, 1997: 144-145)¹⁴².

Fortaleza está muito longe de apresentar condições para tanto. Mesmo que observemos na escala do fragmento urbano não encontraremos espaços que se destaquem, no contexto da cidade, como portadores de qualidades superiores.

O recorte da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza, se considerado do ponto de vista da possibilidade de articulação entre os litorais leste e oeste da cidade e destes com o Centro, oferece plenas condições para tornar-se este espaço referencial de que a cidade carece nos dias de hoje.

Neste ponto queremos afirmar que pensar este recorte utopicamente é pensá-lo estrategicamente, e o objetivo estratégico, neste caso, deve ser a criação de uma centralidade multifuncional contígua e conectada à centralidade terciária do Centro Tradicional e à centralidade turística do parque urbano da Av. Beira-Mar.

Sobre este aspecto particular as reflexões de Borja e Castells (1997) continuam a nos alertar.

“As infraestruturas e os sistemas de transporte não garantem a mobilidade, embora sejam indispensáveis. A criação de um conglomerado de atividades de terciário qualificado não produz automaticamente centralidade. Somente a existência de espaços públicos, acessíveis, seguros,

polivalentes, dotados de qualidade estética e de carga simbólica, quer dizer, culturalmente significativos, cria centralidade” (BORJA & CASTELLS, 1997: 252)¹⁴².

É certo, com afirma Ascher (2010), que a tarefa fundamental do urbanismo contemporâneo é passar do plano de controle da ação para o plano de ação propriamente dito, e que esta se situa num momento particularmente crítico, pois trata-se de intervir numa sociedade mais complexa para a qual o futuro é ainda mais incerto do que fora no passado. As respostas do urbanismo contemporâneo, além de reconhecerem e buscarem decodificar esta complexidade, precisam colocar, no seu âmago, a dimensão projetual. Para Ascher,

“A noção moderna de projeto está mais do que nunca no cerne do urbanismo. Mas o projeto não é somente um designio acompanhado de um desenho. É também um instrumento cuja elaboração, expressão, desenvolvimento e execução revelam as potencialidades e as limitações que são impostas pela sociedade, pelos atores envolvidos, pelos lugares, circunstâncias e acontecimentos. O projeto é, simultaneamente, uma ferramenta de análise e negociação” (ASCHER, 2010: 83).

A questão fundamental para o caso em mãos traduz-se em fazer com que a administração pública assuma o pensamento estratégico, entendido como transição do planejamento territorial para o projeto urbano, e promova intervenções de grande escala capazes de produzir, no âmbito da cidade dispersa e fragmentada, a articulação do território através da criação de espaços nos quais a solidariedade se imponha à segregação. Neste sentido, e ainda de acordo com Borja e Castells (1997), é fundamental que a administração pública tenha claro os valores fundantes da ação estratégica: a coerência e continuidade entre as intervenções parcelares, a qualidade da execução e dos serviços prestados e a capacidade de mobilizar iniciativas e recursos públicos e privados tendo em vista gerar os usos sociais requeridos pela intervenção.

O ranço do patrimonialismo e a fraca incorporação de princípios democráticos no âmbito da gestão urbana em Fortaleza faz crer que tais valores carecem, hoje, de bases concretas para se realizar. Basta lembrar que o órgão que tinha por atribuição exclusiva pensar o planejamento urbano municipal, o Instituto de Planejamento do Município (IPLAM), foi inexplicavelmente extinto em 1998 na gestão do prefeito Juraci Magalhães. Ainda assim, cumpre insistir em avançar na direção de um planejamento ativo fundado na prerrogativa do desenho urbano.

143. Estas proposições estão representadas no final desta seção, nas figuras 4.35 a 4.37.

Com este trabalho pretendemos afirmar a necessidade de realizar um Plano Estratégico para a Frente Marítima da Área Central de Fortaleza cujo conteúdo permita articular de modo concatenado seus três momentos fundamentais: Diagnóstico, Agenda e Proposições. Nesta etapa final do trabalho nos concentramos nesta Agenda, apresentando, sumariamente, um conjunto de proposições¹⁴³ e seus respectivos programas. É preciso, entretanto, formular de modo organizado uma estrutura para esta Agenda especificando, por um lado, os pré-requisitos a atender para ser efetiva e, por outro, os objetivos e princípios de *design* que a norteiam.



Figuras 4.01 a 4.07. Imagens Aéreas das Frentes Marítimas estudadas e suas áreas aproximadas de intervenção em comparação com o recorte da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. As imagens foram tomadas considerando a mesma altura de ponto de vista, estando, portanto, na mesma escala. Fonte: Google Earth, 2012. (Elaborado pelo Autor)

Uma Agenda para o Projeto Urbano, como o termo sugere, implica um desdobramento no tempo, geralmente longo, e uma meta fundamental a ser alcançada, de tal modo que seu conteúdo define-se como um conjunto de realizações parcelares concatenadas, temporalmente sucessivas, visando, ao final do processo, uma realização com sentido de unidade.

Com base nos exemplos estudados percebemos que mesmo em circunstâncias relativamente parecidas, variam muito as formas de atuação das sociedades sobre o território a reabilitar, seja do ponto de vista dos modos e instrumentos de gestão, seja dos meios de financiamento das operações ou do porte dos projetos. Em comum, entretanto, há uma certa antevisão do futuro que se almeja, isto é, o debate acerca de um projeto de cidade. A construção de uma Agenda supõe, portanto, a capacidade de por marcha um conjunto de transformações com vistas a um fim comum.

No caso do recorte em destaque – e de Fortaleza de modo geral – pretendemos afirmar intervenções que indiquem uma interpretação da reabilitação urbana como adequação das estruturas físicas às exigências das dinâmicas das atividades urbanas contemporâneas – que apontam para o terciário e para a atividade turística como elementos preponderantes na economia local – e ao mesmo tempo para a criação de espaços públicos que promovam a convivência social dos habitantes e a construção de referenciais na memória de turistas e visitantes.

A condição básica para a viabilização de uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza reside no compromisso da gestão urbana no sentido de adotar modelos de gestão mais eficazes, promover a atividade urbanística buscando empreender ações inovadoras e desenvolver novas formas de arrecadação e financiamento para as intervenções estratégicas definidas no Plano Estratégico Urbano do recorte espacial. A atuação deve se pautar, sobretudo, pela amplitude de visão em relação às potencialidades do espaço e pela generosidade das intervenções. A partir deste fundamento faz sentido falar de pré-requisitos, objetivos e princípios de *design*.

Dentre os pré-requisitos que visualizamos cabe destacar:

144. “As empresas públicas são semelhantes às privadas do tipo sociedade anônima. É uma alternativa quando necessária forte especialização técnica, flexibilidade operativa e manejo de valores econômicos importantes. As empresas públicas municipais são presididas pelo prefeito, com um conselho administrativo, que seria o equivalente à assembleia de acionistas. O conselho por sua vez nomeia um gerente ou diretor que é o responsável pela gestão da empresa. O processo de transformação de Bilbao é um exemplo internacional extremamente bem sucedido de empresas 100% públicas. Na década de 80 a crise da indústria naval e portuária marcava profundamente a cidade. O quadro se caracterizava por uma obsolescência absoluta dos setores produtivos, infra-estruturas insuficientes, meio ambiente urbano sem interesse, altas taxas de desemprego e desmoralização. Todo o processo de transformação de Bilbao desenvolveu-se através de pequenas e ágeis empresas gestoras, voltadas para a prestação de serviços ao público. O processo de transformação teve como projetos estratégicos o plano de saneamento, a ampliação do porto, a construção do sistema de metro, projetos de regeneração urbana (frente marítima principalmente) e projetos pontuais como o Museu Guggenheim. O plano incluiu três áreas da Bilbao metropolitana, então com cerca de 900.000 habitantes: centro (Bilbao), margem esquerda (industrial) e margem direita (residencial). A necessidade absoluta de transformação é apontada como ponto chave do sucesso ao lado do consenso entre os atores, a quase obrigação em se estabelecer uma nova base econômica, a participação de todas as instâncias administrativas (Governo Autônomo, Governo Central e Prefeituras da área metropolitana), e a equipe técnica pequena e altamente qualificada. Uma das ferramentas de gestão urbanística, criada em 1992, chamada Sociedade Bilbao Ria 2000, teve como objetivo a recuperação dos antigos espaços industriais. Esta recuperação, através do traslado das atividades portuárias, possibilitou à cidade uma frente marítima de grande valia, e todo o eixo fluvial se transformou em fio condutor das estratégias de ordenação urbana. O ponto de partida da administração foi a transferência do porto e, por conseguinte a utilização deste solo público como aporte para a capitalização da empresa. A partir dos investimentos e da urbanização destas áreas, foram se sacando mais-valias e assim progressivamente investindo-se em outras áreas” (BURGS, 2009).

145. As obras do Aquário iniciaram no primeiro trimestre de 2012.

I. Criação de um órgão de planejamento exclusivo para a Área Central e Frente Marítima nos moldes de uma empresa pública¹⁴⁴, composto de uma equipe técnica altamente qualificada, com a função precípua de pensar, desenvolver, executar e gerir políticas de reabilitação urbana por meio de projetos públicos e em parceria com a iniciativa privada, exercer a fiscalização de obras municipais e particulares dentro do perímetro definido e realizar a interlocução com o órgão de planejamento municipal (a ser recriado), com demais instituições municipais, estaduais e federais e com a sociedade organizada de modo geral.

II. Revisão da legislação urbanística que incide no recorte com especial atenção para a delimitação do perímetro de interesse paisagístico das áreas do Parque Litorâneo e do Parque Pajeú; viabilização da transferência dos habitantes da Favela do Poço da Draga e assentamento no perímetro delimitado como de Interesse para Habitação Social incidente nas áreas de vazios urbanos dentro do recorte; delimitação das zonas a urbanizar com respectivos coeficientes de aproveitamento visando, em cada caso, o adensamento, a permeabilidade e os gabaritos adequados; delimitação das áreas nas quais há o interesse na implantação de projetos de grande porte; e aplicação de instrumentos urbanísticos que incentivem a construção de edificações para uso misto.

III. Reavaliar e incorporar as intervenções em curso ou previstos para a área, especialmente as reformas para a contenção do avanço do mar e proteção do calçadão e da faixa de praia, a recuperação de edificações para usos culturais na Praia de Iracema (Estoril, Largo do Mincharia, Pavilhão Atlântico, etc.) e o projeto do Acquário Ceará, encampado pelo Governo do Estado através da SETUR¹⁴⁵.

A par destes pré-requisitos elencamos os objetivos do projeto urbano para o recorte em questão tendo, como princípios norteadores, a criação de condições atrativas para o investimento imobiliário privado, o investimentos em equipamentos culturais e de lazer de grande porte e, principalmente, a construção de espaços públicos com forte carga simbólica, capazes de projetar a cidade na memória dos indivíduos. O horizonte utópico pretenderia alcançar uma intervenção em que todos – poder público, investidores, proprietários, moradores, usuários, habitantes, visitantes e sobretudo a cidade – possam, equilibradamente, ser beneficiados do ponto de vista do acesso e fruição dos espaços.

146. No desdobramento das ações tal sistema poderia se ampliar para configurar um circuito litorâneo de bondes.

147. Dentre as proposições aqui elencadas retomamos a idéia de abertura de uma grande Esplanada no *core* do Centro nos moldes da proposta apresentada pela equipe coordenada pelo arquiteto José Nasser Hissa no Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Revalorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade, em 1999.

I. Incorporar a Frente Marítima à tessitura urbana: a condição fundamental para a efetiva incorporação da Frente Marítima à cidade reside na desobstrução da paisagem por meio da remoção dos usos inadequados que bloqueiam o acesso ao mar, na criação de condições para a conexão física entre as praias de oeste e de leste, que sinalizaria a possibilidade da balneabilidade plena das praias de Fortaleza, e na criação de condições de acessibilidade em escala local, intra-urbana e metropolitana, o que supõe a articulação dos vários modais de transporte com o Metrofor, e a distinção do tráfego de passagem (Av. Leste-Oeste – Av. Aquidabã) em relação ao tráfego local. Ademais, a julgar pelas experiências internacionais, seria oportuno considerar a criação de um sistema de bondes elétricos para o transporte público local que realizaria a ligação do Centro com o litoral turístico as Av. Beira-Mar¹⁴⁶.

Esta incorporação não precisa se traduzir necessariamente pela extensão da malha urbana em direção ao mar, mas pela criação de espaços predominantemente abertos em conexão franca com os espaços adensados da Área Central e da Praia de Iracema. Cumpre, assim, realizar a continuidade dos eixos de circulação de pedestres e veículos em direção à orla e permeá-los de áreas verdes e espaços públicos em belvedere, como sugere a topografia da Área Central, ou na forma de quadras abertas adensadas, predominantemente horizontais, como sugere a morfologia da porção leste do recorte.

II. Construir uma nova escala: em razão das circunstâncias específicas de Fortaleza, uma intervenção na Frente Marítima supõe, necessariamente, uma intervenção no *core* do Centro com vistas a recuperar uma relação equilibrada entre o construído e o não construído. Esta relação, que no passado esteve resguarda pela presença de numerosas praças com escalas adequadas ao Centro da época, se vê comprometida quando este é invadido por fluxos comerciais intensos e transformado pela verticalização pontual assimétrica. Faz-se necessário criar as condições para a atração de um terciário superior capaz de dotá-lo de uma vitalidade nova em bases multifuncionais.

Novas possibilidades se colocam quando se vislumbra a abertura do Centro a partir de uma Esplanada¹⁴⁷ que debruça ao mar em platôs que poderiam abrigar usos comerciais e de serviços associados a uma concentração de edificações para escritórios, flats e hotéis e em convivência com arquiteturas históricas recuperadas para usos culturais e de entretenimento.

Na porção litorânea propriamente dita, a predominância de amplos passeios e praças em níveis suavemente diferenciados, envolvidos por abundante vegetação e caracterizados segundo os mais diversos tipos de uso, abriria a possibilidade de conexão entre arquiteturas pré-existentes e edificações novas e criaria a escala adequada para a inserção de equipamentos de maior porte cujos programas repercutiriam em escala metropolitana. Todo esse Parque Litorâneo – como poderia ser batizado – tornar-se-ia um marco definitivo em termos de espaços dignos e generosos, adequados às múltiplas demandas de lazer e à convivência de cidadãos e visitantes.

III. Consolidar a heterogeneidade de fluxos: a capacidade de atrair fluxos de naturezas distintas – habitação, trabalho, lazer, etc. – depende sobremaneira do retorno de atividades que deixaram o Centro em momentos passados. A partir da construção de uma nova escala se torna plausível falar da atração destes fluxos uma vez que as condições de acesso e circulação – de pedestres, do transporte público e de veículos particulares – poderiam ser alcançadas. Mas o fundamental para este objetivo repousa, em relação ao *core* do Centro, no restabelecimento da condição de espaço singular na escala da cidade, o que sugere a atração de funções que não encontrem paralelo em outras centralidades. A recuperação da condição de espaço cívico e político por meio da instalação da sede do Poder Municipal parece medida justa para este propósito e a quadra a oeste das Praças da Lagoinha e José de Alencar, vista no contexto da grande Esplanada, figura como área interessante para sua implantação.

De modo complementar à nova escala, obtida a partir da abertura da grande Esplanada, a criação dos Parques Pajeú, a leste, e Jacarecanga, a oeste, criaria a possibilidade de configurar núcleos de adensamento residencial e de usos mistos em suas bordas, situação que potencializaria o uso das áreas de lazer destes parques e de toda a faixa litorânea urbanizada. A conversão destas áreas em parques repercutiria na valorização do solo do ponto de vista do investimento imobiliário que, em contrapartida à construção em altura, edificaria segundo princípios urbanísticos pré-determinados visando configurar quadras abertas providas de funções comerciais e de serviços no pavimento térreo. No Parque Litorâneo propriamente dito a diversidade dos fluxos proviria, em parte, da simples abertura dos espaços e da criação de equipamentos urbanos adequados às práticas sociais recorrentes na cidade – passeios, atividades físicas, lazeres infantis, atividades esportivas e reuniões de todos os tipos – mas também pela presença de equipamentos fortemente atrativos, geradores de forte atividade social, que

148. Optamos pelo termo Oceanário e não Aquário por considerá-lo mais amplo ao indicar, além do estudo e exposição de espécies marinhas, o conhecimento sobre os oceanos, seu papel no equilíbrio do planeta e a importância de sua conservação.

transcendem à escala local, podendo projetar-se em escala regional e mesmo nacional, como um Museu da Cidade e um Oceanário¹⁴⁸. Estas âncoras urbanas fariam um contraponto construído em relação ao *waterfront* plano predominantemente vazio.

IV. Recuperar o patrimônio ambiental: é condição fundamental realizar a continuidade dos trabalhos de proteção da faixa de praia iniciados de modo a recriar porções de território subtraídas pela dinâmica marítima nas últimas décadas e construir novas áreas para dar condição à instalação dos equipamentos de maior porte, mas sobretudo para criar a continuidade da área balneável do litoral norte da cidade, da barra do Rio Ceará à Praia do Mucuripe. O Parque Litorâneo realizaria, por meio da valorização da paisagem natural, a continuidade da orla ligando duas porções da cidade historicamente construídas sob o signo da oposição: uma equipada e detentora de atributos turísticos – a Praia do Meireles, a leste – e outra carente das condições adequadas ao assentamento residencial e à fruição da praia – o Pirambu, a oeste.

Estes objetivos traduzem, naturalmente, a insistência em afirmar uma premissa comum, qual seja, a criação de espaços democráticos e memoráveis no interior da cidade.

Guardadas as proporções e as especificidades de cada caso, abundam referências projetuais de natureza similar às que utopicamente se colocam para a Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Dentre elas, algumas mais radicais, outras relativamente singelas e comedidas, mas em geral consonantes com o interesse maior de conferir a determinadas frações do espaço urbano características e atributos que respondam pela adequação das estruturas físicas às dinâmicas sociais preponderantes decorrentes da posição econômica que a cidade ocupa nos contextos regional, nacional e internacional.

Naturalmente, à adequação a estas dinâmicas e à inserção nestes contextos deve corresponder a prerrogativa maior de construir espaços acessíveis a todos os estratos sociais, desenhados segundo premissas – e programas – localmente definidas e que tenham por base a realidade concreta da cidade existente, com seus problemas reais e potencialidades latentes.

As referências que apresentamos nesta seção constituem um pequeno apanhado de intervenções significativas que ressoam na Agenda proposta e no cenário alternativo apresentado para o

recorte da Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Destas referências – bem como das anteriormente estudadas – extraímos inspiração e fundamentos para a eleição dos princípios de *design* que se mostram adequados – e urgentes – para o Projeto Urbano no âmbito da Área Central de Fortaleza e da Frente Marítima.

I. Acessibilidade: a aproximação de pessoas, bens e serviços e a minimização da fricção dos deslocamentos são a razão de ser da cidade, entretanto os padrões de desenvolvimento urbano associados à industrialização sempre implicaram em sérios entraves a esta premissa fundamental. O espraiamento da malha urbana sob o domínio do capital e da propriedade privada e a conseqüente dependência do transporte de massa e do veículo automotor particular produziram o atual quadro de crise da mobilidade urbana e impuseram severas condições à acessibilidade naquelas porções do território que, por sua estrutura, apresentam as maiores dificuldades de adequação física aos fluxos crescentes.



Figuras 4.08 a 4.10. Imagens Aéreas do Parque do Flamengo no Rio de Janeiro. A criação de um espaço público de lazer a partir de um aterro com extensão da paisagem natural. Arquiteto Affonso Eduardo Reidy. Fontes: BONDUKI, 2000 / www.riofilmmmission.rj.gov.br / www.skyscraoercity.com.



As experiências recentes comprovam que as cidades que apresentam Centros compactos, adensados e edificados em altura, acessíveis aos pedestres e providas de um sistema viário primário que garante o acesso rápido à periferia imediata do núcleo – sem penetrar nele – não só possuem elevada acessibilidade como geralmente detêm, no seu interior, a oferta das amenidades urbanas mais significativas da cidade, a despeito de serem as que apresentam os valores agregados mais elevados em termos de preço da terra.

Com base neste princípio, promover o desenvolvimento de uma nova escala no Centro de Fortaleza – nos termos de uma grande Esplanada – permitiria a concentração de destinos e o desenvolvimento compacto em altura tendo por base a articulação de vários modais de transporte – metrô, bonde elétrico, ônibus urbanos e veículos particulares – e a oferta de vagas de estacionamento numa ampla galeria subterrânea. Em contrapartida, as áreas de usos mistos dos Parques Pajeú e Jacarecanga seriam desenhadas segundo uma morfologia de quadras compactas, com edificações próximas ao alinhamento, abastecidas por um sistema capilar de ruas de caixa reduzida, várias delas dedicadas à circulação exclusiva de pedestres. Ademais, esta abertura em torno da calha do riacho – que pressuporia a retirada do remanescente do mercado atacadista que insiste em ali permanecer – configuraria espaço interessante para a instalação de facilidades fortemente indutoras de fluxos diurnos, como equipamentos educacionais - *campus* universitário ou parque tecnológico – ou de entretenimento cultural – bibliotecas, cinemas, teatros, etc.



Figuras 4.11 a 4.13. Passeio Atlântico, litoral da cidade do Porto, Portugal. Arquiteto Manuel de Solà-Morales. Fonte: SOLÀ-MORALES, 2002.

As qualidades do parque seriam, ainda, potencializadas pela estação Sé do Metrofor cujos estudos apontam para sua localização nas proximidades da Catedral, onde poderia estabelecer uma conexão com o sistema de bondes proposto.

No Parque Litorâneo propriamente dito a acessibilidade no plano do pedestre seria conseguida a partir da atitude radical de definição do tráfego de passagem pelo rebaixamento da Av. Leste-Oeste e sua ligação subterrânea com a Av. Aquidabã – à semelhança do que fez Barcelona com a *Ronda del Litoral* – e pela abertura de vias laterais secundárias a ela conectadas configurando um sistema viário local tipo *traffic calming*. A partir daí o Centro poderia se debruçar em direção ao mar em planos sucessivamente rebaixados vencendo a diferença de nível existente.

Na região do Poço da Draga estabelecer-se-ia a ligação dos planos do Passeio Público diretamente com a grande praça à beira-mar por meio de uma passarela. Ali se poderia erguer um marco visual que celebraria o lugar de nascimento da cidade, junto à desembocadura do Riacho Pajeú. Toda a região situada entre o Mercado Central e o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, que passaria a ser cortada apenas por tráfego local, seria edificada segundo quadras permeáveis e adensadas, de modo a prover diversas passagens em declive na direção da grande praça a dos equipamentos culturais e de lazer de grande porte.

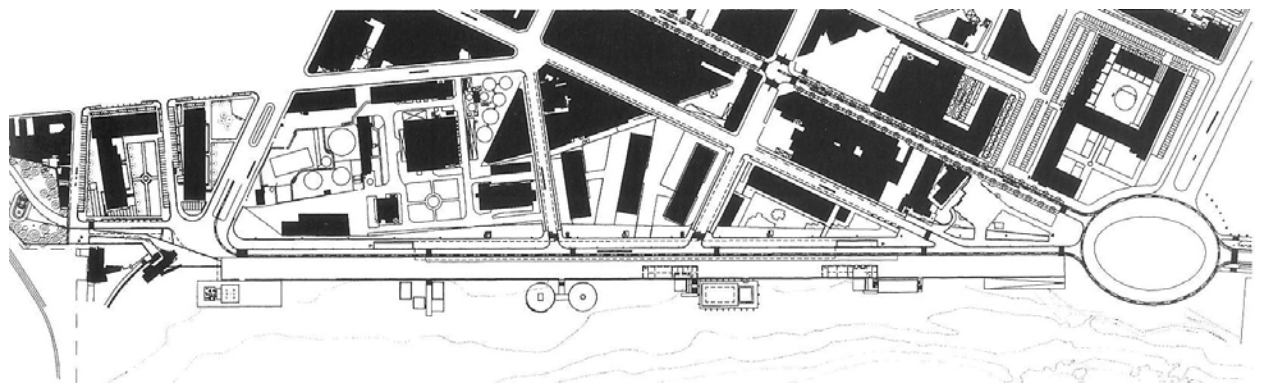
II. Diversidade: um aspecto central para o desenho e para o funcionamento equilibrado das cidades que têm como preocupação a escala humana é garantir a seus habitantes – e, por consequência, a seus visitantes – a oferta de variedade, entendida na sua dupla acepção de variedade visual e de maximização das possibilidades de escolha. Sabe-se que a variedade visual derivada da heterogeneidade das arquiteturas e das situações singulares do desenho urbano em diversas cidades representa um ativo valioso para as intervenções de desenho urbano nos dias de hoje.

Do ponto de vista do incremento da variedade visual as possibilidades de articular a conservação de arquiteturas históricas com novas edificações sob o signo da heterogeneidade formal e da diversidade de escalas – a despeito do porte das intervenções – abre um amplo campo de pesquisa para a ação projetual.



Sob a ótica da maximização das possibilidades de escolha a diversidade se traduz pela atração deliberada de funções urbanas complementares de modo a configurar zonas de usos mistos altamente permeáveis e acessíveis. Garantir a estabilidade destas zonas de uso misto, entretanto, é uma meta difícil de ser atingida dentro da economia de mercado e da competição pelos espaços pois estas tendem a gerar a elevação dos custos de permanência nas áreas valorizadas pela oferta de serviços. No escopo de uma intervenção como a que se apresenta é necessário garantir, em lugares específicos, a oferta de imóveis a custo acessível visando o interesse social e o incremento da diversidade social e econômica na área.

No cenário proposto, as áreas no entorno do Parque Pajeú e as que se estendem em direção ao Poço da Draga, nas proximidades do Mercado Central e do CDMAC, são ricas em potencial para a implantação de usos mistos. Na região do Parque, em razão do potencial paisagístico, da escala viária e da proximidade com o bairro da Aldeota poder-se-ia viabilizar na Av. Dom Manuel um bulevar qualificado com comércio e serviços no pavimento térreo e sobre eles torres residenciais com vistas para o Parque e para o *waterfront*. Nas proximidades do Mercado, ademais de prever área para sua ampliação, caberia o incentivo à implantação de usos complementares – como bares e restaurantes – e outros que pudessem configurar a continuidade do corredor comercial da Av. Monsenhor Tabosa. Nesta região contariam, ainda, com a localização privilegiada numa cota de nível cerca de doze metros acima do plano da grande praça.



Figuras 4.14 a 4.16. Reconversão do litoral de Matosinhos, Porto, Portugal. Arquiteto Eduardo Souto de Moura. Fonte: EDUARDO SOUTO DE MOURA, 2004.



O entorno do CDMAC, que já não apresenta a vitalidade decorrente da presença de galerias e oficinas de artistas locais – pois foram substituídas por uma perniciososa homogeneidade de bares e restaurantes e pela ocupação degradante de uma feira popular que toma galpões e vias públicas à luz do dia – clama pela diversidade equilibrada dos usos mistos. Uma operação urbana de grande porte seria necessária para transformar aquela porção de terreno que se tornaria extremamente valorizada no contexto da requalificação da Frente Marítima.

Garantir a diversidade implica também na criação de equipamentos-âncora que possam, pela singularidade de seus programas, atrair fluxos de naturezas diversas em distintos horários do dia. O Museu da Cidade na ponta do quebra-mar Hawkshaw e o Oceanário no extremo da Ponte Metálica são propostos com este fim. Com o mesmo objetivo poder-se-ia incrementar os usos da Ponte dos Ingleses com a instalação de restaurantes típicos da região na linha da água e dos espigões do aterro da Praia de Iracema com *decks* para a contemplação da paisagem e píeres para apoio a passeios marítimos.

III. Densidade: as concepções contemporâneas do planejamento e desenho urbanos são categóricas em afirmar os benefícios gerados pelo adensamento urbano, tais como a maximização do aproveitamento das infraestruturas existentes, a redução de custos com obras viárias de grande porte, a preservação e fruição de áreas naturais intra-urbanas, a concentração de oportunidades de moradia, trabalho e lazer e a redução dos tempos de deslocamento.



Figuras 4.17 a 4.21. Imagens do Kursaal Concert Hall and Convention Center em San Sebastian, litoral] Xnorte da Espanha. Arquiteto Rafael Moneo. Fonte: RAFAEL MONEO, 2010.



A densidade configura juntamente com os princípios da acessibilidade e da diversidade o tripé fundante do pensamento que aponta para a sustentabilidade do ambiente urbano. As cidades que buscam oferecer qualidade de vida a seus habitantes precisam afirmar este princípio como diretriz básica para o desenho urbano e definir no seu interior zonas de baixas e altas densidades em equilíbrio com os ambientes naturais e com a paisagem construída pré-existente.

A opção pela ampliação das densidades urbanas nas zonas consolidadas da cidade impõe a necessidade de revisão dos modelos de circulação e transporte e de assumir o planejamento na escala local, impondo limites – não só máximos, como mínimos – para o aproveitamento dos potenciais construtivos dos terrenos visando o equilíbrio entre espaços construídos e não construídos na escala do bairro. Associado à diversidade, o adensamento urbano poderá prover o espaço de amenidades como percursos caminháveis curtos – no nosso caso, à sombra – em meio a comércio e serviços de conveniência; estimular o investimento em modais de transporte público alternativo – movido a energias limpas, por exemplo – que serviriam a circuitos locais e de média distância; e promover o uso social compartilhado dos espaços de lazer oferecidos pela cidade em detrimento das facilidades privativas de condomínios fechados e de grandes complexos de lazer particulares.

Figuras 4.22 a 4.26. Imagens da Frente Marítima de Vigo, Espanha. Arquiteto Guillermo Vasquez Consuegra.
Fonte: CONSUEGRA, 2008.



O que visualizamos para o Centro de Fortaleza e para sua Frente Marítima é a possibilidade de articular distintas escalas de adensamento a partir de intervenções transformadoras do caráter da centralidade hoje dominante.

A partir da abertura da grande Esplanada a verticalização prevista em legislação – gabarito máximo de 95m – seria viabilizada, o que, por um processo metastático positivo, induziria os terrenos próximos à percepção das vantagens de construir em altura, de modo que, aos poucos, o Centro tornar-se-ia uma região heterogeneamente adensada. A abertura da Esplanada em direção ao mar viabilizaria toda uma ‘aeração’ deste novo eixo de negócios que passaria a conectar-se de modo expresso com as zonas leste e oeste da cidade através do sistema viário principal situado na borda litorânea. Com base neste sistema haveria que se realizar toda uma reestruturação do trânsito de ônibus urbanos e veículos particulares tomando por base a conexão com as Estações João Felipe e Lagoinha do Metrofor, cujos acessos emergiriam na Esplanada.

Na porção oeste o princípio de adensamento seria aplicado na construção do novo bairro Moura Brasil, que se integraria à tessitura urbana a partir da extensão das vias perpendiculares à orla e da construção das habitações com base no desenho de quadras permeáveis e de tipologias arquitetônicas moderadamente verticalizadas, podendo, ainda, abrigar unidades comerciais e de serviços no pavimento térreo.



Figuras 4.27 e 4.28. Imagens do Passeio Marítimo de Benidorm, Espanha. Arquiteto Carlos Ferrater. Fonte: www.architecturelab.net.

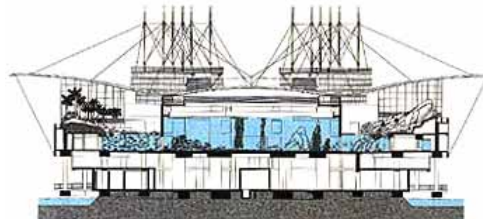
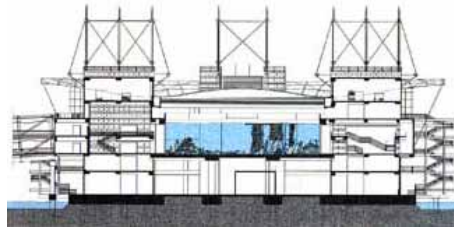
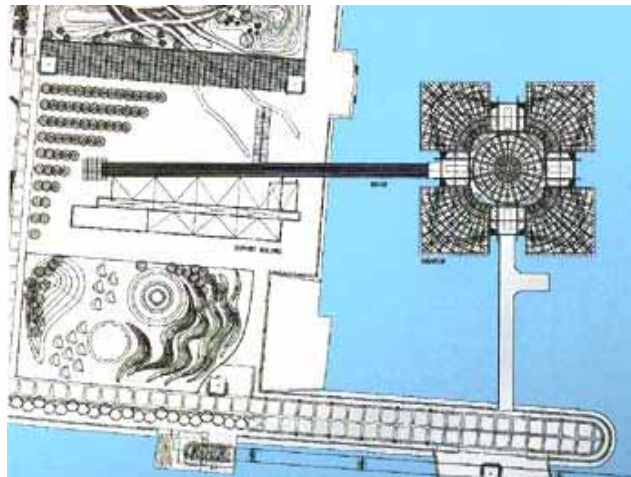


Figuras 4.29 e 4.30. A frente ribeirinha de Bilbao, Espanha, e o sistema de bondes elétricos. Fonte: www.panoramio.com.

149. Colégio Justiniano de Serpa (antiga Escola Normal), Igreja do Pequeno Grande, Colégio da Imaculada Conceição, Palácio do Bispo.

No Parque Pajeú o adensamento tomaria forma diversa. A verticalização, seguindo o padrão recorrente nos Bairros do Meireles e da Aldeota, poderia ocorrer no eixo da Av. Dom Manuel nos moldes anteriormente mencionados. Entre esta avenida e a via paisagística implantada no interior do Parque o desenho de quadras e edificações, em articulação com as construções históricas existentes¹⁴⁹, respeitaria gabaritos decrescentes em relação ao vale do Riacho e ao Poço da Draga de modo a garantir a fruição da paisagem e a vista do Centro. O desenho de quadras, visando maximizar a permeabilidade e ao mesmo tempo incentivar a edificação, favoreceria arquiteturas em relação estreita com a rua, minimizando as exigências quanto aos recuos frontais dentro dos limites impostos pela circulação de pessoas e veículos e com a contrapartida de liberação de áreas semipúblicas no seu interior. No Parque propriamente dito poder-se-ia implantar os mais diversos equipamentos urbanos dedicados ao lazer e à contemplação assumindo a incorporação de arquiteturas consolidadas e referenciais, como a Catedral, o Mercado e os edifícios modernos implantados nas proximidades do início da Av. Santos Dumont.

Nas proximidades do CDMAC a volumetria edificada poderia reforçar o caráter horizontal e multifacetado da sua arquitetura urbana por meio da atração de funções dedicadas ao comércio e aos serviços vinculados ao turismo, mas também de usos permanentes em acordo com a vocação da área para o lazer e para a cultura.



Figuras 4.31 a 4.34. Imagens do Oceanário de Lisboa, Portugal. Arquiteto Peter Chermayeff.
Fonte: [www. http://www.oceanario.pt](http://www.oceanario.pt).

O adensamento se faria presente também na solução do assentamento dos habitantes do Poço da Draga e de substituição das habitações precárias do setor, que seria objeto de um projeto específico de habitação para o interesse social e que poderia se implantar nas proximidades do encontro da Rua José Avelino com Rua dos Guanacés, área que concentra a maior parte dos vazios urbanos da Praia de Iracema e está demarcada no Plano Diretor Participativo como Zona Especial de Interesse Social - ZEIS.

IV. Identidade: dos princípios que norteiam a agenda do projeto urbano contemporâneo a preservação e/ou criação de um sentido de lugar único e memorável tem lugar especial nos planos de intervenção urbana e arquitetônica nos contextos aqui apresentados. O princípio de identidade cumpre uma espécie de papel aglutinador em relação à acessibilidade, à diversidade e à densidade. Sob o signo da singularidade dos espaços urbanos e arquitetônicos – pré-existentes ou criados – os demais princípios de *design* solidarizam-se para formar um amalgama forte em termos de imagem de cidade.

Sabe-se que a ambição das cidades em relação ao sucesso econômico, social ou ambiental face à economia globalizada passa necessariamente pela valorização de vantagens locais tanto no plano da produção – mão-de-obra qualificada, capacidade instalada, facilidade de escoamento, legislação, tarifas, etc. – quanto no do consumo – cultura local, produtos turísticos, entretenimento, lazer, eventos, etc. Deste ponto de vista o espaço urbano e a arquitetura cumprem um papel fundamental. Grande parte da capacidade das cidades de criar em seus habitantes e visitantes uma memória espessa das suas qualidades intrínsecas advém de situações espaciais irrepetíveis em outros contextos. Por isso a identidade figura como um dispositivo crucial para o planejamento e desenho urbanos contemporâneos e pode ser alcançada a partir da percepção criteriosa das características naturais do lugar, da situação climática, dos modos de uso predominantes no espaço público e privado, dos valores culturais vigentes, dos marcos referenciais da paisagem, etc.

Nas grandes cidades o fundamento da identidade repousa, naturalmente, na história, no espaço resultante de um processo relativamente longo de evolução urbana com base na construção, destruição e reconstrução permanente de tecidos urbanos e arquiteturas sobre si mesmos, incessantemente. Contemporaneamente, a este lastro que nos provê a história, novas camadas

150. Os edifícios da Estação Ferroviária João Felipe e os galpões anexos de oficinas poderiam abrigar usos culturais, como um Museu Ferroviário. O edifício Panorama Artesanal poderia integrar a franja hoteleira proposta. Os edifícios da Emcetur e da Santa Casa poderiam, igualmente, compor instalações de apoio ao turismo e realizar a conexão entre a Praça da Estação e o Passeio Público.

são incorporadas ao existente com velocidades jamais vistas e segundo objetivos igualmente novos, como, por exemplo, o da adequação das cidades ao turismo.

A perspectiva que este princípio abre no caso particular de Fortaleza aponta para a exploração da predileção dos habitantes pelos espaços abertos e arejados, como sugere o clima, para a potencialização da fruição da paisagem marítima e dos espaços de orla e para o incremento da atividade comercial, função urbana que está na raiz da existência histórica da cidade.

A conjugação destes pressupostos poderia ser alcançada a partir do desenho da Frente Marítima como um grande passeio ao ar livre, entremeado por abundante vegetação e provido dos mais variados serviços e equipamentos de apoio às atividades de lazer, como convém às cidades à beira-mar. A valorização de corredores visuais a partir da abertura das vias do Centro em direção à orla, desde o bairro Moura Brasil até o Passeio Público, poderia configurar um belvedere qualificado com a presença de habitações, hotéis e equipamentos culturais instalados em edifícios históricos cujos usos seriam transformados¹⁵⁰. A identidade poderia ser igualmente reforçada pela criação de marcos arquitetônicos singulares como o Museu e o Oceanário e pela possibilidade de a partir deles observar a cidade sob um novo ponto de vista.

Da orla em direção à cidade partiria um novo olhar, uma mirada inexplorada que a colocaria sob nova perspectiva. O horizonte, antes uma linha tênue e reta na interseção do mar com o firmamento, transformar-se-ia num emaranhado de linhas discordantes, uma profusão de planos em diferentes matizes e profundidades a desafiar os olhares inquiridores.

Se, por fim, acreditamos na pertinência de intervenções que permitem a descoberta deste novo horizonte é porque concordamos com a reflexão de Nuno Portas a respeito das energias latentes presentes no Projeto que fazem dele o instrumento de pesquisa por excelência do arquiteto.

“Mas se o arquiteto, enquanto tal, põe como condição para arriscar o seu projeto uma prévia reforma do contexto (político, social ou tecnológico), corre o risco de se tornar inconscientemente escapista e de não dar à sua comunidade, pelo menos, a preciosa ainda se desencantada indicação de como são ou podiam ser as estruturas físicas possíveis de que ela carece, pois só perante *projectos* podemos em última análise detectar o que os trava. Arriscado, esse projeto ganha

irrecusável valor de contestação. Mas se, fruto do mesmo "idealismo", supõe dever inventar tudo de uma vez – sociedade, tecnologia e arquitetura – auto-vestindo-se de demiurgo, exercita várias espécies de utopia, não só no seu domínio mas no de outros para os quais não está investido nem é competente. O seu projeto não reforma a sociedade nem esta se reformará como ele quer" (PORTAS, 1969: 10-11).

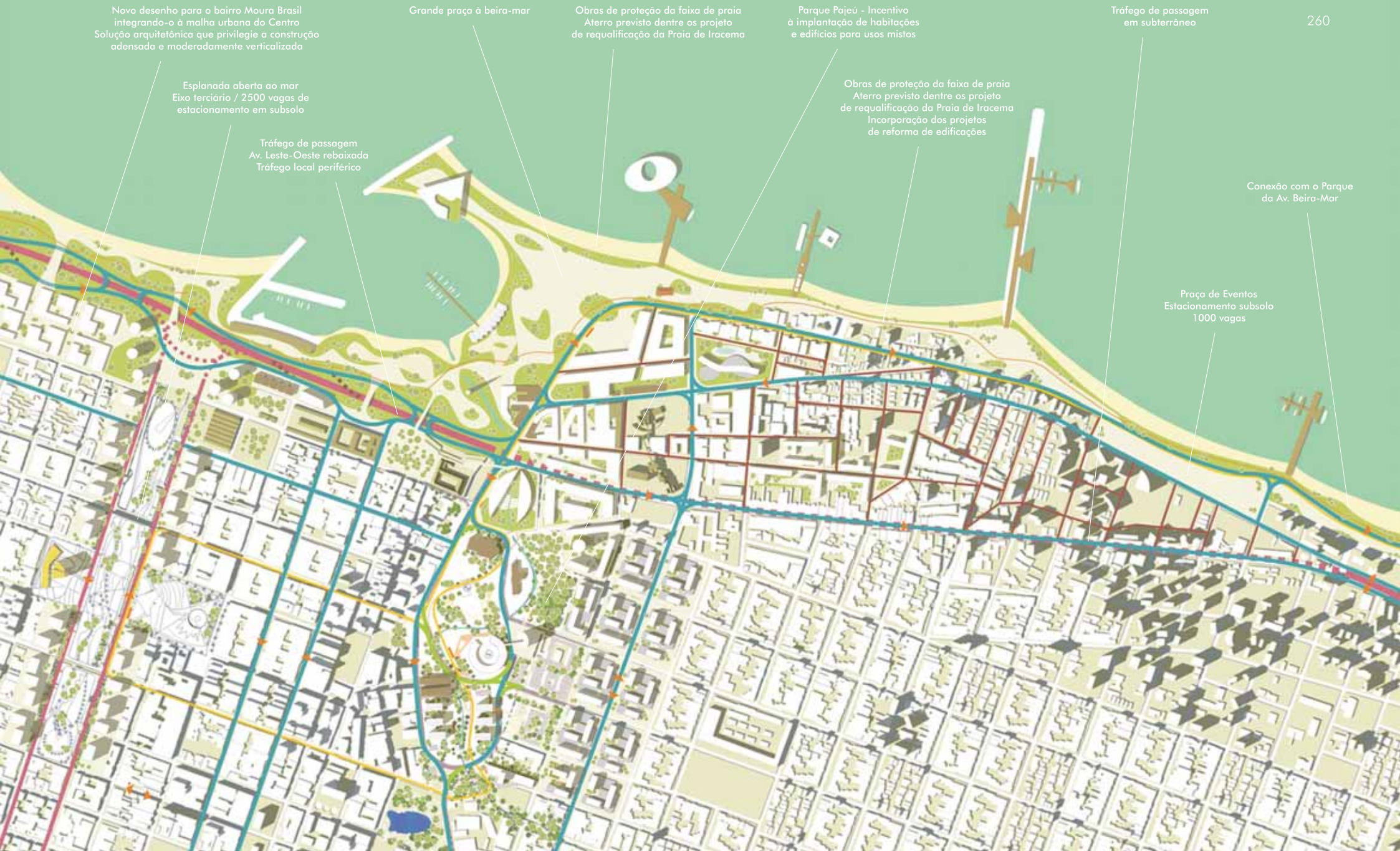


Figura 4.35. Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo. (Elaborado pelo autor a partir da incorporação de idéias desenvolvidas anteriormente pelas equipes coordenadas pelos arquitetos José Nasser Hissa, Ricardo Muratori, José Sales e Fausto Nilo, participantes do concurso de 1999, e contidas no Trabalho Final de Graduação dos arquitetos Natália Medeiros de Cerqueira e Dante Emanuel Gadelha (2011) cujos temas incidiam no Parque do Riacho Pajeú).

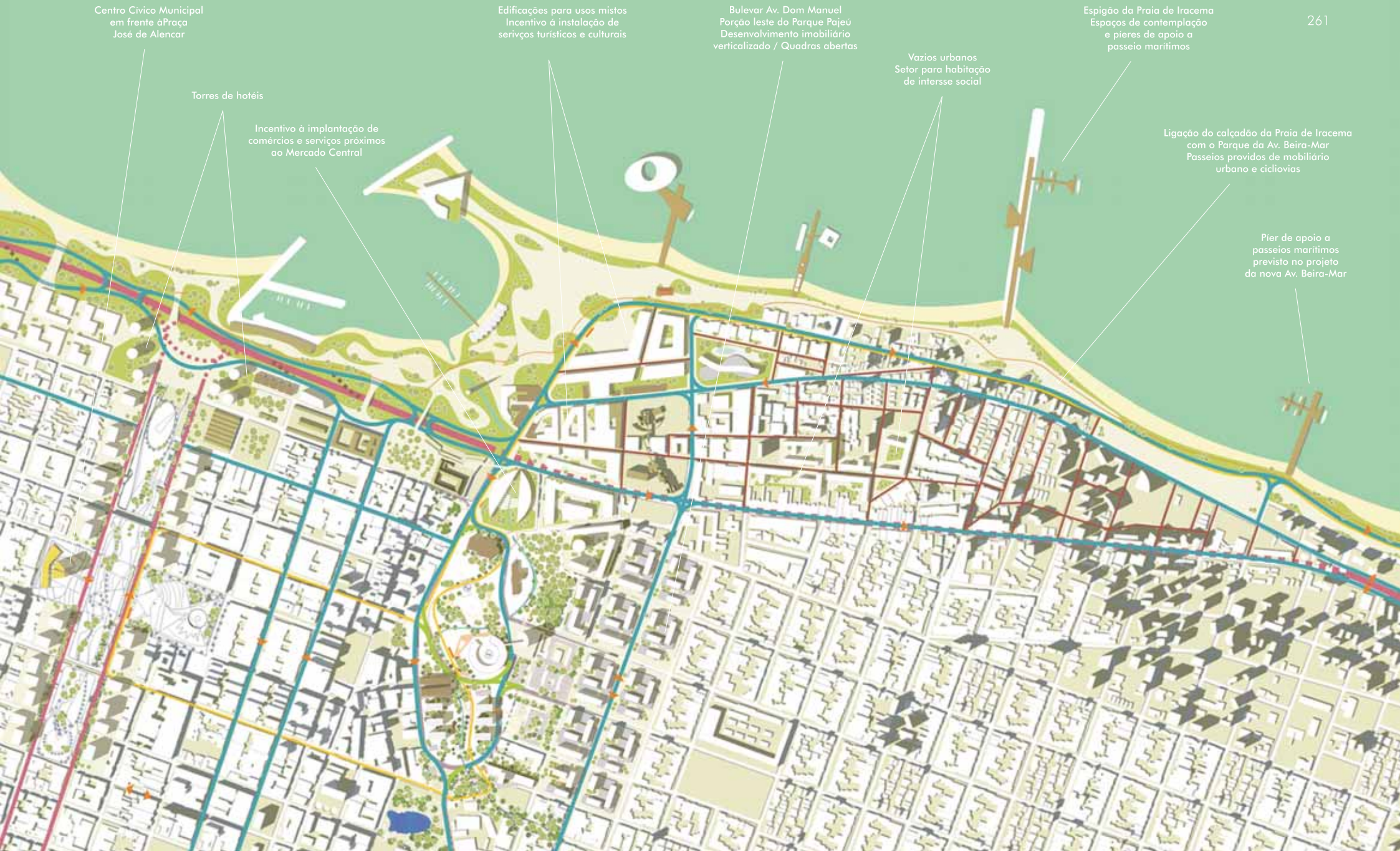


Figura 4.36. Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo. (Elaborado pelo autor a partir da incorporação de idéias desenvolvidas anteriormente pelas equipes coordenadas pelos arquitetos José Nasser Hissa, Ricardo Muratori, José Sales e Fausto Nilo, participantes do concurso de 1999, e contidas no Trabalho Final de Graduação dos arquitetos Natália Medeiros de Cerqueira e Dante Emanuel Gadelha (2011) cujos temas incidiam no Parque do Riacho Pajeú).



Figura 4.37. Uma Agenda para o Projeto Urbano na Frente Marítima da Área Central de Fortaleza. Ensaio propositivo. (Elaborado pelo autor a partir da incorporação de idéias desenvolvidas anteriormente pelas equipes coordenadas pelos arquitetos José Nasser Hissa, Ricardo Muratori, José Sales e Fausto Nilo, participantes do concurso de 1999, e contidas no Trabalho Final de Graduação dos arquitetos Natália Medeiros de Cerqueira e Dante Emanuel Gadelha (2011) cujos temas incidiam no Parque do Riacho Pajéu).



ACCIOLY, Vera M. **Planejamento, planos diretores e expansão urbana**: Fortaleza, 1960 – 1992. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia – Bahia.

AJUNTAMIENTO DE BARCELONA. **La reforma urbanística del Besòs**. Barcelona, Ajuntamiento de Barcelona, 2007.

ANDRADE, Margarida J. F. S. **A verticalização e a origem do movimento moderno em Fortaleza**. Artigo apresentado no 3º Seminário DOCOMOMO Brasil em São Paulo. Dezembro, 1999. Disponível em <http://www.docomomo.org.br/seminarios%203%20SP%20sumario%20trabalhos.htm>

ANDREATTA, Verena. "Barcelona e o *Port Vell*". In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2010.

ASCHER, François. **Novos princípios do urbanismo**. São Paulo, Romano Guerra Editora, 2010.

BARBALHO, Alexandre. **Estado, mídia e identidade**: políticas de cultura no nordeste contemporâneo. In: Revista Alceu, nº 8, jan-jun 2004, pp. 156-167.

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

BENEVIDES, Ireleno P. **Turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza, EDUFC, 1998.

BERNAL, Maria C. C. **A Metrópole emergente**: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza. Fortaleza, Edições UFC, Banco do Nordeste do Brasil, 2004.

BEZERRA, Roselane. **O bairro Praia de Iracema entre o "Adeus" e a "Boemia"**: usos e abusos num espaço urbano. Fortaleza, Expressão Gráfica Editora, 2009.

- BOHIGAS, Oriol, et al. **La villa olímpica**: arquitectura, parques, puerto deportivo. 2ª edição, Barcelona, Editorial Gustavo Gilli, 1992.
- BONDUKI, Nabil (Org.). **Afonso Eduardo Reidy**. São Paulo, Editora Blau, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 2000.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información**. Madrid, Taurus, 1997.
- BURGS, Geisa. **Modelos de gestão de projetos urbanos**. Barcelona, Revista Iberoamericana de Urbanismo (RIURB) 2009, nº 01. Disponível em meio eletrônico em:
http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/12255/1/01_04_GeisaBugs.pdf
- BUSQUETS, Joan; ALEMANY, Joan. **Plan estratégico del antiguo Puerto Madero**. Buenos Aires, Consultores Europeos Asociados, 1990.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 1ª Reimpressão, São Paulo, Paz e Terra, 2000.
- _____. **A sociedade em rede** - a era da informação: economia, sociedade e cultura - Vol. 1. São Paulo, Paz e Terra, 1999.
- _____. **Mudança tecnológica, reestruturação econômica e a nova divisão espacial do trabalho**. Espaço e Debates. São Paulo, n.17, 1986.
- CASTELO, Roberto M. **Novos arranjos arquitetônicos**. Artigo: Caderno Sábado, 1º de novembro de 1997, Jornal O POVO, Fortaleza.
- CASTRO, José L. de. "Contribuição de Adolfo Herbster à Forma Urbana de Fortaleza". In: **Revista do Instituto do Ceará**. v. 108, Fortaleza, 1994, p. 43-90.

_____. "Cartografia Urbana Fortalezaense na Colônia e no Império e Outros Comentários". In: **Prefeitura Municipal de Fortaleza - Administração Lúcio Alcântara - março de 1979 a maio de 1982**. Fortaleza, 1982, pp. 23-81.

_____. **Fatores de localização e expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza, Imprensa Universitária – UFC, 1977.

_____. **A Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção da capitania do Ceará Grande**. Documento formulado por solicitação do IPHAN. Fortaleza, 2005.

_____. "Uma planta fortezeense de 1850 reencontrada". In: **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, 2005, p. 93-126.

CEARÁ – UFC – Governo do Estado do Ceará / Universidade Federal do Ceará. **Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Ceará – CMEFC / Seminário UFC**. Março de 2002. 1 CD-ROM.

CEARÁ – SETUR – Secretaria do Turismo do Estado do Ceará. **Estudos Turísticos da SETUR: Evolução recente do turismo no Ceará nº 17**. 4ª Edição, Fortaleza, SETUR (CE), 2009.

CEARÁ – SETUR – Secretaria do Turismo do Estado do Ceará. **Indicadores Turísticos 1995 – 2011**. Fortaleza, SETUR (CE), 2012.

CHAVES, Gylmar; CAVALCANTE, Peregrina C. (Orgs.) **Ah, Fortaleza!: 1880-1950**. Fortaleza, Terra da Luz Editorial, 2006.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo, Estação Liberdade, Editora UNESP, 2001.

_____. **O urbanismo**. 4ª Edição, São Paulo, Perspectiva, 1997.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo, Editora UNESP, 2005.

CONSUEGRA, Guillermo V. **Frente marítimo de Vigo**. Barcelona, Consorcio Zona Franca de Vigo, 2008.

COSTA, Antônio C. C. **Os caminhos da Praia de Iracema**. Sobral, Casa da Cultura e Turismo de Sobral Edições, 2008.

COSTA, João Pedro. **A renovação urbana de frentes de água: infra-estrutura, espaço público e estratégia de cidade**. In: Artitexto, nº 2, Faculdade de Arquitectura, Lisboa, 2006, p. 58-74.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **A construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará**. In: MERCATOR (Revista de Geografia da UFC). Ano 1, número 01, 2002.

DANTAS, Eustógio W.; SILVA, José B. "A formação histórica da metrópole e principais tendências de desenvolvimento". In: PEQUENO, Luis R. B. (org.) **Como Anda Fortaleza**. Rio de Janeiro, Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2009.

DEL RIO, Vicente. "Baltimore e o Inner Harbor". In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2010.

_____. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo, Pini, 1990.

_____. **Voltando às origens**. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos – disponível em: <http://www.vitruvius.com.br-arquitextos-arq000-esp091.asp>. 2001.

DIAS, Sérgio. "Rio de Janeiro e o Porto Maravilha". In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2010.

DIÓGENES, Beatriz H. N. **A centralidade da aldeota como expressão da dinâmica intra-urbana de Fortaleza**. 2005. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

EDUARDO SOUTO DE MOURA. Lisboa, Dinalivro, 2004.

FARIAS FILHO, José A. - **Hélio Modesto em Fortaleza**: Ressonância e resistibilidade do urbanismo moderno. In: 2º Seminário DOCOMOMO NO-NE, 2008, Salvador. Anais do 2º Seminário DOCOMOMO NO-NE, 2008.

FARRET, Ricardo L. "Desafios sócio-políticos do desenho urbano" In: GONÇALVES, Maria F. (org.) **O novo Brasil urbano**: dilemas, impasses e perspectivas. Porto Alegre, mercado Aberto, 1995.

FERNANDES, Ana C. **Da reestruturação corporativa à competição entre cidades**: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo. São Paulo, Espaço e Debates, Ano XVII, nº 41, 2001.

FERNANDES, Francisco R. C. **Transformações espaciais no centro de Fortaleza**: estudo crítico das perspectivas de renovação urbana. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente – PRODEMA) Universidade Federal do Ceará. Fortaleza.

FORTALEZA – CODEF/PMF. **Fortaleza**: evolução urbana (1603-1979). Fortaleza, PMF, 1979.

FORTALEZA – PMF. **Fortaleza**: a administração Lúcio Alcântara - março de 1979 a maio de 1982. Fortaleza, 1982, pp. 23-81.

FORTALEZA – PMF/ANC – Prefeitura Municipal de Fortaleza / Ação Novo Centro. **Concurso Nacional de Idéias para Embelezamento e Valorização da Área Central de Fortaleza e Parque da Cidade - Regulamento**. Fortaleza, PMF/ANC, 1999.

FORTALEZA – PMF/HABITAFOR – Prefeitura Municipal de Fortaleza / Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza. **Plano Habitacional para Reabilitação da Área Central de Fortaleza**. Fortaleza, PMF, 2009.

FORTALEZA – PMF/IPLAM. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza**: Síntese Diagnóstica. Fortaleza, PMF, 1991.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza.** Lei nº 7.061 de 16 de Janeiro de 1992. Fortaleza, PMF, 1992.

FORTALEZA - PMF/SUPLAM. **Plano Diretor de Fortaleza.** Lei nº 2.128 de 23.03.1963. Fortaleza, PMF, 1969.

_____. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF – 1969/71.** Fortaleza, PMF, 1971.

FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes: modernidade e “glamour” na Fortaleza de 1950 – 1970.** Fortaleza, Expressão Gráfica, 2005.

GARAY, Alfredo M. **Puerto Madero, a montagem de uma intervenção urbana.** Revista URBS. São Paulo, Ano 5, n. 21, Abr. – Mai. 2001.

GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza.** 2ª Ed., Fortaleza, Imprensa Universitária – UFC, 1979.

GONDIM, LINDA. **A favela depois do estatuto da cidade: novos e velhos dilemas à luz do caso do Poço da Draga (Fortaleza-CE).** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Vol. 10, n. 2, Nov. 2008.

_____. **Imagens da cidade, políticas culturais e desenvolvimento urbano: a produção imaginária de Fortaleza como “cidade global”.** In: Reforma do Estado e outros estudos. Fortaleza, Fundação Konrad Adenauer, 2004. p. 13-32.

_____. **O Dragão do Mar e a Fortaleza pós-moderna: cultura, patrimônio e imagem da cidade.** São Paulo, Annablume, 2007.

_____. **O Dragão do mar invade a praia de Iracema: desenho urbano como catalisador das imagens da cidade.** Preparado para apresentação no Encontro da Latin American Studies Association, Hyatt Regency Miami, Março, 2000.

_____. **Os Governos das Mudanças (1987 – 1994).** In: SOUZA, Simone de (Org.). **Uma nova história do Ceará.** Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha, 2002.

GONDIM, Linda. Et al. "Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura: um projeto de requalificação da antiga área portuária de Fortaleza-CE". In: VARGAS, Heliana C. & CASTILHO, Ana L. H. **Intervenções em centros urbanos**. Barueri, São Paulo, Manole, 2006.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. Ed., São Paulo, Edusp, 1997.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo, Vértice, 1990.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo, Perspectiva, 2007.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo, Edições Loyola, 1993.

_____. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação na governança urbana no capitalismo tardio. IN: HARVEY, David. **A produção capitalista do Espaço**. 2ª Ed., São Paulo, Annablume, 2005.

_____. **Espaços de esperança**. 2ª Ed., São Paulo, Edições Loyola, 2006.

_____. **Espaços urbanos na aldeia global**: reflexões sobre a condição urbana no capitalismo no final do século XX. Belo Horizonte: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, nº 1, Agosto, 1994.

_____. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Editora HUCITEC, 1980.

HAWKSHAW, John. "Relatório de Sir John Hawkshaw sobre melhoramentos dos portos do Brasil – Ceará". In: **Revista do Instituto do Ceará**. v. 23, Fortaleza, 1909, p. 183-188.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2000.

JACQUES, Paola B.; VAZ, Lilian F. **A cultura na revitalização urbana**: participação ou espetáculo? In: Espaço & Debates, São Paulo: v. 43-44, pp. 129-140, 2003.

JUCÁ, José G. N. M.. **Verso e Reverso do perfil urbano de Fortaleza**. Anna Blume, São Paulo, 2003.

LEFEBVRE, HENRI. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFÈVRE, Rodrigo. **Notas sobre o papel dos preços de terrenos em negócios imobiliários de apartamentos e escritórios na cidade de São Paulo**. In: MARICATO, Ermínia (org.). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial. Editora Alfa-Omega, São Paulo, 1979.

MARICATO, Ermínia. "As Idéias Fora do Lugar e O Lugar Fora das Idéias". In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis, Vozes, 2000.

MEYER, Regina M. P.; GROSTEIN, Marta D. **A leste do centro: territórios do urbanismo**. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **Cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. São Paulo, UNESP, 2004.

NOBRE, Eduardo A. C. **Reestruturação econômica e Território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros**. 2000. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

NOVAIS, Pedro. Et al. **Grandes Projetos Urbanos: panorama da experiência brasileira**. In: Encontro Nacional da ANPUR, 12, 2007, Belém. Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR. Belém, ANPUR, 2007. p. 1-20.

PAIVA, Ricardo. **A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza**. 2011. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

_____. **Entre o mar e o sertão: paisagem e memória no centro de Fortaleza**. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

PEREIRA, Paulo César Xavier. Espaço, técnica e construção: o desenvolvimento das técnicas construtivas e a urbanização do morar em São Paulo. São Paulo: Nobel, 1988.

PINTO, Ana Paula G. M.; MENESES, Cecília M. R. **O marketing de lugares e suas implicações na revitalização de áreas urbanas**: estudos de casos nas cidades de Belém, Brasil e Arequipa, Peru. Artigo apresentado no V Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia, Resende – RJ, 2008. Disponível em <http://www.aedb.br/seget/artigos2008.php?pag=59>.

PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – Consórcio SERETE S.A., SD Consultoria e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, 1972.

PONTE, Sebastião R. Fortaleza belle époque: reformas urbanas e controle social – 1860 - 1930. Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha - Multigraf Editora Ltda., 1993.

PORTAS, Nuno. **A cidade como Arquitetura**. Lisboa – São Paulo: Livros Horizonte, 1969.

_____. **Notas sobre a intervenção na cidade existente**. São Paulo, Espaço & Debates, nº 17, 1986.

_____. **Tendências do urbanismo na Europa**. In: Óculum nº 3 (vol. I). Campinas, FAU PUC-Campinas, mar. 1993, p. 4-13.

RAFAEL MONEO. Remarks on 21 works. Nova York, The Monacelli Press, 2010.

REGO, Helena de A. “Buenos Aires e o Puerto Madero”. In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, 2010.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 6ª Ed., São Paulo, Editora Perspectiva, 1987.

RIBEIRO, J. O. de Saboya. “Memorial justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza”. In: **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo LXIX, Ano LXIX, Fortaleza, 1955.

SALES, Vanda C. **Projeto Centro de Feiras e Eventos, do Governo Um novo drama sócio-ambiental?** Disponível em: www.adital.com.br/site/noticia2.asp?lang=PT&cod=2306. s.d.

SANTOS, Milton. **O país distorcido: O Brasil, a Globalização e a Cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.
_____. **Por uma geografia nova**. 4ª Ed., São Paulo, HUCITEC, 1996.

SCHRAMM, Solange. **Território livre de Iracema: só o nome ficou? Memórias coletivas e a produção do espaço na Praia de Iracema**. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Universidade Federal do Ceará, 2001.

SILVA, José B. et al (Orgs.). **Litoral e Sertão: natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza, Expressão Gráfica, 2006.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista**. In: MARICATO, Ermínia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial**. Editora Alfa-Omega, São Paulo, 1979.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. **De cosas urbanas**. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2002.

SOUZA, Maria S. de. "Fortaleza – uma análise da estrutura urbana". In: **Anais do 3º Encontro Nacional de Geógrafos**. Fortaleza, Imprensa Oficial do Ceará, 1978.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. **Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para o estudo da centralidade em São Paulo**. 2004. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – São Paulo.

VAINER, Carlos. "Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano". In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2000.

VARGAS, Heliana Comin. **Turismo e valorização do lugar**. Turismo em Análise, V. 9, nº 1, maio, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª Ed., São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

ZUKIN, Sharon. Paisagens do século XXI: notas sobre a mudança social e o espaço urbano. In: ARANTES, Antônio A. **O espaço da diferença**. Campinas, Papirus, 2000.

