

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado em Urbanismo

V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO
“Cidades: temporalidades em confronto”

Uma perspectiva comparada da história da cidade, do projeto urbanístico e da forma urbana.

SESSÃO TEMÁTICA 5:
HISTÓRIA E CULTURA URBANA
CIDADES: REPRESENTAÇÕES ICONOGRÁFICAS
COORDENADORA: SANDRA J. PESAVENTO (PROPUR-UFRGS)

**O DRAGÃO DO LAZER E DA CULTURA INVADE A PRAIA DE IRACEMA:
INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS COMO CATALISADORAS DA IMAGEM DA
‘MODERNA’ FORTALEZA.**

Linda M. P. Gondim

“Uma nova cidade surge no rastro de mais de três mil obras”

Fortaleza é a metrópole mais pobre do Nordeste do Brasil, uma região que chegou a ser caracterizada como a de maior concentração de pobreza no hemisfério ocidental (Furtado, 1959). Com quase dois milhões de habitantes, a cidade, que concentra a maior parte da população e das atividades econômicas da Região Metropolitana de Fortaleza (RMF)⁽¹⁾, apresenta taxa de desemprego superior a 12%, chegando a quase 50% a população ocupada no setor informal (PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 1991, p. 48). Na RMF como um todo, a maioria das famílias (62%) tem rendimentos de, no máximo, cinco salários mínimos, sendo que quase um terço sobrevive com renda igual ou inferior a dois salários mínimos (IBGE, 1990). Quanto à distribuição de renda, verifica-se que menos de 1% da população total apropria-se de 13% da renda global, e outros 33% detêm apenas 8% (PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 1991, p. 50). Para dar uma idéia da precariedade das condições de vida na metrópole, basta dizer que cerca de 30% de sua população residem em áreas faveladas, existentes em 87 dos 114 bairros da capital (Falcão, 1996, p. 96).

Apesar da persistência deste quadro de extrema pobreza e desigualdade social, nos últimos anos, a imagem de Fortaleza vem mudando, identificando-se cada vez menos com

a de “capital da seca e da miséria” e assumindo a conotação de centro de lazer e “paraíso tropical” para turistas. A seguinte citação, retirada de um jornal local, ilustra bem essa tendência: *“Fortaleza, a capital do Ceará, está na moda. Na última alta estação, passaram por aqui cerca de 300 mil turistas, entre nacionais e estrangeiros. ‘A Miami do Nordeste’, como definiu recentemente o jornal carioca **O Globo**, Fortaleza é também considerada o ‘Caribe Brasileiro’ por Walter Negrão, autor da telenovela [Tropicaliente]”⁽²⁾. Para fazer jus aos títulos, a cidade cresce e aparece. Além do sol, o produto que mais atrai os turistas, a Capital cearense possui cinco hotéis cinco estrelas (o Caesar Park foi eleito o melhor hotel do Brasil pelo **Guia Quatro Rodas** em 1993); a noite de segunda-feira mais animada do Brasil (o forró do Pirata), de acordo com o jornal norte-americano **The New York Times** e é a segunda Capital brasileira em renovação de frota de veículos, proporcionalmente à sua população. Fortaleza tem o terceiro índice de cartões de crédito do Brasil (proporcionalmente ao número de habitantes)..... Os fortalezenses são os maiores consumidores de perfume francês Guerlain do Nordeste e têm à sua disposição uma rede gastronômica de várias nacionalidades. Na área de turismo, tem o único parque aquático à beira-mar do Brasil, o Beach Park (localizado na Região Metropolitana), e uma marina de luxo, o Marina Park Hotel, com 170 apartamentos em funcionamento..... ” (CABRAL, 1994, p. 24A).*

Um elemento que parece crucial para a construção dessa nova imagem de Fortaleza são as transformações decorrentes de obras urbanísticas executadas ou em execução, a partir dos anos 90, pelas administrações estadual e municipal. Tais obras constituem, também, um elemento da disputa político-eleitoral entre o grupo que desde 1987 controla o governo estadual, e o grupo encastelado na Prefeitura Municipal de Fortaleza desde 1990. O primeiro é constituído por uma nova elite, os “jovens empresários”, liderados por Tasso Jereissati, à qual se agregou Ciro Gomes, sem vínculos empresariais, filho de um político do PDS de Sobral, cidade do interior cearense⁽³⁾. Ciro foi indicado por Tasso Jereissati para concorrer, como candidato do PMDB (partido ao qual ambos, então, pertenciam), a prefeito de Fortaleza nas eleições de 1988, tendo como vice o médico Juraci Magalhães. Este viria a assumir a prefeitura quando da renúncia do titular para concorrer -- desta vez pelo PSDB -- às eleições de 1990 para governador. Nos seus três anos de mandato, Juraci Magalhães tornou-se um dos prefeitos mais populares do país, graças, principalmente, às mais de três mil obras realizadas, segundo uma publicação apologética (Sampaio, 1993). O PMDB, liderado por Juraci, tornou-se o principal adversário do grupo de Tasso Jereissati, o qual, embora se mantivesse no poder em nível estadual, conheceu derrotas fragorosas nas

eleições para prefeito de Fortaleza, em 1992 e 1996. Nesse contexto, pode-se interpretar como tentativa de reconquistar a hegemonia política na capital as diversas intervenções do governo estadual no espaço urbano de Fortaleza. Ainda mais porque estas não se resumem a projetos de caráter metropolitano ou de impacto regional, como a construção do novo aeroporto internacional, a implantação de rede de esgotamento sanitário (Projeto Sanear) e de transporte metroviário (Projeto Metrofor), mas incluem, também, projetos como a urbanização da Ponte dos Ingleses e o Centro Cultural Dragão do Mar, ambos na Praia de Iracema, nos quais a prefeitura não tem participação.

As transformações recentes da capital cearense devem ser entendidas no contexto do processo de produção do espaço urbano, o qual é fruto da atuação, ao longo do tempo, de agentes sociais e econômicos, entre os quais se incluem o Estado, os empresários e os movimentos sociais. Assim, a ação dos governantes é apenas um dos componentes desse processo, cuja dimensão social e histórica precisa ser aprofundada, sob pena de se cair em explicações superficiais e voluntaristas.

A formação da cidade de Fortaleza

A Fortaleza de hoje -- uma metrópole de quase dois milhões de habitantes, com seus contrastes de miséria e opulência -- é produto de um processo histórico não muito antigo⁽⁴⁾, vez que sua consolidação como cidade só aconteceu na segunda metade do século XIX, enquanto que a formação de sua região metropolitana ocorreu já na década de 70 deste século. Ao contrário de Recife e Salvador -- importantes centros urbanos desde o período colonial, graças à pujança da economia canavieira -- Fortaleza, até a segunda metade do século passado, não passava de um burgo minúsculo. Fundado pelos holandeses em 1649, o pequeno povoado litorâneo permaneceu inexpressivo durante muito tempo, pouco se beneficiando da pecuária, atividade responsável pelo povoamento do Nordeste semi-árido⁽⁵⁾, a partir do século XVII. Fortaleza só se tornaria o principal núcleo urbano do Estado na segunda metade do século XIX (Lemenhe, 1991, p. 110), graças ao seu papel na comercialização de produtos de exportação, como cera de carnaúba, café e principalmente algodão, cuja cotação no mercado internacional elevou-se bastante durante a Guerra Civil americana. A partir da década de 1870 e sobretudo nas primeiras décadas do século XX, a cidade expandiu-se, verificando-se a construção de praças e edifícios públicos, a abertura de vias e a melhoria dos serviços urbanos, dos transportes e das comunicações⁽⁶⁾. A vida cultural da cidade conhece um período de efervescência, com a

criação de associações culturais, como a Padaria Espiritual (1892), e de instituições de ensino leigas ou religiosas, como o Ateneu (1863), o Seminário Episcopal (1864) e o Colégio da Imaculada Conceição (1864) (Girão, 1997, p. 163). Até um plano urbanístico é encomendado ao arquiteto Adolfo Herbster, em 1875.

Mas o crescimento demográfico era reduzido, devido aos elevados índices de mortalidade, em decorrência de epidemias ocorridas durante as secas periódicas (como varíola e cólera) e da emigração, principalmente para os seringais da Amazônia (Girão, 1984, p. 393). Assim, a população de Fortaleza era de 20 mil habitantes em 1872, 50 mil em 1900 e pouco mais de 78 mil em 1920. Neste último ano, Recife tinha quase 240 mil habitantes e a população do Rio de Janeiro (então Distrito Federal) ultrapassara um milhão de habitantes (Marques, 1986, p. 84 e 97).

O “inchamento” de Fortaleza no contexto do crescimento econômico regional

Até 1930, apesar da fragilidade da economia regional e urbana, Fortaleza apresentava um quadro harmonioso, que um historiador caracterizaria como “Belle Époque” (Ponte, 1993). Com efeito, segundo o *Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza*, elaborado em 1947, nos primeiros anos da década de 30 “a cidade estava assim com as suas ruas niveladas e calçadas, com suas praças ajardinadas, com serviços regulares de iluminação pública e domiciliar, abastecida de água e possuindo um sistema de esgotos sanitários satisfatório, ainda que não modelar; um bom serviço telefônico; uma rede de linhas de bondes cobria as ruas que solicitavam transportes” (Ribeiro, 1977, p. 236).

É a partir da década de 1940 que a capital do Ceará começa a sofrer os efeitos do crescimento regional desequilibrado, que caracteriza o processo de industrialização no Brasil. O sintoma mais evidente disto é o intenso incremento demográfico: entre 1940 e 1950, a cidade apresenta as maiores taxas de crescimento entre as capitais nordestinas (Jucá, 1993, p. 203), passando de 180 mil habitantes para 270 mil. Em 1960, essa população ultrapassaria meio milhão de pessoas. O crescimento mais intenso ocorreu numa época em que a economia cearense experimentava severa crise: a agricultura sofria os efeitos das secas de 1952 e 1958; o comércio estava estagnado; e a incipiente atividade industrial (um pequeno setor têxtil e algumas fábricas de óleos vegetais) era prejudicada pela insuficiência de energia elétrica e pela concorrência dos produtos sulistas, facilitada pela melhoria dos transportes e das comunicações⁽⁷⁾. Nesse contexto, as migrações

rural-urbanas ocorriam principalmente devido a fatores de expulsão: a diminuição da área das pequenas propriedades, a substituição da agricultura pela pecuária e da produção de alimentos por culturas comerciais (Irmão e Sampaio, 1983, p. 146). Não é de admirar, portanto, que o plano elaborado para Fortaleza em 1960 por Helio Modesto mencione a proliferação de favelas e a precariedade das condições sanitárias, com apenas 12% dos prédios ligados à rede de abastecimento de água (Iplance, 1979, p. 81), dando respaldo à caracterização de Fortaleza como “cidade inchada”.

A intensificação da intervenção estatal na economia nordestina, a partir da criação da Sudene em 1959, iria contribuir para a transformação da cidade numa metrópole regional, ainda que em posição inferior a Recife e a Salvador. Mesmo com o significativo aumento do emprego industrial nas décadas de 60 e 70 (o número de pessoas empregadas na indústria de transformação passou de cerca de 17 mil, em 1960, para 33 mil, em 1970, e 84 mil, em 1980, segundo Silveira et al., 1983, p. 26), o terciário permaneceu como o principal gerador de empregos, respondendo, em 1980, por 49% da população economicamente ativa de Fortaleza. As taxas de desemprego e subemprego permaneciam elevadas (Casimiro, 1986). Nestas condições, o crescimento de Fortaleza manteve as características de “inchamento” das décadas precedentes, mas com uma diferença: a intervenção mais efetiva do Estado no espaço urbano, tanto através de financiamentos do Banco Nacional da Habitação (BNH, criado em 1964) para habitação de baixa e média renda, como mais diretamente, mediante a realocação de edifícios e de equipamentos públicos e de investimentos no sistema viário e na infra-estrutura.

A segregação espacial e a “descoberta” da praia

A segregação espacial que hoje marca a estrutura urbana de Fortaleza começou a se delinear nos anos 40, com a mudança de famílias de classe média e alta, que residiam no centro ou em bairros próximos (Benfica, ao sul, e Jacarecanga, a oeste) (fig. 1), para a Aldeota, a leste, enquanto que os pobres, em sua maioria, permaneciam na zona oeste⁽⁸⁾. A inversão da tendência de ocupação desta última com residências de alto padrão ocorreu devido à construção da linha férrea em direção a Caucaia, à localização das oficinas ferroviárias e à formação, nas dunas da praia, da favela do Pirambu (Rocha Jr., 1984, p. 35), fatores que, por sua vez, estimularam a localização da indústria na área, pela acessibilidade à rede de transportes e pela disponibilidade de mão-de-obra barata.

Até a década de 60, o centro da cidade concentrava não só o comércio e as sedes das atividades político-administrativas (Palácio do Governo, Assembléia Legislativa, Prefeitura, Câmara Municipal e outros), como equipamentos turísticos e de lazer (hotéis, clubes, cinemas, praças onde se realizava o “footing”). Na década seguinte, ocorreria a transferência das sedes de vários órgãos públicos para a Aldeota e para o bairro do Cambé, situado na periferia sudeste, a 14 km da área central de Fortaleza, no qual o governo estadual construiu um centro administrativo.

Também nos anos 70, a abertura ou prolongamento de avenidas, apontados como imprescindíveis para a interligação dos diversos setores da cidade, provocou a remoção de várias favelas, sobretudo na administração Vicente Fialho (1971-1974), na qual ocorreu uma verdadeira “cirurgia urbana”, como caracterizou Raimundo Girão (1997, p. 6): *“como se fora um médico de bisturi à mão, demoliu favelas e conquistando [sic] terrenos alagadiços e imprestáveis. São produto deste trabalho as Avenidas Aguanambi e José Bastos, rumando para o sul da cidade, e [a abertura] da Presidente Castelo Branco (a chamada Leste-Oeste), varando com os tratores, de ponta a ponta, o desgraçado quisto meio pobreza meio bas fond que era o bairro do Pirambu, interligando com ela, pela beira-mar, o Mucuripe e a Barra do Ceará.....*

Paralelamente, a construção de conjuntos habitacionais de baixa renda na periferia urbana reforçou a segregação espacial e contribuiu para o processo de metropolização, devido ao crescimento vertiginoso dos municípios de Caucaia e Maracanaú. Apesar da criação de distritos industriais nesses municípios, a expansão metropolitana se deveu mais à função de dormitório para a população de baixa renda, uma vez que as indústrias instaladas não absorviam mão de obra de forma intensiva (Aumef, 1985, p. 19). Um dos fatores que contribuiu decisivamente para a formação da Região Metropolitana de Fortaleza foi a localização de grandes conjuntos habitacionais em bairros periféricos da cidade, nos anos 70 e 80 (Conjunto José Walter e, em época posterior, Conjuntos Ceará, Jereissati, Marechal Rondon e outros).

Outra mudança importante foi a implantação de equipamentos turísticos e de lazer na orla litorânea leste, iniciada nas décadas de 40 e 50, com a construção de sedes de clubes⁽⁹⁾. Mas somente a partir da abertura da avenida Beira-Mar, em 1964, e sobretudo de sua urbanização, entre 1979 e 1982, é que a área praieira passa a ter importância decisiva para a localização daqueles equipamentos, bem como para o uso recreativo pela

população local. Como será visto, a utilização da Praia de Iracema, mais próxima ao centro, foi prejudicada pelo avanço das marés, em consequência das obras do porto do Mucuripe, nos anos 40. Quanto às outras praias a leste, a frequência era limitada por fatores como proximidade de favelas (no Mucuripe e no Farol) e privatização do acesso na Volta da Jurema, ocupada por casas de veraneio (Rocha Jr., 1984, p. 57).

Note-se que a importância econômica das ligações com o interior fez com que Fortaleza se desenvolvesse “de costas para o mar” (Marques, 1986, p. 104). Assim, entre os prédios e espaços públicos localizados na área de ocupação mais antiga, apenas o forte que deu origem à cidade e o Passeio Público permitem o aproveitamento do mar como recurso paisagístico; os demais (Santa Casa de Misericórdia, Penitenciária, Estação da Estrada de Ferro e Alfândega, construídos na segunda metade do século XIX) “constituem barreiras entre a cidade e a faixa praiana”, como ressaltou Rocha Jr. (1984, p. 33)⁽¹⁰⁾. A área por trás da Estação Ferroviária foi ocupada pelo Arraial Moura Brasil, “a mais antiga forma de pré-favelamento que a cidade conheceu”, conforme Liberal de Castro (1982, p. 76). Na década de 1930, foi removida para essa área parte do meretrício da zona central, sendo que em 1961, a zona de prostituição é transferida para o Farol, nas proximidades do Porto do Mucuripe (Rocha Jr., 1984, p. 58).

O leito da estrada de ferro constitui uma barreira particularmente significativa para o aproveitamento paisagístico da faixa litorânea adjacente à zonal central da cidade, pois em espaços localizados ao longo das linhas ferroviárias que ligavam o centro com a antiga área portuária, na Praia de Iracema, e com o Porto do Mucuripe (parcialmente concluído em 1945), ocorreram ocupações com favelas (Silva, 1992, p. 62). Estas, aliadas à presença de dunas e de equipamentos comerciais e portuários, contribuíram para retardar a expansão urbana no litoral leste. A construção do porto do Mucuripe seria o primeiro fator a estimular essa expansão, primeiramente com o uso industrial. Assim, frigoríficos de pescado e indústrias mais dependentes de transporte marítimo, como moinhos de trigo e fábrica de asfalto, ali se instalaram. Ao mesmo tempo, ocorreu a criação ou expansão de áreas faveladas, como o morro do Teixeira e o Castelo Encantado, estimuladas pela disponibilidade de empregos e de terras desocupadas. E, sobretudo, a rede viária da cidade sofreu importantes alterações, com a construção do ramal ferroviário de Parangaba-Mucuripe e, na década de 70, a abertura da avenida Presidente Castelo Branco (a já mencionada Leste-Oeste), ligando o porto com a zona industrial da Av. Francisco Sá e da Barra do Ceará. De grande importância para a ocupação da Praia do Futuro e do

Papicu foi o prolongamento da avenida Santos Dumont, em 1976, e a construção da Praça 31 de Março e da Avenida Zezé Diogo (Costa, 1988, p. 134).

Nas décadas de 70 e 80, ocorreu um verdadeiro “boom” imobiliário na Aldeota, favorecido pelo financiamento, pelo BHN, de habitações para as classes média e média-alta. Ocorre, também, o início de um processo de verticalização, com a construção de edifícios multifamiliares, inicialmente com até três pavimentos, máximo permitido pela lei no. 4.486, de 1975. A partir da aprovação da lei 5122-A, em 1979, e de suas complementações, bairros situados a leste e a sudeste (Aldeota, Meireles, Varjota, Papicu e parte do Cocó) transformaram-se nos mais valorizados de Fortaleza, em decorrência de sua inclusão em zonas residenciais de alta densidade (ZR-3), nas quais foi permitida a edificação de até 12 pavimentos (Costa, 1988, p. 101-104). A expansão no sentido sudeste foi favorecida pelo prolongamento da avenida perimetral e a ampliação da ponte sobre o Rio Cocó, em 1981, e, posteriormente, pelo prolongamento da Avenida Borges de Melo e pela construção de outra ponte sobre o Rio Cocó. Nas décadas de 70 e 80, os novos bairros de Água Fria e Seis Bocas beneficiam-se da instalação de equipamentos públicos e privados na área: o Centro de Convenções do governo estadual, os centros de treinamento do Banco do Estado do Ceará e da Secretaria Estadual de Educação, a imprensa oficial, instituições de ensino privadas (a Universidade de Fortaleza e o Colégio Farias Brito) e o Shopping Center Iguatemi.

Os novos índices urbanísticos permitidos pela lei 5122-A, de 1979, acarretaram transformações na ocupação ao longo da Avenida Beira Mar, considerada zona especial de praia (ZE-7). Edifícios destinados a habitação de alta renda e a hotéis de luxo substituíram bares e restaurantes menores, fazendo com que a função de “polo gastronômico” se deslocasse para outras áreas, menos valorizadas, como a Varjota, bairro contíguo ao Mucuripe, e a Praia de Iracema. Nesta última, parcialmente considerada como ZE-7 pela lei de zoneamento de 1979, verificou-se a construção de um apart-hotel e de dois grandes edifícios na primeira metade dos anos 80. Graças a pressões da associação de moradores e de grupos ambientalistas, a verticalização foi sustada por efeito de outra lei, aprovada em 1984, a qual retirou o bairro da ZE-7. Essa última lei, porém, não sustou a descaracterização do bairro como área residencial, uma vez que não conteve a invasão dos usos de lazer, trazendo barulho e engarrafamentos de trânsito para aquela que, em sua quietude, já fôra cantada como a “praia dos amores”. Vale notar que, no Meireles e Mucuripe, as muitas barracas localizadas ao longo do calçadão da Beira-Mar ainda fazem

da área um local de “agito”, mas as intervenções urbanísticas levadas a efeito pelos governos municipal e estadual na Praia de Iracema (construção de um calçadão, remodelação de uma antiga ponte e, brevemente, inauguração de um Centro Cultural) têm contribuído para transformá-la no principal pólo de lazer da cidade.

Ascensão, queda e nova ascensão de uma praia: encontros e reencontros de Iracema com o “Guerreiro Branco”

Na análise das transformações sofridas pela Praia de Iracema, o recurso à literatura é pertinente não só como explicação da toponímia, que homenageia o romance de José de Alencar, mas também porque a alusão às idas e vindas do guerreiro Martim Soares Moreno, pelo qual a índia tabajara, literalmente, morreu de esperar ⁽¹¹⁾, facilitam a compreensão do significado de um processo cuja dimensão cultural nem sempre é evidente. Com efeito, a saga de Iracema, com seus prazeres e dores, é emblemática do próprio destino de uma cidade litorânea, aberta aos forasteiros e deslumbrada com as novidades vindas d’além mar, desde que se afirmou como centro de comercialização do algodão e viveu a sua Belle Époque, nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras deste século (Ponte, 1992).

Como não podia deixar de ser, o destino da Praia de Iracema sempre decorreu das possibilidades de utilização do mar. Essa afirmação não é mera tautologia, vez que os múltiplos usos dados aos recursos marinhos locais, fortemente influenciados por decisões do Poder Público, respondem não só pela existência do bairro, como por sua temporária “morte” e sua atual ressurreição.

A ocupação da área que viria a constituir o bairro Praia de Iracema⁽¹²⁾ (fig. 2), no início do século XIX, está associada ao deslocamento das operações portuárias, que se realizavam precariamente na Praia do Mucuripe, a leste, para a praia contígua à vila da Fortaleza (então denominada de Praia do Peixe) (Girão, 1997, p. 210). Para este fim, foi construído, em dezembro de 1805, “um trapiche próprio para o desembarque das fazendas transportadas pelos navios que principiavam a fomentar o comércio da Capitania” (Girão, 1997, p. 210). Segundo Liberal de Castro, na “Planta Exacta da Capital do Ceará”, feita por Adolfo Herbster em 1859, já se pode identificar a existência de um “núcleo de praia”, no qual se incluía o edifício onde funcionava a Alfândega (e onde, atualmente, localiza-se a sede da Capitania dos Portos) e a praça do mesmo nome. Já estavam traçadas as ruas da

Alfândega (Dragão do Mar) e da Praia (José Avelino) -- a qual se ligava à cidade por intermédio da Rua da Ponte (Avenida Alberto Nepomuceno).

Apesar da intensificação dos fluxos comerciais na segunda metade do século XIX, devido à demanda por algodão, as condições portuárias mantiveram-se precárias até quase meados do século XX, quando, finalmente, foi construído o porto do Mucuripe. Durante a segunda metade do século passado, sucederam-se estudos e planos para a melhoria dos serviços de embarque e desembarque, sem resultados significativos, conforme descreve Girão (1997, p. 211-16). O quebra-mar projetado por John Hawkshaw e executado entre 1886 e 1889 (Rocha Jr., 1984, p. 21) acabou “reduzido a mero paredão sem utilidade”, vencido pela “impetuosidade dos verdes mares e a volubilidade dos ventos e das areias” (Girão, 1997, p. 213). Disto resultou a formação de uma pequena bacia de águas estagnadas, que ficou conhecida como “Poço da Draga”, denominação que se estendeu à área, onde, atualmente, localiza-se uma favela.

No início deste século, uma solução, ainda que precária, foi encontrada, com a construção, na área do Poço da Draga, de um cais, chamado de Ponte Metálica, concluída em 1906 e reformada em 1928 (Girão, 1997, p. 215) (fig. 3)⁽¹³⁾. Como os navios tinham que ancorar em pleno mar, o percurso até a ponte era feito por alvarengas e canoas (posteriormente, lanchas), utilizando-se guindastes para a carga e descarga de mercadorias. O embarque e desembarque de passageiros era feito por uma escada móvel, sem condições adequadas de segurança ou conforto. Mesmo assim, havia resistência à alternativa de construção de um porto no Mucuripe, uma vez que considerável capital fôra investido em armazéns, edifícios públicos e infra-estrutura de transportes na área, que era atendida por transporte ferroviário desde 1879 e, a partir de 1903, por bondes a tração animal -- a “linha da praia”, que partia do antigo mercado e findava na Alfândega Velha (Castro, 1982, p. 34 e p. 52-53).

Além dos usos ligados à atividade portuária (armazéns, escritórios, alfândega), a área era utilizada para fins de lazer: banhos de mar (predominantemente masculinos), serenatas e passeios de famílias em noites de luar (Rocha Jr., 1984, p. 40). Entre 1920 e 1950, o trecho chamado de Praia do Peixe passou a ser procurada para o veraneio de famílias abastadas que aí construíram “palacetes” em estilo eclético. Um destes, construído em 1926 pelo Coronel Porto, comerciante proveniente de Recife, veio a sediar, em 1944, o Clube dos Oficiais Americanos, os quais haviam instalado uma base aérea em Fortaleza,

durante a Segunda Guerra Mundial (Rocha Jr., 1984, p. 44) (fig. 4). Também vieram a se localizar nessa praia sedes de clubes como o Ideal, os Diários e o Comercial.

Entretanto, tal qual ocorrera com a jovem Índia a quem o bairro tomou emprestado o nome, o mar acabou tendo um efeito devastador na vida da Praia de Iracema. Esse mesmo mar, que levou o amado Martim para novas aventuras guerreiras, acabou destruindo parcialmente a praia, pois as obras de construção do porto do Mucuripe, na década de 40, provocaram o avanço das marés sobre a areia e o desmoronamento de várias edificações. O novo porto também teve efeitos negativos para a economia do bairro, pois acarretou a transferência, para o Mucuripe, de grande parte dos depósitos, armazéns e escritórios. Em 1953, “já se dizia que a Praia de Iracema não mais existia. Restavam apenas trechos do antigo local pitoresco da cidade” (Jucá, 1993, p. 73) (fig. 5). O poeta e compositor Luiz Assunção, na época, assim cantou essa destruição: *“Adeus, adeus / Só o nome ficou / Adeus Praia de Iracema / Praia dos amores que o mar carregou...”*

A colocação de alguns quebra-mares atenuou o problema da erosão e conteve as marés, permitindo a recuperação parcial de uma faixa de areia, a qual, entretanto, permaneceu diminuta e com acesso restrito. A proximidade de favelas e casebres afugentava os frequentadores, contribuindo para a decadência daquele que já fora um dos pontos mais “chics” da cidade (Jucá, 1993, p. 73). A permanência de alguns usos industriais e de serviços ligados ao antigo porto e a instalação de novas atividades fizeram com que a área ficasse cada vez mais “enclausurada”, como caracterizou Rocha Jr. (1982, p. 42): assim, um estaleiro ocupou a bacia de águas estagnadas do Poço das Dragas, impedindo o acesso público a essa área; o trilho que liga a área ao porto, além de constituir uma barreira ao aproveitamento paisagístico, favoreceu a sua ocupação com uma favela, que também obstruiu, parcialmente, o acesso à praia. O mesmo efeito teve a construção, em 1981, de um edifício do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), próximo à favela.

O uso habitacional de baixa e média renda permaneceu, coexistindo com uma frequência boêmia. A esse respeito, é interessante destacar a importância, para a ocupação da Praia de Iracema, de um fator que se poderia denominar de “geografia do sexo”. Até a década de 70, homens de classe média e alta costumavam recorrer aos serviços de prostitutas com mais frequência do que ocorreria a partir dos anos 80, quando ocorre a consolidação da liberação sexual e a disseminação da AIDS. Predominava um tipo de prostituição mais

localizado espacialmente, o qual, diferentemente daquele praticado ontem e hoje por “garotas de programa”, reunia na mesma área os locais de residência e de trabalho das prostitutas. Daí a popularidade de cabarés e bares onde se poderia encontrá-las, tais como o Estoril (o antigo cassino dos oficiais americanos, na Praia de Iracema), cujos garçons não as expulsavam nem chamavam a atenção dos seus acompanhantes, e cujo restaurante, a pedido, entregava refeições num prostíbulo próximo.

Como já foi referido, a transformação desse reduto de boemia, que convivia pacificamente com o uso habitacional, em polo de lazer e em atração turística deveu-se a mudanças na legislação urbanística e a projetos de desenho urbano que tornaram a Praia de Iracema mais atraente do que a Avenida Beira-Mar, como polo etílico e gastronômico (fig.6). Nesse sentido, teve importância decisiva o projeto de urbanização e paisagismo promovido pelo Prefeito Juraci Magalhães no início da década de 90, o qual favoreceu o aproveitamento da faixa litorânea (exceto o Poço da Draga, que permaneceu decadente), seja com bares e restaurantes, seja com espaços livres, destinados à circulação e a praças (figs.7 e 8). A ele seguiram-se os projetos de urbanização da Ponte dos Ingleses(fig. 9) e a reconstrução do Estoril.

No trecho inicial do bairro, nas proximidades do Poço das Dragas, ainda há remanescentes da antiga ocupação com habitações de baixa e média renda, além de outros usos, já mencionados (repartições públicas, estaleiro, etc.). As quadras mais próximas ao velho cais e ao centro da cidade permaneceram degradadas, com pavimentação deficiente, problemas de saneamento e vários casarões, que outrora abrigaram armazéns e escritórios, desocupados e em ruína. É nessa área que o governo estadual está construindo o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, com inauguração prevista para junho do corrente.

O “shopping da cultura”: o Centro Dragão do Mar como elemento de renovação urbana, turismo e política cultural

Os governos municipal e estadual, apostando no turismo como indutor do crescimento econômico, têm promovido a imagem de Fortaleza como um animado balneário. A

construção do Centro Dragão do Mar pode ser apontada como parte desta mesma tendência, com uma peculiaridade: trata-se de um projeto que pretende articular turismo, renovação urbana e política cultural (Estado do Ceará/Secult, 1996), a exemplo do que tem sido feito em cidades norte-americanas e européias como São Francisco, Nova York, Baltimore, Barcelona, Lille e outras.

Numa área de 30 mil metros quadrados, sendo 13 mil de área construída, está sendo construído um conjunto de edificações cujo projeto arquitetônico foi concebido “..... como um eixo sequencial, cujo elemento ordenador é uma ‘rua’ aérea que se estende no sentido norte-sul e que vai ligando elemento a elemento, ao mesmo tempo em que conecta-se à cota do chão a cada 25 metros. Esses elementos são os edifícios que irão conter os variados programas de atividades que compõem o Centro Cultural propriamente dito” (Estado do Ceará/Secult, 1996, p. 120). Dividido em quatro blocos, o Centro incluirá os seguintes equipamentos: dois cinemas, um cine-teatro, um planetário, um anfiteatro, um auditório, dois museus (de arte e da cultura cearense), biblioteca, salas de exposição e instalações para os cursos de treinamento e formação do Instituto Dragão do Mar (entidade que oferece cursos profissionalizantes nas áreas de teatro, cinema e artes plásticas). Além disto, tem espaços destinados a cafés, lanchonetes, restaurante, livraria e praça.

Concebido no governo Ciro Gomes (1991-1994), este ambicioso projeto teve como seu principal mentor Paulo Linhares, intelectual com vínculos com a esquerda, tendo sido Assessor de Comunicação da administração petista de Maria Luiza Fontenele (1986-1988) e Secretário de Cultura no governo Ciro Gomes (1991-1994) e no segundo governo de Tasso Jereissati (no qual permaneceu até março de 1998, quando renunciou ao cargo para candidatar-se a deputado estadual). Apesar de reconhecer como um dos pontos fracos do projeto a insuficiência de público da cidade para atividades culturais ⁽¹⁴⁾, Linhares considera que a concentração dessas atividades num mesmo local, aliada à presença de turistas, contribuirá para superar o problema. A mais longo prazo, aposta-se na dinamização da produção artística local e na inserção de Fortaleza no circuito de exposições internacionais, como elementos viabilizadores do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

Como caracterizou um arquiteto que acompanha a execução da obra, “a idéia é essa: de um grande shopping de cultura, sem o lado depreciativo do que é o shopping center hoje. É você transformar essas atrações, uma coisa linear, interligada, que recomponha um

pouco das condições do espaço urbano, onde você tem ruas de pedestre, bar, estacionamento em áreas chave, tem várias entradas... Agora, tudo isso é interligado por uma passarela, que faz o link..... ⁽¹⁵⁾. Já o ex-Secretário de Cultura afirma que “*não é um shopping, mas agrega elementos deste, como conforto e segurança*” ⁽¹⁶⁾. Com efeito, o conjunto de edifícios é climatizado e conta com gerador de energia próprio. Para o museu de arte, está-se implantando um sistema de segurança “ultra-sofisticado”, conforme informou um dos responsáveis pela construção. Tudo isto é caro, considerando-se os padrões locais: as estimativas de custos do projeto variam de 12 a 18 milhões de reais ⁽¹⁷⁾.

Do ponto de vista do desenho urbano, a arquitetura pós-moderna do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura gera um enorme impacto visual na área onde está inserido. O complexo de edificações ocupa três quadras, sobrepõe-se ao sistema viário existente e contrasta com o casario, parte do qual -- sem valor histórico e já descaracterizada, de acordo com os responsáveis pelo projeto -- foi derrubada para abrir espaço para a nova construção. Sem entrar aqui em considerações de ordem estética, cabe chamar a atenção para a compatibilidade entre a concepção arquitetônica e de desenho urbano, de um lado, e a concepção de política cultural, de outro, subjacentes ao projeto do Centro Dragão do Mar: ambos são ambiciosos, voluntaristas e impostos a um ambiente urbano e social que, pelo menos à primeira vista, deles destoa. Nessa constatação não se deve ler um juízo de valor negativo; ou melhor, há nela tanto juízos positivos, como negativos, pois o que se quer dizer é que o Centro Dragão do Mar é a cara de Fortaleza, com seus mesmos defeitos e qualidades. Defeitos: a superposição, mais ou menos desrespeitosa, do novo sobre o que havia antes -- que não chega a ser uma “tradição”, mas uma recordação do passado que caiu em desuso, e com o qual a convivência nem sempre é afetuosa, como ocorreu com a invasão de bares e restaurantes em áreas residenciais da própria Praia de Iracema. No melhor dos casos, tolera-se essa memória que se julga algo mesquinha, sem as glórias de um passado colonial, nem a pureza de uma estética moderna. Daí a impaciência para com os processos “naturais”, a atitude voluntarista e algo prepotente de querer fabricar a modernidade -- atitude, de resto, comum na história política e cultural do Brasil, país das “idéias fora do lugar” (Schwarz, 1973). No Ceará, esse deslocamento assume um caráter duplo, ou melhor, triplo, dada a nossa condição de periferia de uma região periférica, de uma nação periférica. Já as qualidades advêm da atitude corajosa de se assumir um ecletismo do qual não há mesmo jeito de se livrar. Em outras palavras, se não há condições para se criar, ou, pelo menos, se afirmar estilos próprios, então o melhor é “escancarar”. O pós-modernismo, com suas colagens e citações, com sua quase apologia

ao pastiche, presta-se maravilhosamente a esse papel, que também pode ser interpretado, simultaneamente, de maneira negativa e positiva. Pode ser considerado como traço negativo, na medida que implica tampar com a peneira dos projetos faraônicos o sol escaldante de um fracasso urbanístico -- pois assim se pode caracterizar Fortaleza, do ponto de vista da desordem na ocupação do espaço urbano, da precariedade dos serviços públicos e dos maus indicadores sociais. O traço positivo seria permitir o melhor proveito possível de nossa tradicional falta de tradições, “fazendo das fraquezas as forças”. Pois não haveria algo de miraculoso numa cidade que, com tantos problemas e sem um notável patrimônio natural ou construído, consegue ser considerada bela e boa para se conhecer e se viver⁽¹⁸⁾?

Quanto à Praia de Iracema, alguns moradores, ao mesmo tempo que lamentam a perda do antigo sossego e a invasão dos bares, dão as boas-vindas à nova beleza do lugar⁽¹⁹⁾. Martim Soares Moreno também costumava “acalantar no peito a agra saudade” de Iracema, sempre que “revia as plagas onde fôra tão feliz e as verdes folhas a cuja sombra dormia a formosa tabajara” (Alencar, 1983, p. 188). Enquanto isso, a jandaia, que dela fora companheira, cantava “no olho do coqueiro”, mas já não repetia o nome de Iracema. “Tudo passa sobre a terra”, é a última frase do livro que se tornou símbolo da ocupação do Ceará.

Notas

⁽¹⁾ Constituída pelos Municípios de Aquiraz, Caucaia, Eusébio, Fortaleza, Guaiúba, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape e Pacatuba.

⁽²⁾ A produção dessa telenovela, veiculada em 1994 pela Rede Globo, contou com o apoio financeiro do Governo estadual, concedido pelo então Governador Ciro Gomes, sob a condição de que mostrasse “o lado que tem infra-estrutura turística, modernidade e indústria” (VEJA, 25/05/95). No corrente ano, a mesma emissora de TV anuncia a apresentação de outra telenovela gravada na Região Metropolitana de Fortaleza.

⁽³⁾ Sobre as características da primeira gestão de Tasso Jereissati (1987-1990) e da gestão de Ciro Gomes (1991-1994), ver Gondim, 1997.

⁽⁴⁾ Não caberia, neste artigo, reconstituir a história da expansão urbana de Fortaleza, a qual já foi apresentada em várias obras, entre as quais se destacam as de Liberal de Castro (1977 e 1982), e de Antonio Girão (1997), para o período que vai da colonização à primeira metade deste século. Com relação ao desenvolvimento urbano de Fortaleza na segunda metade do século XX, ver Costa, 1988; Jucá, 1993; Marques, 1986; Rocha, 1984; e Silva, 1992.

⁽⁵⁾ O Ceará, pelos suas condições geográficas, não se beneficiou da atividade açucareira, tendo a sua ocupação motivada pela pecuária extensiva, a partir do século XVII. Esta atividade desenvolveu-se em

função da demanda por carne e animais de tração para as áreas canavieiras, tendo adquirido maior impulso com a introdução do processo de salga da carne (“charqueada”), no século XVIII. Entretanto, como eram muito ruins as condições portuárias e deficientes as conexões com as áreas da pecuária, Fortaleza pouco se beneficiou do “ciclo do gado”, tanto que, em 1810, sua população não chegava a dois mil habitantes.

⁽⁶⁾ Iluminação pública a azeite de peixe, em 1848, e a gás carbônico, em 1866; calçamento, em 1857; canalização de água, em 1867; instalação de bondes a tração animal, em 1877; estrada de ferro, em 1873; telégrafo, em 1881.

⁽⁷⁾ Vale lembrar que nos anos 50 e 60, foram executadas obras rodoviárias que terão repercussões profundas nos fluxos de pessoas e de bens entre as regiões brasileiras, acentuando as desigualdades entre o Nordeste e o Sudeste, onde se concentrava o crescimento industrial: a construção e posteriormente, a pavimentação asfáltica de rodovias que viriam a constituir a BR-116, ligando Fortaleza ao Rio de Janeiro.

⁽⁸⁾ Vale ressaltar que a divisão leste/oeste é uma caracterização simplificada da estrutura urbana, vez que na parte leste verifica-se a presença de aglomerações de baixa renda (favelas e conjuntos habitacionais no Mucuripe e na própria Aldeota), enquanto que na parte oeste existem bairros de classe média, como a Parquelândia, São Gerardo e Parque Universitário, como destacou José Borzachiello da Silva. O mesmo autor chama a atenção, ainda, para a formação de uma Zona Sul, na qual se verifica um processo de valorização fundiária no Bairro da Maraponga (Silva, 1992, p. 56).

⁽⁹⁾ Entre as sedes de clubes na orla marítima leste, destaca-se a do Náutico Atlético Cearense, inaugurada em janeiro de 1950 na Praia do Meireles. Note-se o subsídio do Poder Público a essa obra da iniciativa privada, mediante isenção, por cinco anos, de impostos municipais e cancelamento das dívidas da entidade para com a municipalidade (Jucá, 1993, p. 404).

⁽¹⁰⁾ Como evidência do desinteresse pela praia, Rocha Jr. (1982, p. 33) aponta, também, a localização de serviços insalubres: um paiol de pólvora, localizado na área onde seria construído, posteriormente, o Passeio Público; o gasômetro, construído em 1867 na encosta que separa o Passeio Público do Mar; e, na mesma área, um depósito de lixo, conhecido como “rampa”.

⁽¹¹⁾ Publicado em 1865, *Iracema* tem como tema o romance entre o português Martim Soares Moreno -- personagem da história do Ceará, do qual foi Capitão-Mor entre 1621 e 1631 -- e a índia tabajara Iracema, personagem fictício. Com 17 ou 18 anos, Martim integrou a bandeira de Pero Coelho, que chegou ao Ceará em 1603. Nessa ocasião, aprendeu a língua dos nativos e deles tornou-se amigo, como narra na *Relação do Siará*, escrita em 1618 (Girão, 1984, p. 45). Note-se que a personagem Iracema e a trama do romance são criações exclusivas de José de Alencar, não havendo qualquer lenda ou tradição anterior à publicação do livro (Montenegro, 1983, p. 43).

⁽¹²⁾ Os limites do bairro Praia de Iracema são os seguintes: ao norte, o Oceano Atlântico; a leste, a Rua João Cordeiro; ao sul, a Avenida Monsenhor Tabosa; a Oeste, a Rua Senador Almino, a Avenida Almirante Barroso e a Rua dos Cariris, até atingir a orla marítima (Falcão, 1986, p. 41).

⁽¹³⁾ Outra ponte seria construída em 1922, ficando conhecida como Ponte dos Ingleses. Essa Ponte foi objeto de projeto urbanístico do governos estadual, nos anos 90. Já a antiga Ponte Metálica permanece abandonada.

⁽¹⁴⁾ Conforme declarou em exposição realizada em 18 de março de 1998.

⁽¹⁵⁾ Entrevista concedida em 6 de junho de 1996, para a pesquisa *Desenho Urbano e Imaginário Sócio-espacial da cidade: a produção de imagens da ‘moderna’ Fortaleza no Complexo Cultural Dragão do Mar*. Tal pesquisa está sendo realizada sob responsabilidade da autora, contando com bolsa do CNPq.

⁽¹⁶⁾ Exposição sobre o projeto, em 18 de março de 1998.

⁽¹⁷⁾ Ver nota 15.

⁽¹⁸⁾ Pesquisa coordenada por Zulmira Bomfim junto a uma amostra de 362 moradores de diversos bairros de Fortaleza constatou que mais de 90% deles gosta de morar em Fortaleza. Segundo a mesma fonte, “as pessoas, em sua maioria, sentem-se vinculadas a Fortaleza principalmente por ser uma ‘cidade em desenvolvimento’, ‘boa de se morar’, ‘bonita’, ‘urbanizada’, ‘tranquila’, ‘limpa’, ‘com opções de lazer’, com um ‘clima agradável’ e com possibilidades de estabelecer vínculos afetivos com as pessoas” (Bomfim et al., 1997, p. 4).

⁽¹⁹⁾ Como se depreende da leitura dos questionários aplicados a moradores da Praia de Iracema, na pesquisa referida na nota 18. Agradeço à professora Zulmira Bomfim por ter me permitido o acesso aos dados da mesma pesquisa, em particular a consulta aos questionários aplicados na Praia de Iracema.

Referências Bibliográficas

ALENCAR, José. *Iracema; lenda do Ceará*. Fortaleza, Edições Alagadiço Novo, 1983.

AUTARQUIA DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA (AUMEF). *Plano de Estruturação Metropolitana*. Fortaleza, 1985.

BOMFIM, Zulmira A. C., DOMÍCIO, Aline M. B., TERCEIRO, Ana Paula. *O conhecimento coletivo do cotidiano da cidade de Fortaleza*. Trabalho apresentado no Congresso Interamericano de Psicologia, São Paulo, 1997.

CABRAL, Germana. Fortaleza cresce e aparece. *O Povo*, Fortaleza, p. 24a, 6 de março de 1994.

CASIMIRO, Liana M. C. *Acumulação capitalista, emprego e crise: um estudo de caso*. São Paulo, Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986.

CASTRO, Liberal de. *Fatores de Localização e de Expansão da Cidade de Fortaleza*. Fortaleza, Imprensa Universitária da UFC, 1977.

_____. Cartografia urbana fortalezense na colônia e no império e outros comentários. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. *A administração Lucio Alcântara; marco 1979 / maio 1982*. Fortaleza, 1982, p. 50-81.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. *Cidade 2000: Expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza*. Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, 1988.

ESTADO DO CEARÁ. SECRETARIA DA CULTURA E DESPORTO (SECULT). *Relatório técnico justificativo da inserção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura no PRODETU/CE*. Fortaleza, 1996.

FALCÃO, Márlio F. P. *Fortaleza em preto e branco*. Fortaleza, IPLNCE, 1996.

FURTADO, Celso. *A operação Nordeste*. Rio de Janeiro, ISEB, 1959.

GIRÃO, Raimundo. *Geografia Estética de Fortaleza*. Fortaleza, Casa de José de Alencar/Programa Editorial, 1997.

_____. *Pequena História do Ceará*. 4a. ed. Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha, 1984.

GONDIM, Linda M. P. Os ‘governos das mudanças’ no Ceará: social-democracia ou populismo? In: DINIZ, Eli, AZEVEDO, Sergio (orgs.). *Reforma do Estado e democracia no Brasil: dilemas e perspectivas*. Brasília, Editora da UnB, 1997, p. 365-389.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. Vol. 14, no. 2 (Regiões Metropolitanas). Rio de Janeiro, 1990.

- INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DO CEARÁ (IPLANCE). *Revisão da política habitacional para as populações de baixa renda*. Fortaleza, 1979.
- IRMÃO, José Ferreira, SAMPAIO, Iony. Estrutura agrária, produção e emprego rural. In: JATOBÁ, Jorge (org.). *Emprego no Nordeste: 1950-1980*. Recife, SUDENE/Editora Massangana, 1983, p. 41-214.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno M. *Verso e reverso do perfil urbano do Recife e de Fortaleza*. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, Departamento de História, 1993.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade*. Fortaleza, Stylus Comunicações, 1991.
- MARQUES, Regina E. R. Barros. *Urbanização, Dependência e Classes Sociais: o caso de Fortaleza*. Dissertação de Mestrado em Sociologia, UFC, Fortaleza, 1986.
- MONTENEGRO, Braga. Iracema - um século. In: ALENCAR, José. *Iracema; lenda do Ceará*. Fortaleza, Edições Alagadiço Novo, 1983, p. 17-43.
- PONTE, Sebastião Rogério da. *Fortaleza Belle Époque; reformas urbanas e controle social*. Fortaleza, Fundação Getúlio Vargas, 1993.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano*. Fortaleza, 1991, mimeo.
- RIBEIRO, J. A. de Saboya. Memorial Justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, vol. 69, 1977.
- ROCHA JR., Antonio M. *O mar e a expansão de Fortaleza*. Monografia submetida ao Curso de Especialização em Arquitetura/Instrumentação Crítica da UFC, Fortaleza, 1984.
- SAMPAIO, Dorian. *A Fortaleza de Juraci*. Anuário do Ceará Publicações, 1993.
- SILVA, José Borzachiello da. *Os incomodados não se retiram*. Fortaleza, Multigraf, 1992.
- SILVEIRA, José Dantas da, ALMEIDA, Manoel Bosco, SANTOS, Sandra Maria dos. *Estrutura industrial, emprego e produtividade na indústria de transformação cearense no período 1960-80*. Fortaleza, Iplance, 1983.
- SCHWARZ, Roberto. As idéias fora do lugar. *Estudos Cebrap*, São Paulo, n. 3, jan. 1973, p. 151-161.



Figura 1. Mapa de Fortaleza – limite dos bairros e estrutura viária básica.



Figura 2. Praia de Iracema – limites atuais do bairro.



Figura 3.
Ponte Metálica concluída em 1906, em fotografia, presumivelmente, de 1912 (Arquivo Nirez).



Figura 4. Ocupação da Praia de Iracema no início da década de 1930, vendo-se à direita da foto o palacete da família Porto, posteriormente transformado no restaurante Estoril (Arquivo Nirez).



Figura 5. A Praia de Iracema no início dos anos 50. Observe-se a redução da faixa de areia, em consequência das obras do porto do Mucuripe.



Figura 6. Vista atual da Praia de Iracema (imagem obtida na Internet no site <http://www.Valnet.com.br>).



Figura 7.



Figura 8.

Aspectos do projeto de urbanização da praia de Iracema executado pela Prefeitura no início dos anos 90 (imagens obtidas na Internet nos sites <http://www.iracema.com.br> e <http://www.secrel.com.br/turismo/fortal/iracema.htm>, respectivamente).



Figura 9. Ponte dos Ingleses, reformada pelo governo estadual (imagem obtida na Internet no site www.catvento.com.br).