

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS

FRAGMENTOS DE MODELOS?
PROJETOS E INTERVENÇÕES NA ORLA DA AVENIDA BEIRA-MAR
EM FORTALEZA-CE (1962-2014)

São Paulo
2015

ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS

FRAGMENTOS DE MODELOS?

PROJETOS E INTERVENÇÕES NA ORLA DA AVENIDA BEIRA-MAR EM
FORTALEZA-CE (1962-2014)

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, como parte das exigências para obtenção de título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Área de Concentração: Projeto de Arquitetura e de Urbanismo. Linha de Pesquisa: Urbanismo Moderno e Contemporâneo.

Orientador: Prof. Dr. Candido Malta Campos.

São Paulo

2015

V331f Vasconcelos, Ana Cecília Serpa Braga.
Fragmentos de Modelos? Projetos e Intervenções na Orla da Avenida Beira-Mar em Fortaleza - CE (1962-2014) / Ana Cecília Serpa Braga Vasconcelos - 2015.
389 f. : il. ; 30 cm.

Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.
Referências: f. 355-369.

1. Urbanismo Contemporâneo. 2. Frentes de Água. 3. Fortaleza. 4. Ceará, Brasil. 5. Orla da Avenida-Beira Mar. I. Título.

CDD 720

ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS

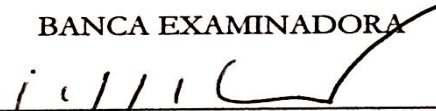
FRAGMENTOS DE MODELOS?
PROJETOS E INTERVENÇÕES NA ORLA DA AVENIDA BEIRA-MAR
EM FORTALEZA-CE (1962-2014)

Aprovada em 31 de agosto de 2015.

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de
Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie como parte das
exigências para obtenção de título de Doutora
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Candido Malta Campos

BANCA EXAMINADORA




Prof. Dr. Candido Malta Campos

Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)



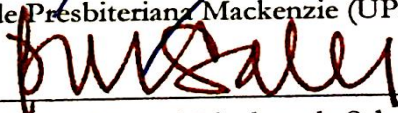
Profa. Dra. Eunice Helena Sguizzardi Abascal

Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)



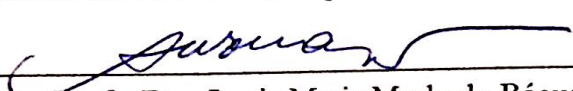
Profa. Dra. Angélica A. Yanus Benatti Alvim

Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM)



Prof. Dr. Pedro Manuel Rivaben de Sales

Associação Escola da Cidade, Arquitetura e Urbanismo (AECAU)



Profa. Dra. Lucia Maria Machado Bógus

Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP)

Aos meus amores, Mauricio e Mariana.

Àqueles que são o meu exemplo,
Daddy, Mamãe e Lilice.

Àquela que deixou muita
saúde e ensinamentos,
Maria das Graças (*in memoriam*).

Àqueles que me motivam
a perseguir esse caminho,
estudantes de Arquitetura e Urbanismo.

AGRADECIMENTOS

Esse percurso foi marcado por desafios, descobertas, perdas e ganhos recompensadores, sendo, ao final, um período de grande enriquecimento. A realização desta pesquisa foi possível graças ao apoio, incentivo e contribuição de muitas pessoas, que aqui merecem menção e todo meu agradecimento.

A Deus, sobretudo, toda gratidão e louvor.

Aos meus pais, Raimundo e Goretti, fundamentais para a escolha do caminho e seu percurso. Ele, determinado, disciplinado, aberto, uma grande inspiração. Ela, alegria e amor puro. Pelo exemplo de vida e apoio incondicional de ambos, todo agradecimento.

A Maurício, meu marido e companheiro, cúmplice nos mais irreverentes projetos, meu amor, admiração e gratidão. Todo o tempo subtraído de convívio foi compensado – entre outros – pelo amadurecimento de uma união que agora se faz mais forte. Essa conquista é tanto minha quanto dele.

À nossa filha, Mariana, por tornar mais suave e ter dado mais sentido ao percurso. Também lhe sou grata por ter sido compreensiva e paciente nos momentos em que não estive presente. Agradeço pela sua doçura, alegria e vibração transmitidas em cada etapa que foi sendo vencida.

À minha irmã, Alice, pela amizade, apoio constante e momentos comuns compartilhados. E também, ao Rafael, pelo incentivo e alegria. Mesmo na distância, ambos estabeleceram o considerável diferencial.

Às minhas avós, agradeço pela vivacidade transmitida pela Vovó Alice e a ternura oferecidas pela Vovó Carmélia (*in memoriam*).

Ao meu orientador, Prof. Dr. Candido Malta Campos, pelo rico convívio e aprendizado, pela contribuição intelectual, pela paciência e abertura, pelo primor com que conduziu todo o processo e produto dessa pesquisa.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie (PPGAU-UPM), em especial, doutores Eunice Helena Abascal, Angélica Alvim, Carlos Egydio Alonso, Carlos Guilherme Mota e Valter Caldana. Também agradeço ao professor doutor Paulo Bruna - pela experiência como aluna especial de sua disciplina na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

Aos professores doutores José Geraldo Simões Júnior, Monica Silveira Brito e Nestor Goulart Reis Filho, do grupo de pesquisa vinculado ao Programa CAPES/NUFFIC. Ao meu orientador no período de estágio de doutorado-sanduíche da Radboud University - Nijmegen - Holanda (Departamento de Geografia, Planejamento e Meio Ambiente), Prof. Dr. Erwin van der Krabben e ao Prof. Dr. Peter Ache, pela valiosa contribuição e toda disponibilidade.

Aos colegas e professores do Centro de Tecnologia da Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Marcos Bandeira, Camila Bandeira, Daniela Alcântara, Rocha Jr., Fernanda Rocha, Domingos Linheiro, Paulo Hermano, Marilena Carvalho, Marcus Lima, André Almeida, Emanuel Cavalcante, Andréa Agda, Amando Candeira, Flora Lima, Euler Muniz, Jackson Sávio, Mayra Soares e, em especial, Amíria Brasil e Carla Camila, pelo estímulo, amizade, apoio e momentos compartilhados, e a Napoleão Ferreira, pelo estímulo, contribuição intelectual e pelo empenho para a realização do convênio UNIFOR-MACKENZIE.

Aos colegas arquitetos Marcondes Araújo Lima, Emiliano Cavalcante, Otacílio Teixeira Lima Neto (*in memoriam*), Beatriz Rufino, Márcia Cavalcante, Ricardo Paiva, Ricardo Fernandes, Beatriz Diógenes, Margarida Andrade, Almir Farias, Clóvis Jucá, Clewton Nascimento, Tania Vasconcelos, Marília Borges, Renata Barbosa, Vera Accioly, Solange Schramm, Águeda Muniz, Vera Feijão, Salomão Nogueira, Paulo Coelho Simões, Marcus Lima, Ticiania Hissa, Ricardo Muratori, Luana Cavalcante, Gerson Amaral, Rommel Ramalho, Rocha Jr., Rodrigo Barbosa Caminha, Delberg Ponce de Leon e Fausto Nilo pela disponibilização de arquivos, desenhos, pesquisas, projetos e (ou) concessão de entrevistas.

Ao arquiteto e professor doutor José Liberal de Castro, pelas fundamentais contribuições e esclarecimentos.

Àqueles que são minha outra família, Sr. Benício, Maria das Graças (*in memoriam*), Marisa, Eurico, Marília, David, Rebeqa e Tia Fátima, pela alegre presença e indispensável apoio.

Às Dinás, e, em especial, Lulu, Mari, Jana, Sil, Naná, Tíci, Lara e Lia pelo apoio, amizade e orações, sempre.

Às amigas – Karine, Lucicleia, Myrla e Inesinha – pela amizade, incentivo e ricas trocas que tivemos durante esse tempo.

Às minhas tias – Marinês, Mafata e Ana Alice – e aos primos – Serginho e Gustavo – pelas palavras de incentivo, sempre, e apoio.

Aos colegas do doutorado, Marisa Eulálio, Lacir Balduino, Mauro Calliari, Hugo Louro, Carolina Nery e Larissa Branco.

Aos amigos que fiz durante a estada na Holanda, Yvonne Cremmers, María Lois, Ana Cristina Marques, Patricia Pechini, Debora Terra e Chanthal Routers, Kolar Aparna, Noriko Hoshimoto e Raisa-Tarus Tugui.

A Nirez, pela livre disponibilização de fotografias de seu acervo.

A Ligia Feitosa e Fernanda Lessa, pela contribuição durante a elaboração de mapas; ao Prof. Vianney Mesquita, pela revisão textual e a Eliene Mouta, pelo suporte na normalização.

A Solange, Nicácia, Rosinha, Augusta e Luiza, pelo precioso suporte em geral e a ajuda com a Mariana.

A Neiliane Alves, pelo prestimoso auxílio durante as pesquisas na biblioteca do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC. A Vânia Lima e Fernanda Freire, por terem sido muito prestativas durante esses três anos e meio na Secretaria da Pós-Graduação.

Agradeço também, pelos momentos de descontração e graça, aos pequenos: Duda, Clarissa, Nanda, Benicinho, Anelise, João, Sara, Carolina, Melissa, Larissa, Maria Inês e Maria Alice.

A Milly-G, que mudou para melhor a minha percepção sobre muitas coisas em tão pouco tempo.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo auxílio financeiro, e ao Programa CAPES-NUFFIC pela oportunidade do estágio de doutorado-sanduiche na Radboud University, em Nijmegen - Holanda.

À Universidade de Fortaleza (UNIFOR) pelo apoio e incentivo ao meu aperfeiçoamento profissional.

***“Deixa as praças, vai-se às praias; deixa a
terra, vai-se ao mar”.***

(Padre Antônio Vieira: “Sermão de Santo Antônio aos
peixes”, 1654).

RESUMO

Partindo da necessidade de novas abordagens do Urbanismo, tendo em vista as mudanças econômicas e sociais contemporâneas como a globalização e a crise do Estado do Bem-Estar Social, esta pesquisa trata sobre a apropriação de ideários urbanísticos contemporâneos e suas repercussões nas frentes de água, espaços abertos e lugares privilegiados para intervenções urbanísticas de revalorização, reordenamento, reaproveitamento para novos usos, e de requalificação geral nas últimas décadas. Como objeto da pesquisa, trata-se especificamente da orla da Avenida Beira-Mar, em Fortaleza-CE, dos anos 1962 a 2014. O objetivo geral é compreender, explicitar e caracterizar os processos relacionados a planos, projetos e intervenções urbanas para a orla marítima de Fortaleza, mais especificamente, a da Avenida Beira-Mar, sua inserção no contexto e no debate urbanístico local, bem como suas relações de apropriação parcial de elementos dos ideários urbanísticos contemporâneos. A hipótese principal é a de que a orla da Avenida Beira-Mar é uma porção territorial da cidade de Fortaleza que expressa a maneira como os ideários do Urbanismo são apropriados localmente nos processos de projeto, de planejamento e de intervenção urbanística - de forma fragmentária, experimental, parcial e deslocada. A pesquisa parte de um aporte teórico que sonda a interpretação do Urbanismo contemporâneo nos contextos europeu e estadunidense e sua apropriação no caso brasileiro. Confronta-se, também, o referencial teórico por meio de casos referenciais nacionais e internacionais (as orlas de Copacabana, Barcelona Cidade Olímpica, Docas do Sul, em Amsterdã, e *Kop van Zuid*, em Roterdã). Para compreender o objeto de estudo, traça-se breve percurso histórico e social da cidade de Fortaleza e sua relação com o mar. O objeto de estudo, por fim, é aprofundado, como expressão de múltiplas dinâmicas - políticas, sociais e econômicas - de âmbito local, regional, nacional ou mundial, desde o seu marco inicial, em 1962, a abertura da Avenida Beira-Mar. No desenvolvimento, abordam-se as relações entre os distintos planos urbanísticos elaborados para o Município, e para a região da orla, particularmente da Beira-Mar e seus bairros contíguos, com a respectiva legislação edilícia; e os sucessivos projetos e programas aventados para a orla da Avenida Beira-Mar, desde os anos 1960, perpassando os anos 1970, 1980, 1990, 2000 e 2010(atualmente), descrevendo seus escopos, os conflitos e contradições enfrentados, bem assim a dimensão parcial, limitada e excludente assumida pelas efetivas intervenções realizadas.

Palavras-chave: Urbanismo Contemporâneo. Frentes de Água. Orla da Avenida-Beira Mar – Fortaleza, Ceará.

RESÚMEN

Partiendo de la necesidad de nuevos enfoques de la planificación urbana, en vista de los cambios económicos y sociales contemporáneos como la globalización y la crisis de Bienestar Social, esta investigación se refiere a la apropiación de los ideales del urbanismo contemporáneo y sus impactos en frentes de agua, espacios abiertos y lugares privilegiados para intervenciones urbanas de revaluación, reurbanización e reutilización en las últimas décadas. El objeto de investigación es específicamente el borde de la Avenida Beira-Mar, en la ciudad de Fortaleza-CE-Brasil, entre los años 1962 y 2014. El objetivo general es de entender, explicar y caracterizar los procesos relacionados con los planes, proyectos y las intervenciones para el frente marítimo de Fortaleza, más específicamente, el borde de la Avenida Beira-Mar, su inserción en el contexto y en el lugar del debate urbanístico, y sus relaciones parciales de apropiación de elementos del pensamiento contemporáneo del urbanismo. La hipótesis principal es que la Avenida Beira-Mar es una porción territorial de la ciudad de Fortaleza, que expresa cómo han sido apropiado las ideas del urbanismo a nivel local en los procesos de diseño, planificación e intervención urbana - de una manera poco sistemática, experimental, parcial y fuera de lugar. La investigación parte de un soporte teórico de comprensión a la interpretación de la planificación urbana contemporánea en el contexto de Europa y América del Norte y su apropiación en el caso brasileño. Se enfrenta también el marco teórico a través de estudios de casos nacionales e internacionales (de la playa de Copacabana, Barcelona Ciudad-olímpica, Muelles Sur en Amsterdam y Kop van Zuid en Rotterdam). Para comprender el objeto de estudio, se establece la manera breve histórico y social de la ciudad de Fortaleza y su relación con el mar. El objeto de estudio es abordado como resultado de múltiples dinámicas de expresión - políticos, sociales y económicos - de lo local, regional, nacional o global, desde su punto de partida en 1962 (la apertura de la Avenida Beira-Mar). Además, busca estudiar las relaciones entre los diferentes planes urbanos desarrollados para la ciudad y el paseo marítimo de la región de la Avenida Beira-Mar, en particular y de sus distritos adyacentes Beira-Mar y, con su legislación edilicia; y los proyectos y programas sucesivos hechos para la Avenida Beira-Mar, desde la década de 1960, pasando por las décadas de 1970, 1980, 1990, 2000 y (actualmente) en 2010, describiendo sus conflictos, alcances y contradicciones enfrentados.

Palavras-clave: Urbanismo Contemporáneo. Frentes de Agua. Frente marítimo de la Avenida Beira-Mar – Fortaleza, Ceará.

ABSTRACT

New approaches to urban planning are necessary, in view of the contemporary economic and social changes such as globalization and the crisis of Social Welfare. Therefore, this research deals with the appropriation of contemporary urban ideals and their impacts on waterfronts, open spaces and privileged places for urban interventions of revaluation, redevelopment, reuse, and requalification in the last decades. The object of this research is specifically the waterfront of Beira-Mar Avenue, in Fortaleza-CE-Brazil, in the intercourse between 1962 and 2014. The overall outline is to understand, explain and characterize the processes related to plans, urban projects and interventions for the seafront of Fortaleza, and more specifically, the waterfront of Avenida Beira-Mar, its insertion into the spacial context and on-site urban debate, and the partial appropriation of elements of contemporary urban theory. The main hypothesis is that the Beira-Mar Avenue is a territorial portion of the city of Fortaleza that expresses the way urban ideals have been appropriated locally in design processes, planning and urban intervention - in a piecemeal, experimental, partial and misplaced manner. The theoretical contribution is important to explain the interpretation of contemporary urban planning in the European and North American context and its appropriation in the Brazilian case. The theoretical framework is also related through national and international case studies (of Copacabana beach, Barcelona City-Olympic, South Docks in Amsterdam and *Kop van Zuid* in Rotterdam). The main case study starts with the up drawing of Fortaleza's a brief historical and social processes and the city's relationship with the sea. The main study object is understood as an expression of multiple (political, social and economic) local, regional, national or global dynamics, from its starting point in 1962, the opening of the Beira-Mar Avenue, until nowadays. The research addresses the relationships between different developed urban plans for the city, and the region's waterfront, and particularly the Beira-Mar and its adjoining districts, with their legislation; and successive projects and programs directed to the Beira-Mar Avenue, since the 1960s, and during the 1970s, 1980s, 1990s, 2000s and (currently) in 2010, describing their scopes conflicts and contradictions

Keywords: Contemporary urban planning. Waterfronts. Seafront of Beira-Mar Avenue – Fortaleza, Ceará.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1:	Município de Fortaleza e a delimitação da orla marítima	41
Figura 2:	Trecho do bairro do Pirambu, com ocupação irregular ao longo da orla	42
Figura 3:	Trecho do calçadão já construído na orla Oeste de Fortaleza, parte do projeto “Vila do Mar”	42
Figura 4:	O equipamento "Dragão do Mar", no contexto da Praia de Iracema	43
Figura 5:	O Dragão do Mar, armazéns (ao fundo) e planetário)	43
Figura 6:	Perspectiva (modelagem em 3D) do projeto do Aquário do Ceará, em construção na Praia de Iracema	44
Figura 7:	Perspectiva (modelagem em 3D) dos espaços abertos no entorno do Aquário do Ceará	44
Figura 8:	Vista do Porto do Mucuripe e seu entorno	44
Figura 9:	Vista do terminal marítimo de passageiros, inaugurado em 2014	44
Figura 10:	Orla da Praia do Futuro, com ciclovia recentemente implantada e revestimento do calçadão	45
Figura 11:	Avenida Beira Mar em sua feição recente	45
Figura 12:	Avenida Beira Mar no início dos anos 1970 (postal)	47
Figura 13:	Avenida Beira Mar, na atualidade, marcada pela verticalização	47
Figura 14:	Residência José Macedo, construída no final da década de 1950 (PAIVA; DIÓGENES, 2008), no bairro Meireles em Fortaleza, demolida	48
Figura 15:	Edifício Mansão Macêdo, no bairro Meireles, com 23 pavimentos e mais de 800 metros quadrados por unidade, construído no terreno onde antes existia a Residência José Macedo, de autoria do arquiteto Acácio Gil Borsoi	48
Figura 16:	Praça Portugal, no encontro entre a Avenida Dom Luis e Desembargador Moreira, no limite entre os bairros Meireles e Aldeota	49
Figura 17:	O novo desenho proposto para o lugar da Praça Portugal, que possivelmente será demolida para viabilizar o funcionamento do binário da Avenida Dom Luis	49
Figura 18:	Hotel Esplanada no contexto da paisagem da orla (quarto edifício da esquerda para a direita)	49
Figura 19:	Hotel Esplanada, um dos primeiros hotéis da orla da Avenida Beira-Mar em processo de demolição, recentemente	49
Figura 20:	Recorte espacial do objeto de Estudo e pontos de referência na orla	50
Figura 21:	Slogan da empresa Amsterdam marketing, em esculturas metálicas localizadas na frente do RijksMuseum	76
Figura 22:	Canary Wharf, a zona empresarial na antiga área portuária de Londres	86
Figura 23:	Docas Sul do rio Yarra, em Melbourne	87
Figura 24:	A frente de água de Boston, Rows Wharf, com diversidade de funções, como hotéis, restaurantes, palcos flutuantes, cinema, uma marina e um terminal hidroviário	88

Figura 25:	Balneário de Scheveninghen, na Holanda; Hotel Steigenbergen Kurhaus (esquerda) e calçadão elevado (direita)	89
Figura 26:	Orla do Balneário Camboriú: paisagem verticalizada	90
Figura 27:	Calçadão de Boa Viagem, Recife-PE	90
Figura 28:	Jardins da orla de Santos por volta de 1936	91
Figura 29:	Orla de Santos, vista recente	91
Figura 30:	Avenida Atlântica em 1956	92
Figura 31:	Município de Barcelona (em amarelo: L'Eixample; em vermelho: Ciutat Vella; e demais áreas periféricas)	98
Figura 32:	Vista da costa de Barcelona de onde atualmente se situa o Port Olympic, em fevereiro de 1986	101
Figura 33:	Esgoto a céu aberto no bairro Bogatell, distrito de San Martí, em 1986	101
Figura 34:	A frente litorânea de Barcelona, entre os rios Llobregat e Besós	102
Figura 35:	Área do Projeto Vila Olímpica	102
Figura 36:	Trecho do Anel Viário (Ronda)	105
Figura 37:	Vila Olímpica, área residencial	103
Figura 38:	Passeio Marítimo de Barcelona	104
Figura 39:	Passeio Marítimo de Barcelona, e o <i>Port Olympic</i> , ao fundo	104
Figura 40:	Área de implantação do Fórum das Culturas, de 2004	104
Figura 41:	Vista da área central de Amsterdã, tendo-se o as Docas Sul do Rio IJ, ao fundo, destacadas em amarelo	112
Figura 42:	Projeto do OMA para as Docas Sul do Rio Ij, em Amsterdã, na década de 1990	114
Figura 43:	Setor Sul de Amsterdã, Zuidas, um distrito de negócios que atraiu a iniciativa privada a partir da década de 1990	114
Figura 44:	Docas Sul do Rio Ij. A: Ilha das Docas Oeste (Westerdokseliand); B: Ilha da Estação Oeste (Westelijk Stationseiland); C: Ilha da Estação Central (Stationseiland); D: Ilha das Docas Leste (Oosterdockseiland); E: Cais Comercial Leste (Oostelijkhandelskade)	115
Figura 45:	Vista das Docas Sul do Rio Ij, com os principais projetos-âncora: 1. Terminal de Passageiros; 2. Muziekgebouw; 3. NEMO; 4. Biblioteca Pública (Openbare Bibliotheek) e Conservatório; 5. Estação Central; 6. Palácio da Justiça (Paleis van Justitie Ijdock); 7. Silodam	115
Figura 46:	Equipamentos culturais nas margens do Rio Ij. À direita, o Science Center e à esquerda, o Muziekgebouw	117
Figura 47:	Terminal de Passageiros de Amsterdam, localizado na porção leste das Docas Sul do Rio IJ, projeto do escritório britânico HOK em 1995	118
Figura 48:	Visualização em 3d da Estação Central de Amsterdã e seu complexo subterrâneo, inclusive a linha de metrô que baixa por baixo do Rio Ij	118
Figura 49:	Vista da Estação Central a partir das Docas Norte do Rio Ij	118

Figura 50:	Mapa de Roterdã, com destaque para a porção Sul da Cidade, "encabeçada" pela área do Kop van Zuid	122
Figura 51:	Localização do Kop van Zuid em Roterdã. Ver área contornada em amarelo. A intervenção de maior impacto visual para a cidade (a Wilhelminapier) constitui-se a ponta esquerda da área	123
Figura 52:	Vista da Wilhelminapier e o Hotel New York antes do projeto nacional holandês	123
Figura 53:	A Ponte Erasmus, ligando a zona Norte (à esquerda) e a zona Sul, à direita	125
Figura 54:	Edifícios do Píer Wilhelmina: Hotel New York, em primeiro plano e o Edifício De Rotterdam ao fundo	126
Figura 55:	Fachada do Hotel New York, existente antes do projeto Kop van Zuid	126
Figura 56:	Teatro Luxor (esquerda), em vermelho, de autoria dos arquitetos Julia Bolles e Peter Wilson, inaugurado em 2001; O Museu Nacional de Fotografia, na Wilhelminapier	126
Figura 57:	Píer Wilhelmina vista da porção sul do Kop van Zuid: Edifício Montevideo, de autoria do escritório Mecanoo, inaugurado em 1999	126
Figura 58:	Passeio no Píer Wilhalmina, ao lado do Edifício Montevidéu	126
Figura 59:	A Ponte Erasmus, à esquerda e o Edifício De Rotterdam, de autoria do escritório OMA, inaugurado em 2013 ao centro	127
Figura 60:	Edifício KPN Telecom Office Tower, de autoria do arquiteto Renzo Piano	127
Figura 61:	Espaço público entre o Ed. De Rotterdam e o Museu Nacional de Forografia	127
Figura 62:	World Port Central, edifício de autoria do arquiteto Norman Foster	127
Figura 63:	Edifício De Roterdam, de autoria do escritório OMA, inaugurado em 2013	127
Figura 64:	Espaço público no Píer Wilhelmina: entre o Edifício World Port Central e o Hotel New York	128
Figura 65:	Espaço público no Píer Wilhelmina: caminho à margem do Rio Nieuwe Mass	128
Figura 66:	Caminho arborizado ao longo do Píer Wilhelmina	128
Figura 67:	Orla de Copacabana nos anos 1940	136
Figura 68:	Cartão Postal da Avenida Beira Mar, Praia de Botafogo, com jardins ao longo da orla	137
Figura 69:	Cartão Postal da Praça Paris, no Rio de Janeiro, exemplo de tratamento ajardinado à beira mar	137
Figura 70:	Parque do Flamengo, nos anos 1960	137
Figura 71:	Parque do Flamengo, com o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro	137
Figura 72:	Postal da Praia de Santos - SP, com jardim à beira-mar	138
Figura 73:	Orla de Copacabana após a reforma dos anos 1970	138
Figura 74:	Calçadão da Rua XV de Novembro (Rua das Flores), em Curitiba – PR	139
Figura 75:	Calçadão na orla da Praia de Pajuçara, em Maceió-AL	139
Figura 76:	Calçadão recentemente implantado na orla na Praia da Barra, em Salvador-BA	139

Figura 77:	Orla e calçadão da Praia de Boa Viagem no Recife-PE	140
Figura 78:	Copacabana Palace Hotel, inaugurado em 1923, projeto do arquiteto francês Joseph Gire, em estilo art decó, visto da praia de Copacabana	141
Figura 79:	Hotel Boa Viagem, já demolido, na Praia de Boa Viagem, Recife-PE	142
Figura 80:	Hotel Parque Balneário, em Santos-SP	142
Figura 81:	Hotel Iracema Plaza (Ed. São Pedro, hoje), construído na década de 1950, na Praia de Iracema, em Fortaleza	142
Figura 82:	Grand Hotel La Plage, do escritório Ramos de Azevedo, construído em 1912 e demolido em 1959, em Guarujá-SP	142
Figura 83:	Evolução Urbana e Ocupação da Orla de Copacabana, montagens realizadas pelo artista Carlos Gustavo Nunes Pereira (Guta): De cima para baixo: 1893, 1927, 1956 e 2007	143
Figura 84:	Avenida Princesa Isabel, após o Projeto Rio-Cidade	148
Figura 85:	Avenida Princesa Isabel, esquina com Avenida Atlântica, tratamento do canteiro central	148
Figura 86:	Quiosques de autoria do escritório do arquiteto Luiz Eduardo Indio da Costa	149
Figura 87:	Trecho do mapa da costa do Ceará, de 1629, por João Teixeira Albernaz. 1- Barra do Rio Ceará; 2- Ponta do Mucuripe; 3-Foz do Rio Jaguaribe. O trecho em amarelo representa a frente marítima de onde se desenvolveria a vila correspondente a Fortaleza	158
Figura 88:	“Vista da área do Fortim de São Sebastião, à margem do rio Ceará, na Capitania desse nome”, ocupado pelos holandeses em 1637, a partir de desenho de Frans Post, 1645	159
Figura 89:	“O Forte de Schoonenborch da Bahia de Mucuriba e do Monte Itarema”, conforme mapa de Mathias Beck	160
Figura 90:	Desenho da Vila de Nossa Senhora da Assunção da Capitania do Ceará Grande, pelo capitão-mor Manuel Francês, por volta de 1730	162
Figura 91:	Mapa do Ceará, com destaque para as vilas fundadas no século XVIII	163
Figura 92:	“Perspecto da Villa da Fortaleza de N. Snr. ^a d'Assumpção ou Porto do Seará”, gravura atribuída ao capitão-de-fragata Francisco Antonio Marques Giraldes (CASTRO, 1982)	166
Figura 93:	“Planta do Porto e Villa da Fortaleza”, a partir de detalhe da “Carta da Capitania do Ceará levantada por ordem do Governador Manoel Ignácio de Sampaio por seu ajudante-de-ordens Antonio José da Silva Paulet” (CASTRO, 1982), em 1813, disponível na Mapoteca do Itamarati	167
Figura 94:	Planta do Padre Manoel do Rego Monteiro, levantada em 1856	168
Figura 95:	Mapa da rede ferroviária cearense, de 1924, mostrando as linhas de Baturité, Cariri e Sobral	170
Figura 96:	“Planta Exacta da Cidade de Fortaleza” levantada pelo engenheiro Adolpho Herbster, em 1859, com destaque em amarelo para o "núcleo da praia"	171

Figura 97: Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, elaborada em 1875 pelo engenheiro Adolpho Herbster. As linhas em vermelho correspondem às avenidas (boulevards) propostas	172
Figura 98: Projeto do novo porto pelo engenheiro Charles Neate, de 1870	173
Figura 99: Trecho da planta levantada por Adolpho Herbster, em 1888, correspondendo à frente marítima central de Fortaleza, mostrando o porto e o quebra-mar, projeto de John Hawkshaw	174
Figura 100: Mapa da área central de Fortaleza, no entorno do Poço das Dragas. 1-Forte; 2-Igreja Matriz; 3-Seminário da Prainha; 4-Alfândega Nova; 5-Praia do Peixe/de Iracema; 6- Bairro Outeiro; 7-Praia Formosa (frente central); 8-Meireles (área de expansão futura); 9-Aldeota (área de expansão futura); 10-Arraial Moura Brasil; 11-Quebra-mar construído na década de 1880; 12-Ponte Metálica ou Viaduto Moreira da Rocha, inaugurado em 1906; 13- Ponte dos Ingleses, inaugurada em 1923	174
Figura 101: Fotografia a partir da Ponte Metálica, e piso de madeira, provavelmente de 1912 (Rocha Júnior, 1984)	175
Figura 102: Fotografia da cidade de Fortaleza, provavelmente dos anos 1930, da área central para o mar. Pode-se visualizar o píer inclinado Hawkshaw, a Ponte Metálica e armazéns	176
Figura 103: Planta da Cidade de Fortaleza Capital da Província do Ceará, elaborada pelo engenheiro Adolpho Herbster, em 1888	177
Figura 104: Passeio Público, fotografia de 1919	178
Figura 105: Arisa Caminha e irmãs. Ao fundo, a “Ponte Velha”, atual Ponte dos Ingleses. Praia de Iracema, década de 1920	180
Figura 106: Primeira aterrissagem do avião da empresa Latecoére em Fortaleza. Praia de Iracema, década de 1920	180
Figura 107: Ponte Metálica (Viaduto Moreira da Rocha), vista do mar	182
Figura 108: Ponte Metálica (Viaduto Moreira da Rocha), vista da cidade, com navios atracados ao fundo	182
Figura 109: Loteamentos dos anos 1930 e 1940, com suporte num exercício de reconstituição cartográfica de autoria de Margarida Andrade	183
Figura 110: Praia de Iracema em 1933. À esquerda as casas do Coronel José Porto e DO Desembargador Moreira da Rocha, presidente da Província de 1924 a 1928	185
Figura 111: Antiga Praia do Peixe, 1933. Hoje Praia de Iracema. Fotografia colorida a mão	185
Figura 112: Residências vistas da Praia de Iracema. Início do século XX	185
Figura 113: Praça General Tibúrcio, após a reforma empreendida durante a gestão do prefeito Ildefonso Albano	187
Figura 114: Praça da Independência, após a reforma durante a gestão do prefeito Ildefonso Albano	187
Figura 115: Praia de Iracema, por volta de 1931 (segundo o historiador Nírez); a primeira edificação, à esquerda é o Estoril	188

Figura 116: Praia de Iracema e casario (segundas residências, em sua maioria), entre 1930 e 1940	188
Figura 117: Banho de Mar na Praia de Iracema	188
Figura 118: Guaritas do Náutico Atlético Clube, na "Praia Formosa" (Praia de Iracema) ...	189
Figura 119: Delimitação do perímetro urbano de Fortaleza, com base na planta levantada em 1932	192
Figura 120: Plano de Nestor de Figueiredo, 1933, com destaque para as propostas para frente marítima (Centro Cívico e Porto Marítimo)	194
Figura 121: Vetores de expansão da cidade, sobre a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores, levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército, em 1945	196
Figura 122: Setores da Orla de Fortaleza com suporte na Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores, levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército, em 1945	196
Figura 123: Os novos bairros e vias de circulação na zona costeira propostos no Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, elaborado Saboya Ribeiro (1947)	197
Figura 124: Malha Viária do Município de Fortaleza, com destaque para rodovias e Avenida Perimetral	200
Figura 125: Localização dos clubes sociais em Fortaleza, em 1960. Os que não foram demolidos até a data desta pesquisa são Ideal Clube, Náutico Atlético Cearense e Círculo Militar	201
Figura 126: Ideal Clube, em 1957, localizado de frente para a orla do Meireles. Projeto de Silvio Jaguaribe Eckman. Fotografia de Tibor Jablonsky	202
Figura 127: Sede do Clube Náutico Atlético Cearense, na Praia do Meireles, nos anos 1950	203
Figura 128: Trecho da linha férrea que seguia do centro até o Mucuripe, para a construção do novo porto (ao fundo). Nota-se o aglomerado de casas na faixa de praia e o porto, ao fundo	206
Figura 129: Faixa litorânea de Fortaleza, vista desde a zona oeste da cidade, por volta dos anos de 1939 e 1940. Em primeiro plano, o “paredão” de Hawkshaw; em segundo, a Ponte Metálica (antigo porto); em terceiro, a “Ponte dos Ingleses”; e, em último, a construção do novo porto na enseada do Mucuripe	207
Figura 130: Porto do Mucuripe no período de sua construção (por volta de 1939)	208
Figura 131: Porto do Mucuripe, nos anos 1960	208
Figura 132: Desenho constante no Plano Diretor da Cidade de Fortaleza, de Helio Modesto, referente aos alargamentos de vias e desapropriações. Destaque para a Avenida Parque da Beira Mar	211
Figura 133: Construção da Avenida Beira Mar, 1963	216
Figura 134: Casa de Jangadeiros, na praia do Meireles, nos anos 1950. Fotografia de Stivan Faludi e Lindalvo Santos	217
Figura 135: Expansão Urbana até o ano de 1968	221

Figura 136: Manchete na primeira página do jornal O Povo, do dia 23/09/1960, referente à Avenida Beira-Mar que seria implantada na gestão do prefeito Cordeiro Neto	226
Figura 137: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 1 (Mucuripe), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva	228
Figura 138: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 2 (Volta da Jurema e Meireles), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva	229
Figura 139: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 3 (Praia de Iracema), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva	230
Figura 140: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 4 (frente marítima do Arraial Moura Brasil), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva	231
Figura 141: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 5 (frente marítima do Pirambu), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva	232
Figura 142: Proposta geral para a Avenida Beira-Mar na gestão do prefeito Manuel Cordeiro Neto (em vermelho,) e os trechos executados nos anos	233
Figura 143: Seção Transversal projetada para a Avenida Beira-Mar	233
Figura 144: Detalhes do passeio de ladrilho cerâmico contínuo em "cacos" nas cores branco e cinza, implantado após a construção da Avenida Beira-Mar. Fotografia datada provavelmente do início dos anos 1970	234
Figura 145: Detalhe da via e dos passeios após a abertura da Avenida Beira-Mar. Fotografia datada provavelmente do início dos anos 1970, segundo Nirez	234
Figura 146: Avenida Beira-Mar e o uso da via (e do espaço de praia) por veículos automotores	234
Figura 147: Villa Johnson, primeiro projeto do arquiteto Oscar Niemeyer no Ceará, em 1942, uma residência para o industrial estadunidense Henry Johnson, na Avenida Beira-Mar. Fotografia de Michael B. Williams/Arquivo Pessoal	235
Figura 148: Avenida Beira-Mar com o monumento a Iracema, de 1965, em concreto, de autoria do artista José Corbiniano Lins	236
Figura 149: Passeio da Avenida Beira Mar, antes do projeto de urbanização, sentido Leste. Ao fundo, à esquerda vêem-se as fábricas próximas ao porto	236
Figura 150: Fotografias recentes do Edifício Jaqueline (esquerda) e Marinho de Andrade (direita), entre os primeiros edifícios residenciais multifamiliares construídos na orla da Avenida Beira-Mar, ambos da década de 1960	237
Figura 151: Anúncio de lançamento imobiliário do Edifício Água-Marinha, situado a uma quadra da Avenida Beira-Mar	238
Figura 152: Anúncio do Edifício Jaqueline, localizado na Avenida Beira Mar	238
Figura 153: Quadra com o complexo do Palácio da Abolição (o mar localiza-se à esquerda). A capela, na esquina, a residência, em sentido ortogonal à longitudinalidade do terreno, o anexo (Gabinete de Despacho), na parte central e o Mausoléu Castelo Branco, à direita	240

Figura 154: O Mausoléu Castelo Branco após intervenções de restauro e requalificação, realizadas em 2011	240
Figura 155: Detalhes construtivos do Palácio da Abolição: vigas e pilares metálicos em tubo e estrutura pavilionar	241
Figura 156: Uso do Solo proposto no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza	242
Figura 157: Intervenções propostas ao longo da Avenida Beira-Mar, segundo o PLANDIRF	244
Figura 158: Postal dos anos 1970, com destaque para a Avenida Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste)	246
Figura 159: Expansão urbana de Fortaleza 1970-1980	247
Figura 160: Vista do Monumento ao Saneamento de Base de Fortaleza, na Praia do Meireles, inaugurado em 1978, de autoria de Sérvulo Esmeraldo	247
Figura 161: Zoneamento conforme Plano Diretor de Fortaleza, Lei Municipal 4.486 de 1975	250
Figura 162: Uso e Ocupação do Solo conforme a Lei 5.122-A de 1979; a orla da Avenida Beira-Mar corresponde à ZE7	250
Figura 163: Hotel Esplanada, um marco verticalizado na paisagem da orla da Avenida Beira-mar	253
Figura 164: Ocupação da orla da Avenida Beira Mar por edificações verticalizadas (hotéis e residências multifamiliares). No postal da década de 1970 (esquerda), vê-se o Edifício Arpoador (década de 1970), o Hotel Imperial Othon Palace (em construção) e o Edifício Palácio Atlântico (construído na década de 1960). Na Figura 29, o Imperial Othon Palace já finalizado	253
Figura 165: Vista da orla marítima de Fortaleza e do início da verticalização na Praia de Iracema (primeiro plano) com o Hotel São Pedro (inaugurado no início dos anos 1950), e na Avenida Beira-Mar, ao fundo, onde pode-se perceber o Hotel Esplanada (inaugurado na década de 1970)	254
Figura 166: Edifício Granville, projeto do arquiteto Acacio Gil Borsoi, entre 1976 e 1979 .	254
Figura 167: Plano Geral do Projeto Paisagístico “Urbanização da Avenida Beira-Mar” (em preto e branco, segundo prancha de 1978 da CODEF e exercício de reconstituição em cores).....	256
Figura 168: Detalhe do calçadão, com rampa de acesso. Anos de 1980	257
Figura 169: Trechos do calçadão da Avenida Beira-Mar, anos de 1980	258
Figura 170: Equipamentos do calçadão da Avenida Beira-Mar: barracas (esquerda) e anfiteatro (direita)	260
Figura 171: Mapa indicando a situação, em 1982, e localização do Projeto de Urbanização da Av. Beira Mar, que incluía não apenas a orla do Meireles e o trecho do Mucuripe, mas abrangia também a área central da cidade. Trecho 1 - Frente Marítima da Área Central; Trecho 2 - Frente Marítima entre a Desembargador Moreira até a Praia de Iracema; da Rua Teresa Hinko até a Avenida Abolição; Trecho 3 - do Náutico Atlético Cearense até a Rua Frei Mansueto; Trecho 4 - da Rua Frei Mansueto até a Rua Teresa Hinko	260

Figura 172: Calçada da Praia de Copacabana, Rio de Janeiro-RJ: larguras fixas e paginação de piso com curvas	261
Figura 173: Calçada curvilíneo da Avenida Beira-Mar, Fortaleza: largura variável	261
Figura 174: Convite para a inauguração da Avenida Beira-Mar, publicado no jornal O Povo, em 12 de janeiro de 1979	262
Figura 175: Mapa da Região Metropolitana de Fortaleza, Sistema Viário na década de 1980	266
Figura 176: Ampliação da Orla Marítima, trecho 1	267
Figura 177: Ampliação da Orla Marítima, trecho 2	267
Figura 178: Ampliação da Orla Marítima, trecho 3	268
Figura 179: Edifício Solar Volta da Jurema, construído em 1982, na Avenida Beira Mar	269
Figura 180: Edifício Solar Volta de Jurema, com jardineiras suspensas, marcante na paisagem da Avenida Beira-Mar	269
Figura 181: Avenida Beira-Mar na altura da Praia do Meireles, anos de 1980	269
Figura 182: Orla da Avenida Beira Mar, na década de 1980	270
Figura 183: A orla da Avenida Beira-Mar no final da década de 1980	274
Figura 184: Mapa de Zoneamento, conforme a Lei Municipal nº 7987 de 23/12/1996 - Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996	276
Figura 185: Mapa de gabarito segundo a lei Lei nº 7987; A orla da Avenida Beira-Mar enquadra-se na cor amarela, com gabarito até 72m	278
Figura 186: Verticalização na orla da Avenida Beira-Mar, parte Leste, próxima ao Mucuripe	278
Figura 187: Verticalização na orla da Avenida Beira-Mar, parte Oeste	278
Figura 188: Mapas dos censos de 1991 e 2001 (IBGE) do número de domicílios do tipo apartamento por setor censitário, referentes à orla da Avenida Beira-Mar e áreas contíguas	279
Figura 189: Proposta da equipe vencedora do Concurso Símbolo Ícone	281
Figura 190: Orla marítima de Fortaleza, com indicação dos trechos relativos ao Projeto Orla Marítima Beira Mar/ Praia de Iracema. A Avenida Beira-Mar, propriamente dita, corresponde aos trechos 4, 5 e 6	284
Figura 191: Imagens ilustrativas do trecho 4 do projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”, no qual se percebe, em cinza, a demarcação para a feirinha de artesanato, além do caminho de copistas	285
Figura 192: Planta geral do trecho 4, referente ao projeto de “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”	286
Figura 193: Planta geral do trecho 5, referente ao projeto de “Urbanização Orla Marítima Beira Mar / Praia de Iracema”	287
Figura 194: Planta geral do trecho 6, referente ao projeto “Urbanização Orla Marítima Beia-Mar / Praia de Iracema”	287
Figura 195: Imagens do projeto Baía de Iracema, parte do projeto “Reurbanização Orla Marítima Beira-Mar/ Praia de Iracema”	289

Figura 196: Calçadão da Avenida Beira-Mar, após as obras do Projeto Orla Marítima, em frente ao GranVille	292
Figura 197: Avenida Beira-Mar (à esquerda), o espigão da Av. Rui Barbosa (ao centro) e o Aterro da Praia de Iracema (à direita)	293
Figura 198: Avenida Beira-Mar e os diversos usos na orla na década de 1980: moradia, hospedagem, lazer em clubes; banhos de mar; comércio	295
Figura 199: Estádio Castelão, com reforma concluída em em 2014	297
Figura 200: Aquário do Ceará, em construção, na Avenida Beira-Mar	297
Figura 201: Vista da Orla da Avenida Beira-Mar (porção leste à esquerda e porção oeste à direita), em julho de 2015, marcada pela verticalização	297
Figura 202: Município de Fortaleza com a delimitação das Unidades de Paisagem propostas para a orla	298
Figura 203: Delimitação dos trechos da Unidade de Paisagem II, de acordo com o Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza	299
Figura 204: Mapa de Zoneamento Urbano, PDP-FOR/2009 (A Avenida Beira-Mar enquadra-se na Zona de Orla 4)	302
Figura 205: Localização do Projeto Vila do Mar, na orla marítima leste de Fortaleza	304
Figura 206: Localização do projeto Vila do Mar em Fortaleza-CE e ações de intervenção da Prefeitura Municipal de Fortaleza	305
Figura 207: Detalhes de projeto habitacional do projeto “Vila do Mar”, sob a responsabilidade do HABITAFOR, em Fortaleza	306
Figura 208: Via paisagística (passeio, faixa de automóveis, ciclovia e calçadão), projeto Vila do Mar	307
Figura 209: Calçadão na orla Oeste de Fortaleza, projeto Vila do Mar	307
Figura 210: Área de abrangência espacial do Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar	309
Figura 211: Plano Geral do "Parque Beira Mar", de autoria da equipe coordenada pelo arquiteto Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira Mar	313
Figura 212: Proposta para a Feirinha da Beira-Mar, da equipe coordenada por Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira-Mar	314
Figura 213: Detalhe do teto-jardim da feira de artesanato proposta pela equipe do arquiteto Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira-Mar	314
Figura 214: Projeto vencedor do Concurso Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos para a Avenida Beira-Mar, de autoria de Ricardo Muratori e equipe (projeto de 2009)	319
Figura 215: Planta do Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos para a Avenida Beira-Mar, de autoria de Ricardo Muratori e equipe (projeto de 2009; em execução, desde 2013)	320

Figura 216: Fotografias do espigão em frente ao Náutico Atlético Cearense, em junho/2014 e julho 2015. Percebe-se que em 2014, a pavimentação e os postes de iluminação e pórticos não tinham sido realizados ainda	325
Figura 217: Mercado dos Peixes em construção, em junho de 2014 e julho de 2015, com a cobertura quase pronta	325
Figura 218: Trechos do calçadão ainda sem as intervenções do projeto de reordenamento da Avenida-Beira Mar	326
Figura 219: Projeto Novo Náutico	326
Figura 220: Croquis do Jardim Japonês, projeto do arquiteto Salomão Nogueira	327
Figura 221: Vista do morro do Granville, uma duna preservada, antes da construção do jardim japonês	328
Figura 222: Jardim Japonês, visto a partir do calçadão da Avenida Beira-Mar	328
Figura 223: Vista geral do Jardim Japonês, com calçadão da Avenida Beira-Mar ao fundo .	328
Figura 224: Detalhe do "pagode" japonês, no Jardim Japonês	328
Figura 225: Área da Operação Urbana Consorciada Parque Urbano Riacho Maceió	330
Figura 226: Proposta para a Foz do Riacho Maceió	330
Figura 227: Orla da Avenida Beira-Mar, com a área da Foz do Riacho Maceió (em amarelo)	331
Figura 228: Orla da Avenida Beira-mar, com proposta de construção de empreendimento residencial a partir da Operação Urbana Riacho Maceió	331
Figura 229: Trecho urbanizado do Parque Foz do Riacho Maceió	332
Figura 230: Parque Foz do Riacho Maceió, visto da Rua Tereza Hinko	332
Figura 231: Foz do Riacho Maceió, após urbanização e construção do Parque Riacho Maceió; riacho como depósito de lixo	332
Figura 232: Linha do tempo (de 1960 a 2014), relacionando os projetos e intervenções para a orla e as respectivas gestões estaduais e municipais	334

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Quadro das ilhas das Docas Sul do Rio Ij e seus respectivos projetos-âncora	116
Quadro 2: Quadro-síntese dos casos referenciais	151
Quadro 3: Inovações Tecnológicas na cidade de Fortaleza ao longo da segunda metade do século XIX, segundo Castro (1982)	169
Quadro 4: Censos Federais de 1920, 1940, 1950 e 1960 e os aspectos gerais de uso e ocupação da orla marítima de Fortaleza	199
Quadro 5: Usos Atuais (1972) e Propostos do PLANDIRF	243
Quadro 6: Uso e ocupação do solo relativo à orla de Fortaleza de acordo com o PDF (1979)	251
Quadro 7: Quadro indicativo do modelo de verticalização proposto no PDF (1979)	251
Quadro 8: Parâmetros urbanísticos estabelecidos pela Lei Municipal nº 7987 de 23 de dezembro de 1996, para a Zona Especial “Orla Marítima” - trecho IV (Meireles e Murucipe) e para a Microzona Urbanizada ZU2 (Meireles e Aldeota)	277
Quadro 9: Cenários Atual, Tendencial e Desejado para a Orla Marítima correspondente ao trecho 4, da Unidade da Paisagem II	300
Quadro 10: Parâmetros Urbanísticos das Zonas de Orla, com destaque para a ZO4, correspondente ao trecho 4, Meireles e Mucuripe. (ZO1 - Barra do Ceará/Pirambu; ZO2 -Jacarecanga/Moura Brasil; ZO3: Praia de Iracema (Área de Interesse Urbanístico); ZO4 - Meireles/Mucuripe; ZO5 - Iate Clube; ZO6 - Cais do Porto; ZO7 - Praia do Futuro)	302
Quadro 11: Quadro-síntese dos modelos e fragmentos relacionados aos projetos e intervenções na orla da Avenida Beira-Mar em Fortaleza-CE	349

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	37
	Pontos de partida	39
	O tema, o problema da pesquisa e sua relevância científica e social	40
	Objeto	50
	Objetivos	51
	Metodologia	52
	Hipótese	54
	Estrutura capitular	55
2	"NOVOS" PROCESSOS URBANOS NAS FRENTES DE ÁGUA	57
2.1	Como interpretar o urbanismo contemporâneo	59
2.1.1	<i>Algumas considerações do debate internacional</i>	59
2.1.2	<i>A inserção do debate urbanístico nacional</i>	64
2.2	Novas formas de gestão e seus instrumentos urbanísticos	69
2.2.1	<i>O planejamento estratégico e o "projeto de cidade"</i>	70
2.2.2	<i>As parcerias público-privadas</i>	73
2.2.3	<i>A representação (imagem) da cidade e o marketing urbano</i>	74
2.2.4	<i>O desenho urbano e os espaços abertos e públicos</i>	76
2.2.5	<i>Gentrificação: efeito e estratégia</i>	78
2.2.6	<i>Urbanismo flexível: projetos e operações urbanas</i>	79
2.3	Dinâmicas recentes de intervenção e ocupação em frentes de água	83
2.3.1	<i>Intervenções em áreas portuárias obsoletas</i>	84
2.3.2	<i>Frentes de água em novas centralidades urbanas</i>	88
3	PROCESSOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS EM FRENTES DE ÁGUA: CASOS REFERENCIAIS	94
3.1	Barcelona cidade olímpica	97
3.1.1	<i>Antecedentes</i>	97
3.1.2	<i>Novos caminhos do urbanismo: A Cidade Olímpica e a frente marítima</i>	99
3.1.3	<i>A disseminação do modelo Barcelona</i>	105
3.2	Experiências na Holanda: novos processos, novas frentes de água e novas imagens da cidade	108
3.2.1	<i>Docas Sul do Rio Ij, em Amsterdã (Anchors of the Ij)</i>	111
	Antecedentes	111

Novas frentes de água	112
A estratégia Anchors of The Ij	114
Desenho urbano e espaço público	117
Alcances sócioespaciais	119
3.2.2 Kop van Zuid, em Roterdã	119
Antecedentes	119
Projetos nas frentes de água em Roterdã	121
O projeto Kop van Zuid	122
3.3 Caso Referencial Nacional: a Avenida Atlântica e o Bairro de Copacabana no Rio de Janeiro	130
3.3.1 Antecedentes	130
3.3.2 A orla de Copacabana e a ocupação do bairro	133
3.3.3 A Avenida Atlântica: Desenho urbano e espaço público	136
3.3.4 A Avenida Atlântica e Copacabana de 1970 a 2000	140
3.3.5 Programas e projetos para a orla de Copacabana após 1990	144
Projeto Rio-Orla	144
Programa Rio-Cidade	145
Projeto Orla Rio (2000-)	148
3.4 Considerações finais do capítulo	150
4 A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA NO CONTEXTO DE SUA EXPANSÃO URBANA: ANTECEDENTES (1535-1920); OCUPAÇÃO, PROJETOS E INTERVENÇÕES (1920-1963)	155
4.1 A frente marítima de Fortaleza e as primeiras tentativas de fixação europeia no Território Cearense (1535-1699)	157
4.2 A frente marítima de Fortaleza na ocupação efetiva do Território Cearense (1699-1860)	162
4.3 A frente marítima na nova posição assumida por Fortaleza no século XIX (1800-1920)	164
4.3.1 Poucas mudanças na frente marítima na primeira metade do século XIX	164
4.3.2 Novas funções e usos na frente marítima na segunda metade do século XIX	168
4.4 As novas práticas e a ocupação nas zonas de praia de Fortaleza (1920-1947) .	181
4.4.1 Os planos de Nestor de Figueiredo (1933) e Saboya Ribeiro (1947) e as propostas para a orla marítima de Fortaleza	191
4.5 A frente marítima de Fortaleza no processo de expansão da cidade (1940-	

1970)	198
4.5.1 <i>Novas configurações urbanas e a orla de Fortaleza</i>	198
4.5.2 <i>A construção do Porto do Mucuripe e a ocupação de seu entorno</i>	204
4.5.3 <i>O Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (PDCF) de 1963 por Helio Modesto e as proposições para a orla litorânea</i>	209
4.5.4 <i>A abertura da Avenida Beira-Mar</i>	213
4.5.5 <i>Ocupação da orla de Fortaleza de 1940 e 1970</i>	218
4.6 Considerações finais do capítulo	220
5 A AVENIDA BEIRA-MAR: PLANOS, PROJETOS E INTERVENÇÕES ..	223
5.1 A Avenida Beira-Mar; criação e valorização	225
5.1.1 <i>Abertura da avenida e valorização inicial (1962-1972)</i>	225
5.1.2 <i>Marcos legais e obras de infraestrutura urbana (1972-1979)</i>	241
O PLANDIRF (1972)	341
O Plano Diretor Físico e a legislação de uso e ocupação do solo: leis municipais 4.486, de 1975; e 5.122-A, de 1979	248
5.1.3 <i>A urbanização da Avenida Beira-Mar (1978-1982)</i>	255
5.1.4 <i>A Avenida Beira Mar na década de 1980</i>	264
5.2 Novos e usuais processos de projeto e intervenção urbana na orla marítima de Fortaleza (1990-2002)	270
5.2.1 <i>O contexto da orla marítima cearense a partir da década de 1990</i>	270
5.2.2 <i>Marcos legais de relevância e projetos para a orla (1992-1998)</i>	275
O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU-FOR, 1992) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996	275
O projeto “Fortaleza Atlântica” e o concurso “Símbolo- Ícone” (1998)	279
5.2.3 <i>O projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema” e a reurbanização da orla (1996-2002)</i>	283
5.3 Fragmentos de modelos? Projetos e intervenções na Avenida Beira-Mar (2001-2014)	295
5.3.1 <i>Marcos Legais e Projetos de Relevância para a Orla (2006-2009)</i>	298
O Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza - Projeto Orla (2006)	298
O Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP-FOR, 2009)	301
“Projeto Vila do Mar” (2007) na orla Oeste de Fortaleza	304
5.3.2 <i>O "Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e</i>	

	<i>Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza"(2009)</i>	308
	O projeto vencedor do concurso	314
	Componentes do desenho urbano proposto	317
	Participação popular	321
	Previsões	323
	A (não) execução do projeto Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar	324
	O Jardim Japonês (2011)	327
	A Operação Urbana Parque Riacho Maceió (2000-2014)	329
5.3.3	<i>Considerações finais do capítulo</i>	333
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	339
	REFERÊNCIAS	355
	APENDICE A – ENTREVISTAS	369
	ANEXO A – REPORTAGENS DO JORNAL <i>O POVO</i> DO ACERVO DE 1960-2000, (TRANSCRITAS À MÃO)	379
	ANEXO B – IMAGENS DE REPORTAGENS DO JORNAL <i>O POVO</i>	385

1 INTRODUÇÃO

Pontos de Partida

Como arquiteta e urbanista, com alguma prática na área de Projeto de Arquitetura e na docência, nos setores de estudos de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo e de Projeto Arquitetônico, a busca pela realização de um doutorado na área, surgiu como uma consequência e uma necessidade dessas últimas atribuições. O convênio firmado entre a Universidade de Fortaleza (UNIFOR) e a Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM), com a implementação do Mestrado Interinstitucional naquela instituição, em 2011, possibilitou o apoio ao aperfeiçoamento profissional de seu quadro docente, inclusive dos mestres, aspecto que em momento favorável de minha vida,¹ se mostrou como boa oportunidade para aprofundar conhecimentos fundamentais, bem como praticar o exercício reflexivo e de pesquisa, tão preciosos para este campo de atuação.

Assim, o percurso até o início do doutorado foi marcado pelo enfoque e certa familiaridade com a área da Arquitetura no que se refere ao edifício - sobretudo - e suas relações com o meio urbano, a prática profissional e os novos modos de vida. Ampliar os horizontes e a escala, todavia, se revelava fundamental para o aprofundamento necessário ao ofício. Ainda era tempo. A mudança abarcaria nossa “menina dos olhos” - a Arquitetura - que deixaria de ser a protagonista e passaria a comparecer ilustrando um novo panorama - o do Urbanismo e do Planejamento Urbano. Preencher uma lacuna teórica (e prática) pessoal na área disciplinar do Urbanismo foi, portanto, uma das motivações para a escolha da temática, que no decurso do doutorado se confirmou como asserção, na medida em que foi possível me aproximar de novas leituras, abordagens e até mesmo conferir e perceber a realidade local e internacional com os próprios olhos. Isso foi possível, pela oportunidade de participar como bolsista do Programa CAPES/NUFFIC, realizando um estágio de doutorado-sanduíche na Radboud University, em Nijmegen - Holanda, de julho a outubro de 2013.

Outras experiências pessoais anteriores - ao suscitarem inquietações e induzirem ao objeto de estudo - também podem ser mencionadas. Não é intenção minha discorrer sobre todo esse percurso muito particular, haja vista que fugiria do enfoque e dos objetivos da pesquisa, mas pretendo, ao menos, apresentá-las também como ponto de partida.

Ao habitar uma cidade litorânea há vinte anos - Fortaleza, Ceará - e um bairro contíguo à orla marítima e ao calçadão - Meireles -, foi possível observar modificações ao longo deste tempo na orla, no bairro e, de certa forma, nos modos de vida. Antes de ser moradora dessa cidade, a visitava bianualmente para ver tios, avós e primos durante as férias. Ir a Fortaleza significava,

¹ Na ocasião da abertura dessa pesquisa -"Pontos de Partida"-, optamos por utilizar a primeira pessoa do singular, por se tratar de explicações bastante pessoais. No decorrer do ensaio, no entanto, recorreremos à primeira pessoa do plural.

entre outros, ir à praia, caminhar na Beira-Mar, além das fruições do convívio familiar. Vinda de outros lugares que não eram costeiros,² frequente era um ar de deslumbramento quando avistava o mar, ao percorrer no sentido Sul-Norte as avenidas como Dom Manuel, Barão de Studart e Desembargador Moreira, vias perpendiculares à orla principal da cidade. Foi assim que essa cidade me foi apresentada, desde o início: em seu caráter plenamente litorâneo.

Em outra fase da minha vida, já como arquiteta e urbanista e, depois, docente na área, certamente mudaram os olhares, os pontos de vista, permitindo descrições e observações menos encantadas, mais analíticas, críticas, e, por vezes, frustradas e idealistas. As bruscas transformações por que passaram a cidade de Fortaleza, a orla da Avenida Beira-Mar e suas áreas próximas denunciavam problemas amplos e complexos, que uma pesquisa - de doutorado - poderia se propor investigar.

O tema, o problema da pesquisa e sua relevância científica e social

As intervenções urbanas nas últimas décadas apontam para a necessidade de novas abordagens do Urbanismo (ASCHER, 2010; SECCHI, 2006), tendo em vista as mudanças econômicas e sociais contemporâneas como a globalização e a crise do Estado do Bem-Estar Social, que passaram a afetar a cidade e seus usuários. A globalização e metropolização compõem eixos importantes das mutações urbanas atuais (DÍAZ, 2005), exigindo novos entendimentos sobre o a produção do espaço e a gestão deste, inclusive considerando particularidades dos contextos geográficos considerados à margem do desenvolvimento, como aquele dos países da América Latina, em especial, o Brasil, ou, ainda, onde a modernização ocorreu de forma parcial e excludente (CAMPOS NETO, 1999; MARICATO, 2000).

Ademais, os espaços abertos se mostram na atualidade como o *“o lugar onde se experimentam e aperfeiçoam as novas ideias”* (SECCHI, 2006, p. 165). Considerando-se que em âmbito nacional e internacional, as frentes de água - principalmente seus espaços abertos de uso comum (ou espaços públicos) - têm sido lugares privilegiados para intervenções urbanísticas de revalorização, reordenamento, reaproveitamento para novos usos, e de requalificação em geral nas últimas

² Filha de cearenses, nasci em Campina Grande - Paraíba, onde morei até os quatro anos de idade. De lá, fui com minha família para a cidade de Stillwater - Oklahoma (EUA), onde moramos por mais quatro anos e retornamos à minha cidade natal, morando por mais quatro anos. Depois, residi com a família em Assunção, no Paraguai, durante um ano, de 1993 a 1994. Nenhuma das cidades onde morei, até então, era litorânea. Por último, (desde 1995), me fixei na cidade de Fortaleza-CE, onde me formei arquiteta e urbanista pela Universidade Federal do Ceará em 2003, tendo lecionado como professora substituta de 2004 a 2006 no Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, as disciplinas História da Arquitetura e do Urbanismo 3 e 4. Também fiz o mestrado na referida instituição, no Programa Regional em Desenvolvimento e Meio Ambiente - PRODEMA, de 2006 a 2008. Lecionei desde 2008 na Unifor – Universidade de Fortaleza, a maior instituição de ensino privada do Estado, na qual já fui responsável pelas disciplinas Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo I (do Iluminismo ao Movimento Moderno), Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo II (no Brasil), Teoria e História da Arquitetura V (contexto do Ceará), Projeto de Arquitetura de Interiores e Trabalho Final de Graduação.

décadas, consideramos adequado discutir acerca da apropriação do ideários urbanísticos contemporâneos - e suas repercussões nestes espaços peculiares (HRADILOVÁ, 2012; MARSHALL, 2001).

Justifica-se esse caráter peculiar, ao compreendermos as frentes de água como espaços ao mesmo tempo de encontro e conflito entre a natureza e o espaço modificado, sendo também propícios à produção de paisagens novas para circulação do capital, e suas contradições (HARVEY, 2011). Considera-se que a cidade de Fortaleza - a quinta maior em população do Brasil, contando mais de dois milhões e meio de habitantes no Município e 3.818.380 habitantes na sua Região Metropolitana - formada pelos municípios de Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Guaiuba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama, São Gonçalo do Amarante, São Luis do Curu, Paraipaba, Paracuru, Trairi (IBGE, 2010) - tornou-se um grande centro urbano brasileiro inserido nessa realidade global, que nos últimos cinquenta anos (1965-2015) se expandiu aceleradamente, ocupando, entre outras, as áreas de sua frente marítima (Figura 1).

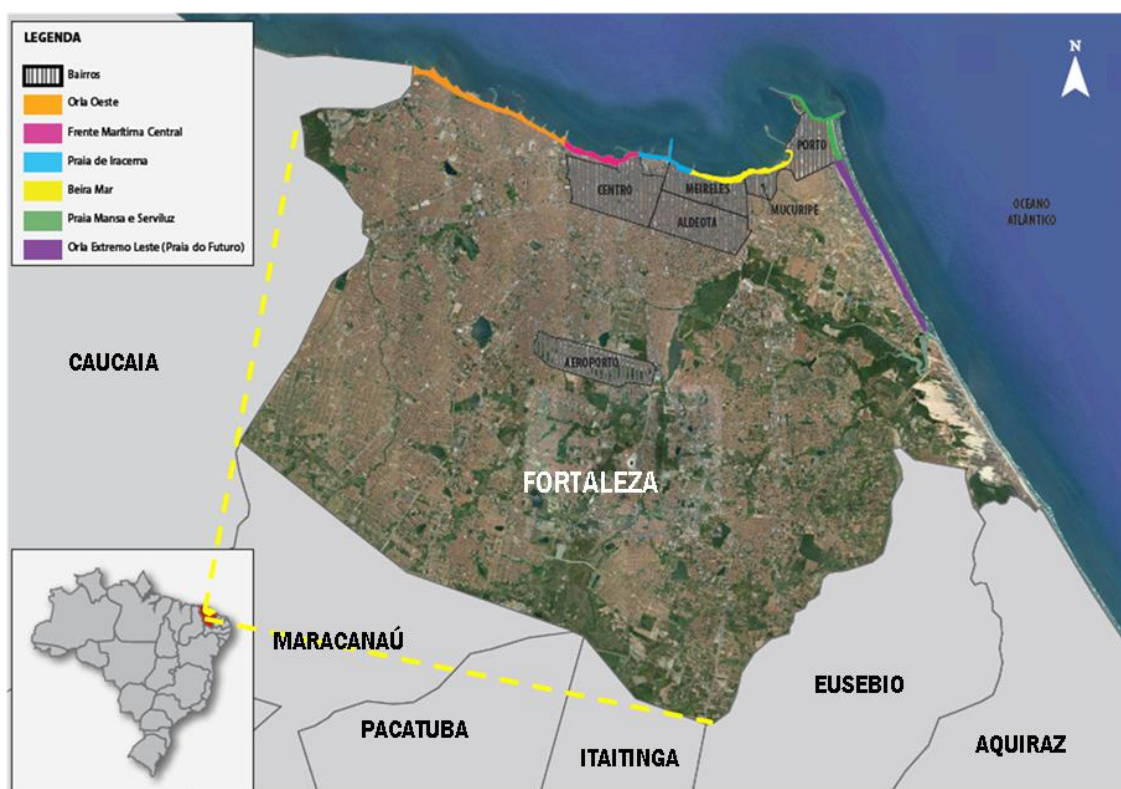


Figura 1: Município de Fortaleza e a delimitação da orla marítima

Fonte: www.google.com.br. Acesso em: 13 maio 2015. Modificado pela autora.

Esse processo aconteceu de forma socialmente conflituosa, provocando também graves efeitos ambientais (como a erosão). Ademais, áreas foram privilegiadas - com projetos e intervenções advindas do Poder Público - em detrimento de outras - que foram ocupadas de

forma irregular e assistemática - aspecto que pode ser comprovado pela circuntância de fragmentação socioespacial de sua orla marítima atualmente.

Verifica-se que, de certa forma, os projetos recentes para esta área da cidade - e sua frente marítima - procuram - embora tardia e incipientemente - uma aproximação com os componentes do Urbanismo contemporâneo, como as parcerias público-privadas, as operações urbanas consorciadas, o modelo (apropriado parcial e timidamente) do projeto urbano (FERNANDES, 2012). Considera-se, entretanto, que o modo como ocorre esse processo não é muito claro, em virtude da multiplicação de propostas, da superposição de modelos urbanísticos, mesmo contraditórios e anacrônicos, e do longo tempo para a viabilização das proposições e ideias postas em pauta, significando quase sempre uma redução ou eliminação de componentes, e o privilegiamento dos trechos da orla já valorizados em detrimento daqueles que mais carecem de melhorias.

Como exemplo dessa realidade desigual no território da frente marítima de Fortaleza, citamos a orla oeste, ocupada originalmente por pescadores e que, no âmbito de intenso crescimento populacional da cidade, recebeu novos contingentes provenientes de outras regiões do Estado do Ceará, tanto do litoral como do interior, motivado também pelas secas periódicas, constituindo-se hoje como um dos maiores aglomerados subnormais da cidade.



Figura 2: Trecho do bairro do Pirambu, com ocupação irregular ao longo da orla
Fonte: <http://goo.gl/S3yPF1>. Acesso em: 1 jun. 2015.



Figura 3: Trecho do calçadão já construído na orla Oeste de Fortaleza, parte do projeto "Vila do Mar"
Fonte: <http://goo.gl/4oZgt5>. Acesso em: 1 jun. 2015.

Uma intervenção em andamento desde 2007 o projeto "Vila do Mar" - uma das prioridades da gestão da prefeita do PT Luizianne Lins (de 2005 a 2012) - visa a requalificar esta parte da orla, bem como relocar a população que a ocupa de forma irregular e correndo riscos ambientais, em novos conjuntos residenciais, valendo-se de instrumentos consagrados pelo Estatuto de Cidade, como as ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) previstas no Plano Diretor Participativo de

Fortaleza (PDP-FOR, 2009) - que foi elaborado pelo Instituto Pólis e aprovado em 2009 - para garantir a inclusão social destas comunidades.

Já no centro, a sua frente marítima constitui-se de edificações que marcam o início da ocupação da cidade - como a Fortaleza Nossa Senhora da Assunção e remanescentes portuários, como área em potencial para projetos de requalificação da área central. Esta área foi objeto de projeto de requalificação da frente marítima central, no início dos anos de 2000, embora não tenha saído do papel.

Por outro lado, o bairro contíguo ao Centro, a Praia de Iracema, constituiu-se com o primeiro de caráter eminentemente praiano da cidade, originalmente habitado por pescadores e, desde os anos 1920 e 1930, ocupado por estratos sociais favorecidos, que construíram suas segundas moradias naquela área, mas que foi perdendo esta característica quando da construção do Porto do Mucuripe, nos anos 1940, levando poluição e assoreamento à Praia de Iracema.



Figura 4: O equipamento "Dragão do Mar", no contexto da Praia de Iracema
Fonte: <http://goo.gl/Qhfmv>. Acesso em: 1 jul. 2015.



Figura 5: O Dragão do Mar, armazéns (ao fundo) e planetário)
Fonte: <http://goo.gl/KUL2eN>. Acesso em: 1 jul. 2015.

Entre projetos recentes que poderiam ser mencionados nesta área - como o Centro Dragão do Mar (Figura 4 e Figura 5), obra do início dos anos de 2000 - citamos um projeto polêmico que está em andamento - o Aquário do Ceará (Figura 6 e Figura 7), considerado por alguns setores como relevante para requalificar a área e alavancar novas atividades econômicas - sobretudo o turismo - e que foi construído no lugar da antiga sede do Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS), uma edificação de traços modernistas, demolida. Ocupando grande parte da orla, dará à área um caráter que o insere no circuito turístico



Figura 6: Perspectiva (modelagem em 3D) do projeto do Aquário do Ceará, em construção na Praia de Iracema

Fonte: <http://goo.gl/w63oGG>. Acesso em 15 mar. 2015.



Figura 7: Perspectiva (modelagem em 3D) dos espaços abertos no entorno do Aquário do Ceará.

Fonte: <http://goo.gl/JoQb0r>. Acesso em: 15 mar. 2015.

Após décadas de projetos frustrados, esta praia, na parte contígua à Avenida Beira-Mar, foi objeto de uma intervenção marcante como parte do projeto de “Reordenamento” da Orla da Avenida Beira-Mar e Praia de Iracema, nos anos 2000, acarretando extenso aterro, calçadão e iluminação que aproximaram o local do modelo da Praia de Copacabana, colocado como exemplo para Fortaleza desde seu primeiro Plano Diretor aprovado oficialmente, o PLANDIRF (Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza), de 1972.

Com relação à frente marítima do Porto do Mucuripe (Figura 8), uma de suas particularidades está nos usos por vezes incompatíveis: além das funções ligadas ao porto - são aos poucos desativadas, como as docas, armazéns, indústrias de processamento de trigo e asfalto. A desativação da atividade portuária (carga) se dá em decorrência da instalação do Porto do Pecém, inaugurado em 2002 e localizado no Município de São Gonçalo do Amarante, na Região Metropolitana de Fortaleza. Destacam-se no Mucuripe comunidades de baixa renda, como os bairros Serviluz e Titanzinho. Recentemente, foi construído no pontal do Mucuripe o Terminal Marítimo de Passageiros, (equipamento previsto desde os anos 1990 no projeto “Fortaleza Atlântica”), como parte das obras para a Copa do Mundo de 2014.



Figura 8: Vista do Porto do Mucuripe e seu entorno

Fonte: <http://goo.gl/Ymgp4y>. Acesso em 13 jun. 2015.



Figura 9: Vista do terminal marítimo de passageiros, inaugurado em 2014

Fonte: <https://goo.gl/D8hBNd>. Acesso em: 13 jun. 2015.

Quanto à orla no extremo Leste - a Praia do Futuro - esta consta da frente marítima em expansão da cidade, onde as atividades ligadas a balneabilidade e lazer são intensas, assim como o lazer noturno, em barracas de praia e bares ao longo da orla. Ademais, essa área não deixa de ser representativa de conflitos e de formas de ocupação hoje criticadas, como a morfologia em xadrez nas áreas mais elevadas. Recentemente (desde 2011), essa área da cidade também recebeu uma intervenção que abrangeu principalmente o sistema viário (Figura 10).



Figura 10: Orla da Praia do Futuro, com ciclovia recentemente implantada e revestimento do calçamento
Fonte: acervo da autora. Foto em 06 de janeiro de 2015.

Esta pesquisa trata especificamente da **orla da Avenida Beira-Mar** (Figura 11), trecho situado entre a Praia de Iracema e o Porto do Mucuripe, e originariamente habitado por pequenas comunidades pesqueiras tradicionais. Com início sobretudo nos anos 1960, quando de sua abertura como avenida, atraiu a população local como nova área de lazer ao ar livre, em clubes e no próprio espaço praiano. Além disso, afirmou-se como local distinto para o erguimento de hotéis de luxo, residências, restaurantes, edifícios de apartamentos etc. (Figura 12).

A configuração inicial da avenida, simples, estreita mas com certo apuro estético moderno nos passeios de caco cerâmico, nos coqueirais remanescentes e na organização do estacionamento em bolsões, foi alterada desde o final dos anos 1970, com um projeto de urbanização mais ambicioso, que alargou a via pública, criou amplos calçadões entremeados de áreas verdes, paisagismo, e marcados por piso em mosaico com desenhos de tom modernista, novamente tendo como referência o Rio de Janeiro. Esse projeto coincidiu com a aprovação da Lei de Uso e Ocupação do Solo derivada do PLANDIRF de 1972, o Plano Diretor Físico de 1979, substituindo o antigo Código Urbano e permitindo maior verticalização da orla e bairros contíguos, que foram objeto de valorização imobiliária, o que repercutiu na ocupação dessas áreas, provocando a intensa transformação de sua paisagem (Figura 13). Ademais, outras áreas não foram beneficiadas, tornando-se mais adensadas sem a devida infraestrutura, como o bairro Santa Teresinha, no morro próximo ao Mucuripe.



Figura 11: Avenida Beira Mar em sua feição recente
 Fonte: acervo da autora, 25 de julho de 2015.

A “Beira-Mar” - como é conhecida a referida avenida entre a população - é um dos principais espaços livres públicos e de lazer ativo da cidade de Fortaleza, funcionando como parque urbano linear. Atualmente, é lugar de atividades cotidianas, dotado de variados serviços, utilizado por diversos grupos sociais, ora como lugar de fruição (banhos de mar, esportes, encontros, passeios a pé ou de bicicleta, compras, lanches, atividades contemplativas, experiências da gastronomia local) - ora como lugar de trabalho - pesca, comércio formal (peixe, artesanato, barracas de praia) e informal, prostituição etc. É um espaço de forte apelo turístico, utilizado também pela população de outros bairros, mas que principalmente possui uma vinculação com os bairros Meireles e Mucuripe, contíguos à Avenida Beira-Mar. Registra, atualmente (2015), vários problemas locais, como o uso privado do espaço público (barracas de praia, vendedores ambulantes) e a insuficiência de áreas de estacionamento. Somam-se a isso os problemas que já causam impactos nas outras áreas da cidade, como a falta de conectividade urbana, a intensa valorização imobiliária, a violência urbana decorrente da segregação socioespacial e da fragmentação de seu projeto no contexto urbano etc.

Desde o ano de 2013, um novo projeto de reordenamento da Avenida Beira Mar, escolhido via concurso público no final de 2009, está em fase de implantação, aspecto que reforça a necessidade de reflexão acerca desta área da cidade e dos possíveis efeitos de tal projeto sobre ela e em suas adjacências. Outrossim, revela uma questão urgente que abarca outros territórios da cidade: o registro e reflexão acerca dos processos proposição e de transformação desta porção territorial, eleita para atender a demandas consideradas prioritárias no sentido de promover a inserção de Fortaleza nos circuitos globais de turismo e investimento, a saber - atividades

econômicas como o turismo, o comércio e os serviços de alto padrão, a construção civil e a incorporação imobiliária destinadas às camadas de alta renda etc.

De forma empírica, podemos afirmar que muito foi proposto e/ou empreendido nessa porção territorial da cidade, num intervalo relativamente curto de cinco décadas. Além das ideias, muitas vezes ambiciosas, diversas intervenções no espaço público e privado, de porte e alcance bem mais parciais e limitados; movimentos populacionais e algumas poucas permanências. Ademais, consideramos válido ampliar debates e reflexões das pesquisas recentes, ao tratar de forma mais específica sobre essa área da cidade de Fortaleza e sua abordagem. Questionamos, portanto, de que forma ocorre a transformação da área correspondente à orla da Avenida Beira-Mar em Fortaleza? Quais foram e como foram implantados os planos, os projetos para esta área da cidade? Quais as intervenções efetivamente realizadas? Que ideias - do ponto de vista urbano e cidadão - foram (e são) pensadas para essa área e de onde partem essas ideias? Quais delas são mais preponderantes e que relação essas ideias e intervenções recentes têm com os ideários do Urbanismo contemporâneo? Como elementos importados como o *marketing urbano*, e o *urban branding*; a noção de projeto urbano e o mecanismo das operações urbanas; a participação de diversos agentes sociais e as parcerias público-privadas; a recaptação de mais-valia gerada com suporte na valorização imobiliária; a inserção de projetos, habitacionais e outros, destinados às camadas de menor renda; e o próprio princípio de renovação das frentes de água com referencial nacional e internacional são apropriados, inseridos em discursos, concursos, programas e projetos? Quais componentes, ou parte destes, integrantes desses projetos são efetivamente implantados? De que forma elas contribuem para melhorar a qualidade do espaço (público) e a qualidade de vida de moradores de variados estratos sociais, e de usuários provenientes de outros locais da cidade, do país e do exterior? Como essas demandas internas e externas são atendidas? Que caminhos alternativos ainda estão disponíveis?

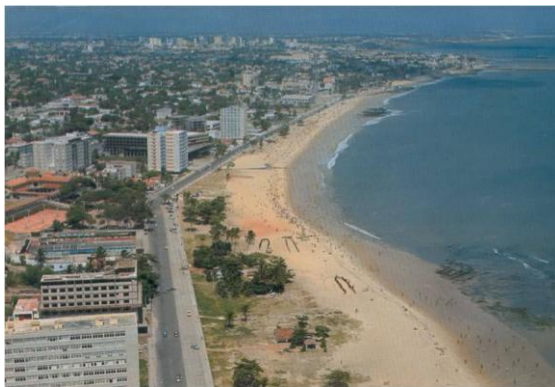


Figura 12: Avenida Beira Mar no início dos anos 1970 (postal)

Fonte: <http://goo.gl/WxPt57>. Acesso em: 15 abr. 2013.



Figura 13: Avenida Beira Mar, na atualidade, marcada pela verticalização

Fonte: <http://goo.gl/r2Qzyx>. Acesso em: 15 abr. 2014.

Portanto, o problema ora expresso reclama novas e urgentes discussões e reflexões, que poderão contribuir, por um lado, para compor um repertório de experiências, considerando o âmbito internacional, que envolvam os projetos e intervenções contemporâneas em áreas específicas de frentes de água. De outra parte, ressaltamos que, embora esse assunto tenha sido tratado com ênfase e profundidade nas pesquisas recentes, verificou-se que o enfoque tem sido precipuamente voltado para os casos de intervenções urbanas nas áreas portuárias desativadas, relativas às cidades pós-industriais. Essas pesquisas, por sinal, são muito relevantes ao expressarem as novas possibilidades e demandas do urbanismo contemporâneo. Entretanto, considera-se válido enriquecer e ampliar as reflexões existentes nos trabalhos encontrados - em âmbito nacional e local - que tratam sobre a compreensão dos novos processos urbanos nas orlas marítimas que foram inicialmente ocupadas por uso residencial e hoteleiro, a exemplo de Copacabana, Boa Viagem e da Avenida Beira-Mar. Dessa feita, consideramos que esta abordagem poderá também contribuir para o debate, as ponderações e a interpretação do Urbanismo contemporâneo nacional, na medida em que, nas grandes cidades litorâneas brasileiras, os mesmos processos, problemas e conflitos tendem a se reproduzir.



Figura 14: Residência José Macedo, construída no final da década de 1950 (PAIVA; DIÓGENES, 2008), no bairro Meireles em Fortaleza, demolida
Fonte: <https://goo.gl/pAIpYV>. Acesso em: 16 maio 2013.



Figura 15: Edifício Mansão Macêdo, no bairro Meireles, com 23 pavimentos e mais de 800 metros quadrados por unidade, construído no terreno onde antes existia a Residência José Macedo, de autoria do arquiteto Acácio Gil Borsoi
Fonte: <http://goo.gl/9d0MHF>. Acesso em: 18 jun. 2015.



Figura 16: Praça Portugal, no encontro entre a Avenida Dom Luis e Desembargador Moreira, no limite entre os bairros Meireles e Aldeota

Fonte: <http://goo.gl/ifjXmR>. Acesso em: 20 maio 2015.



Figura 17: O novo desenho proposto para o lugar da Praça Portugal, que possivelmente será demolida para viabilizar o funcionamento do binário da Avenida Dom Luis

Fonte: <http://goo.gl/yGOheA>. Acesso em: 20 maio 2015.



Figura 18: Hotel Esplanada no contexto da paisagem da orla (quarto edifício da esquerda para a direita)

Fonte: nosso acervo, 20/07/2015.



Figura 19: Hotel Esplanada, um dos primeiros hotéis da orla da Avenida Beira-Mar em processo de demolição, recentemente

Fonte: nosso acervo, 25/07/2015.

Esta pesquisa também se justifica na medida em que não são necessárias grandes investigações para constatar o processo de destruição do patrimônio urbanístico, arquitetônico – e, portanto, material, cultural e afetivo - da cidade de Fortaleza. Como exemplo disso, podemos citar as frequentes demolições - sem os devidos critérios e registros - de residências unifamiliares (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), edifícios residenciais multifamiliares, hotéis (Figura 18 e 15), praças (Figura 16) e outros espaços abertos em geral, para responder às demandas econômicas e imobiliárias, e dar lugar a empreendimentos verticalizados (**Erro! Fonte**

de referência não encontrada.), ou a vias de circulação (Figura 17) que permitam maior fluxo de veículos, por exemplo.

Este processo pode ser constatado nos bairros mais valorizados do ponto de vista imobiliário, como a orla da Avenida Beira-Mar (que já foi bastante transformada no intervalo de 30 anos) e seus bairros contíguos, como Meireles, Mucuripe e Praia de Iracema, e naqueles com potencial para servirem ao mesmo propósito, como o bairro da Aldeota.

Portanto, pressupomos que essa pesquisa será relevante ao aprofundar questões prementes, para o contexto da Arquitetura e do Urbanismo brasileiros e internacionais, além de explicitar os processos inerentes a essas transformações, levando em consideração os agentes envolvidos. A descrição, análise e reflexão crítica a respeito dessas experiências poderão contribuir para fazer avançar o conhecimento no campo disciplinar do Planejamento, do Urbanismo e da Arquitetura.

Objeto

Para efeito de delimitação do objeto de estudo, selecionamos, como recorte espacial desta pesquisa de doutorado, a orla da Avenida Beira-Mar no Município de Fortaleza, capital do Estado do Ceará, Brasil, correspondente à frente marítima situada entre a Avenida Rui Barbosa, a oeste, na divisa com a Praia de Iracema (Figura 20); e a interseção da Avenida Beira-Mar com a Avenida Abolição, a leste, no local onde esta última faz uma inflexão e alcança a Beira-Mar, próximo ao Porto do Mucuripe.

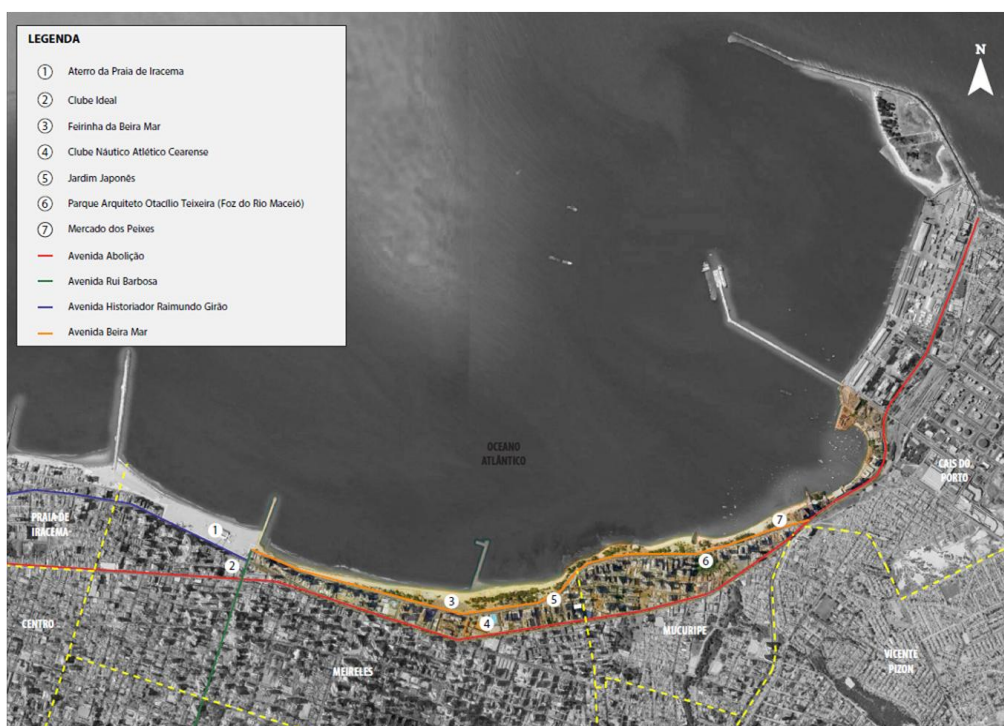


Figura 20: Recorte espacial do objeto de Estudo e pontos de referência na orla
Fonte: elaboração própria.

O recorte temporal foi delimitado do ano de 1962 (da abertura efetiva da Avenida Beira-Mar)³ e o ano de 2014 (referente à implantação do projeto de concurso para Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Beira-Mar em Fortaleza), atualmente data de conclusão prevista.

Objetivos

O **objetivo geral** da pesquisa sob relatório é compreender, explicitar e caracterizar os processos relacionados a planos, projetos e intervenções urbanas para a orla marítima de Fortaleza, mais especificamente, a orla da Avenida Beira-Mar, sua inserção no contexto e no debate urbanístico local, bem assim suas relações de apropriação parcial de elementos dos ideários urbanísticos contemporâneos.

Como **objetivos específicos**, pretendemos:

- sondar, ainda que de maneira sumária, o debate e o contexto internacionais do urbanismo contemporâneo, e suas interpretações e assimilações em âmbito nacional e local, no que se refere às propostas e intervenções para frentes de água, ensaiando algumas reflexões críticas acerca das ações e instrumentos em pauta;
- buscar em casos referenciais internacionais (Holanda, Barcelona) e nacionais (Copacabana) exemplos que contribuíram para explicitar a gama de propostas e intervenções elencadas para esse tipo de intervenção, mostrando algumas das distintas trajetórias e circunstâncias envolvidas em cada caso, dos mecanismos e instrumentos urbanísticos e dos projetos arquitetônicos e urbanísticos aventados em cada etapa, com o intuito de formar um repertório útil para a compreensão das ideias expressas para Fortaleza; as quais, quase sempre, se apóiam em exemplos nacionais e internacionais para embasar seus discursos e projetos, mesmo que sua apropriação efetiva esteja muito aquém do que foi alcançado nesses projetos, planos e programas referenciais; e
- contribuir para registrar e preservar a memória acerca da conformação urbana de uma porção da cidade de Fortaleza, ao recobrar os planos e projetos urbanísticos para a orla da Avenida Beira-Mar em Fortaleza e seus processos de implementação, considerando as modificações de sua paisagem urbana, bem como tecendo algumas considerações sobre suas repercussões nos modos de vida da população moradora e usuária.

³ Verificamos, pela pesquisa no acervo do jornal *O Povo*, que esta data corresponde ao início da abertura física da Avenida Beira-Mar, embora os trabalhos de desapropriação, negociações entre o Município e o Governo Federal tenham acontecido desde o ano de 1960, ao longo da gestão do prefeito general Manuel Cordeiro Neto (1959-1963).

Metodologia

Yin (2001) ensina que a escolha da estratégia metodológica está diretamente relacionada ao tipo de questão que se tenta resolver. No caso desta investigação, objetivamos compreender e explicitar os processos (como e por quê) envolvendo eventos distintos (as ideias, expressas ou não em projetos e a ocupação e intervenção sobre o território). Portanto, a estratégia de pesquisa mais adequada, segundo o autor, é a pesquisa histórica - para a análise dos eventos do passado - e os estudos de caso - para exame de casos contemporâneos, termo entendido neste contexto metodológico como sendo os fenômenos ou manifestações que acontecem ou têm o seu início no tempo presente. Esse autor considera que

[...] o estudo de caso conta com muitas técnicas utilizadas pelas pesquisas históricas, mas acrescenta duas fontes de evidências que usualmente não são incluídas num repertório de um historiador: observação direta e série sistemática de entrevistas. Novamente, embora os estudos de casos e as pesquisas históricas possam se sobrepor, o poder diferenciador do estudo é a sua capacidade de lidar com uma ampla variedade de evidências – documentos, artefatos, entrevistas e observações – além do que pode estar disponível no estudo histórico convencional. (YIN, 2001, p. 27).

Portanto, como estratégia metodológica desta pesquisa, selecionamos alguns estudos de casos, que no nosso entender podem ser mais bem compreendidos enquanto Casos Referenciais, sendo o estudo de caso propriamente dito coincidente com o objeto de estudo da pesquisa, ou seja, os projetos, intervenções e alterações na ocupação ao longo da Avenida-Beira Mar em Fortaleza de 1962 a 2014. Nesse sentido, combina as técnicas do estudo de caso com as técnicas da pesquisa histórica, como o próprio Yin (2001) já indica.

Alguns procedimentos metodológicos (não necessariamente sequenciados) estão listados a seguir.

- Mapeamento da área e caracterização do problema territorial, seu recorte temporal e espacial.
- Pesquisa bibliográfica (fontes secundárias).
- Pesquisa documental (fontes primárias), compreendendo projetos urbanísticos, planos diretores, arquivos de jornais (*Diário do Nordeste* e *O Povo*), projetos arquitetônicos, fotografias e imagens digitais. Os acervos consultados foram: a Biblioteca do Curso de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará (BCA - UFC); a Biblioteca da Unifor - Universidade de Fortaleza; a Biblioteca da Radboud University em Nijmegen; o Instituto de Arquitetura dos Países Baixos (Nederlands Architectuurinstituut - NAI) em Roterdã; a Biblioteca Pública Municipal (Openbare Bibliotheek) em Amsterdã (OBA); o Arquivo Nirez⁴, o acervo de imagens digitais

⁴ O Arquivo Nirez constitui um museu particular do Sr. Miguel Ângelo de Azevedo (Nirez), pesquisador e especialista em música brasileira. Seu museu existe há mais de cinquenta anos, disponibilizado ao público na

do Museu da Imagem e do Som do Ceará (MIS-CE); o banco de dados do jornal *O Povo*; a Biblioteca Central do IBGE; a Internet, entre outros.

- Seleção de estudos de caso.
- Pesquisa de campo.
 - Visitas exploratórias a cidades europeias (casos referenciais) para registro gráfico e fotográfico e entrevistas.
 - Visitas exploratórias à área objeto de estudo.
 - Entrevistas com especialistas no que se refere ao objeto de estudo.
 - Entrevistas com agentes envolvidos com a área de estudo (arquitetos e urbanistas, gestores, proprietários, moradores, incorporadores imobiliários).
- Sistematização das informações; elaboração de mapas, quadros-síntese e texto final da tese.

Consideramos fundamental, para o desenvolvimento da pesquisa, a aproximação com outras experiências envolvendo frentes aquáticas, com vistas a enriquecer a abordagem, assim como verificar opções para a atuação do Estado, visando a melhor orientação e operação do desenvolvimento urbano.

O critério de seleção dos estudos de casos levou em consideração:

- a relevância das experiências em âmbito nacional e internacional e o acesso à literatura sobre elas;
- a localização das intervenções urbanas (necessariamente, em frentes aquáticas); e
- intervenções urbanas em frentes de água já implementadas ou em fases avançadas de implementação.

No âmbito internacional, não poderíamos deixar de focar o caso exemplar da frente marítima de Barcelona, com origem na sua preparação para as Olimpíadas de 1992 e a enorme repercussão internacional das intervenções realizadas, bem como da disseminação de seu modelo, por meio de consultorias, para inúmeras outras cidades e países, como o Brasil.

Ressaltamos, também, a experiência holandesa, ao buscar um estilo de planejamento viabilizado por instrumentos específicos que levaram ao desenvolvimento do território (urbano e rural) de forma integrada e abrangente, embora nos últimos anos tenha demandado novas formas de adequação às mudanças sociais e econômicas que atingiram o planejamento tradicional.

Fruto de um estágio de doutorado-sanduíche na Radboud University, em Nijmegen-Holanda, buscamos o entendimento sobre o contexto internacional (e holandês) do planejamento

envolvendo projetos em frentes de água (marítimas e ribeirinhas) e das políticas públicas relativas a esses projetos. Entre esses, foram encontradas referências relativas, principalmente, a cidades pós-industriais; o planejamento, que passa de um “*comprehensive plan*” (plano abrangente) para o planejamento estratégico ou *piece meal*, e que atualmente possui outras vertentes e necessidades.

No âmbito das políticas urbanas e das intervenções envolvendo frentes de água (*waterfronts*), foram analisados dois casos no território holandês, sejam eles, respectivamente: *Kop van Zuid*, em Roterdã, e as Docas Sul do Rio IJ (*Zuidelijke IJ-oever*), em Amsterdã.

No âmbito nacional, selecionamos o caso de Copacabana e da Avenida Atlântica, por ser um caso paradigmático de projeto e intervenção em frentes marítimas no Brasil e pelo fato de reconhecer no processo de ocupação de Copacabana como bairro uma referência para o entendimento da formação do bairro contíguo à Avenida Beira-Mar.

Hipótese

Importa, antes de enunciar algumas hipóteses desta investigação, esclarecer os termos “fragmentos” e “modelos”, e a sua aplicação e abordagem nessa pesquisa. A palavra “fragmento”, segundo Ferreira (1986, p. 807), significa, entre outros, “*cada um dos pedaços de uma coisa partida ou quebrada*” ou, ainda, “*parte de um todo; pedaço, fração*”. Acrescentamos, outrossim, a definição de Guralnik (1986, p. 553, tradução nossa), qual seja, “*uma parte isolada, inacabada ou incompleta*”. Essa expressão é usada, entre outras abordagens, para categorizar a compreensão e ação sobre a cidade contemporânea, como território plural das diferenças (ASCHER, 2010), um conjunto de peças urbanas, fragmentos urbanos.

Podemos inferir, com base no explicado, que esta última abordagem se aplica ao nosso objeto de estudo; a Avenida Beira-Mar em Fortaleza-CE, parte (fragmento) da cidade, com características que a distinguem de outras partes da orla. Nesse entendimento, a parcialidade ou fragmento, é territorial.

Ressaltamos, ainda, que nossa investigação destaca o termo “fragmento”, sobretudo, como expressão de uma condição parcial e inacabada de “um todo”, que, no caso, é manifesto em *modelos*. Segundo Burke (2012, p. 47), a palavra modelo nas ciências sociais, é compreendida como “*construção intelectual simplificadora da realidade para salientar o recorrente, o geral e o típico, apresentados na forma de conjuntos de características ou atributos*”. Com efeito, os modelos privilegiam aspectos predominantes da realidade, e não suas nuances e detalhes.

Recorremos, pois, ao termo “modelos” enquanto forma de articulação e divulgação de ideários urbanísticos, sobretudo. Como exemplo, podemos citar os ideários do Urbanismo moderno ou tradicional, que recorrem constantemente a modelos para articular, expor e divulgar

seus princípios, desde o modelo haussmaniano e o modelo da cidade-jardim, passando pelos modelos corbusianos, e chegando aos modelos do planejamento funcionalista, centralizado e integrado dos anos 1960; ou nos ideários do Urbanismo contemporâneo, que fazem uso dos modelos do planejamento estratégico, dos projetos urbanos, do desenho urbano, da participação popular e dos diversos modelos de articulação entre os setores público e privado, sejam as parcerias, as operações urbanas, as concessões, etc. Como exemplo de modelo representado em plano e projetos urbanísticos, considerando, ainda, as suas estratégias de implementação, citamos o "Modelo Barcelona" (CAPEL, 2007; MONTANER, 2012), termo que será explicado no terceiro capítulo.

Retornando agora, ao termo “fragmentos de modelos”, como característica dos projetos propostos e das intervenções ocorridas na Avenida Beira-Mar em Fortaleza, referimo-nos a projetos, discursos e intervenções que se apropriam de maneira limitada, parcial e/ou inacabada (ou seja, por meio de fragmentos) dos conteúdos presentes nos ideários, planos e projetos tomados como referência, em seus traços mais visíveis e vendáveis (ou seja, enquanto modelos).

Nossa hipótese principal, portanto, é a de que a orla da Avenida Beira-Mar é uma porção territorial da cidade de Fortaleza que expressa a maneira como os ideários do urbanismo (modelos) se apropriam localmente nos processos de planejamento e, sobretudo, projeto e intervenção urbanística - de forma fragmentária, experimental, parcial e deslocada. Com efeito, esses ideários, aparecem nos discursos, nos projetos e nas intervenções urbanísticas privilegiados para essa parte da cidade como **fragmentos de modelos**.

Simultaneamente, essa porção territorial, na qualidade de frente marítima da cidade, lugar privilegiado de ideias e ações decorrentes dos setores públicos e privados sobre o urbano, comporta-se como referência urbanística para outras ações sobre a orla marítima da cidade.

Essa forma de pensar e agir sobre a cidade ao contexto e às necessidades efetivas da cidade, pois responde a demandas de ordem imediatista, oportunista, o que ameaça a preservação do patrimônio histórico, material e afetivo da cidade, impedindo, também, a construção reflexiva e coletiva sobre o que se almeja para ela, camuflando conflitos, transformando e criando imagens deslocadas.

Estrutura capitular

Esta pesquisa está compartimentada em seis capítulos, a começar pela Introdução. Em segundo lugar, procura-se uma aproximação aos conceitos, questões e debates que envolvem a sua temática, sendo necessárias para a reflexão sobre ela, como a interpretação do Urbanismo contemporâneo e sua “assimilação” no contexto dos países da América Latina, além do

entendimento sobre os (novos) processos políticos e sociais e as dinâmicas econômicas com que são confrontadas as frentes de água na cidade contemporânea, entre outros pontos.

O terceiro segmento examina projetos de referência internacional e nacional em frentes de água, que exigem uma compreensão embasada nas premissas inventariadas no segundo capítulo. Além de tratar sobre as experiências na frente marítima de Barcelona e na orla de Copacabana, no Rio de Janeiro, expressa, também, projetos ambiciosos nas frentes ribeirinhas de cidades holandesas, a saber, o projeto Docas Sul, em Amsterdã, e o projeto *Kop van Zuid*, em Roterdã, frutos de pesquisa realizada durante o estágio de doutorado-sanduíche na Holanda.

No quarto módulo, demandamos privilegiar os processos específicos de conformação, ocupação e transformação da orla marítima de Fortaleza, com enfoque naquela que é objeto de estudo, sendo, para isso, necessário traçar um breve percurso histórico e social da cidade e sua relação com o mar, a qual, como veremos, nem sempre foi de proximidade e atração, uma vez que nos primeiros séculos de existência da cidade, e até meados do século XX, Fortaleza se desenvolveu à margem de sua orla oceânica, e a conformação urbana resultante encerra ainda muitos conflitos derivados desse percurso histórico. Do ponto de vista cronológico, inicia-se pela ocupação territorial da cidade de Fortaleza e desfecha-se no período de finalização do plano de Helio Modesto e início da abertura da Avenida Beira-Mar, no último ano da gestão do prefeito general Cordeiro Neto, em 1962 e 1963, propostas coincidentes no tempo, porém, como veremos, contraditórias em suas formulações e priorizações.

O quinto capítulo aborda o Objeto de Estudo propriamente dito, como expressão de múltiplas dinâmicas - políticas, sociais e econômicas - de âmbito local, regional, nacional ou mundial. Inicia-se com um marco - o começo da abertura da Avenida Beira-Mar, em 1962, no qual são delineadas repercussões espaciais, possivelmente ensejadas - entre outros fatores - pela construção da via. No desenvolvimento, abordam-se as relações entre os distintos planos urbanísticos elaborados para o Município, como estes tratam a região da orla, e particularmente da Beira-Mar e seus bairros contíguos, com a respectiva legislação edilícia; e os sucessivos projetos e programas aventados para a orla da Avenida Beira-Mar, desde os anos 1970, perpassando os anos 1980, 1990, 2000 e (atualmente) 2010, descrevendo seus escopos geralmente ambiciosos, os conflitos e contradições enfrentados, bem como a dimensão parcial, limitada e excludente assumida pelas efetivas intervenções realizadas; buscando o exercício de entender a apropriação dos ideários do urbanismo internacional num contexto muito diverso daquele de origem. Por fim, procuramos relacionar de que forma a experiência internacional pode contribuir para um melhor entendimento das ações sobre as frentes de água no território, sobretudo no caso da Avenida Beira-Mar.

2 "NOVOS" PROCESSOS URBANOS NAS FRENTES DE ÁGUA

DE CUNHO MAIS CONCEITUAL, ESTE CAPÍTULO FUNDAMENTA A PESQUISA COMO UM TODO. PRETENDEMOS MONTAR UM DIÁLOGO ENTRE AS QUESTÕES, CONCEITOS E DISCUSSÕES MAIS RELEVANTES DO PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO. AGRUPAMOS ESSAS QUESTÕES EM TRÊS EIXOS DISTINTOS, MAS QUE SE CONECTAM E PROMOVEM UMA FUNDAMENTAÇÃO PARA OS CAPÍTULOS SEGUINTE.

PRIMEIRAMENTE, INTRODUIZIMOS ALGUNS PONTOS REITERADOS NAS FORMULAÇÕES DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO, LEVANDO-SE EM CONTA O DEBATE INTERNACIONAL E A INSERÇÃO DESSAS QUESTÕES NAS DISCUSSÕES NACIONAIS. SEGUNDO, PROCURAMOS COMPREENDER QUE INSTRUMENTOS SE COLOCAM À DISPOSIÇÃO DAS NOVAS GESTÕES LOCAIS, SUAS CRÍTICAS E OS LIMITES. POR ÚLTIMO, ENFOCAMOS NOVOS PROCESSOS URBANOS QUE PERMEIAM SITUAÇÕES DE FRENTES DE ÁGUA, SEJAM ELAS NOVOS LUGARES A SEREM REINSERIDOS NO ÂMBITO URBANO OU NOVAS ÁREAS DE EXPANSÃO E OCUPAÇÃO URBANA, COMO A DO NOSSO OBJETO DE ESTUDO, A ORLA DA AVENIDA BEIRA-MAR EM FORTALEZA-CE, LEVANDO EM CONTA A FUNDAMENTAÇÃO ESBOÇADA NO INÍCIO.

2.1 Como interpretar o urbanismo contemporâneo

2.1.1 Algumas considerações do debate internacional

Para iniciar o exame aqui proposto, consideramos oportuno explicitar em que sentido a cidade contemporânea pressupõe novas abordagens e debates, bem como compreender a suposta diferenciação entre “cidade moderna” e “cidade contemporânea”, sua validade e limites. Nosso breve enfoque será, portanto, nas principais transformações da cidade e, também, nas mudanças quanto ao pensamento e às estratégias de ação sobre esta.

Embora tenha consciência das críticas aos resultados da Modernidade e, por outro lado, das incertezas quanto ao que seria o mundo contemporâneo, Secchi (2006) ensina que o Urbanismo contemporâneo é, sim, diverso daquele do passado, assim como a cidade e o território contemporâneos. Dada essa nova condição, nas últimas décadas, os estudos urbanos propõem um esforço de renovação teórica desde a constatação das mudanças econômicas e sociais que passaram a afetar a cidade (BUSQUETS, 2012; MUÑOZ, 2008).⁵

Em termos temporais, o final do *breve século XX*⁶ - período marcado por algumas das maiores transformações na cidade e no Urbanismo ocidental, como a formação, em algumas regiões do mundo, de megalópoles, entre outros fenômenos - corresponderia também ao final do período de transição da cidade moderna para a contemporânea (SECCHI, 2006).

Durante o intervalo temporal retrocitado, destacamos que, até aproximadamente os anos 1960, acreditava-se que as decisões políticas que alavancavam operações sobre o território poderiam ter - como referências confiáveis - os planos diretores, elaborados por meio de

⁵ Muitas cidades têm sido pensadas com base em velhos padrões e modelos haja vista a grande difusão desses e uma aceitação generalizadas, de forma a conceber uma cultura urbanística comum, como explica Busquets (2012). O exemplo

⁶ O “breve século XX” é denominado pelo historiador Eric Hobsbawm como um século de transição: o período marcado entre a Primeira Guerra Mundial, em 1914, e o colapso da União Soviética, em 1991.

métodos científicos e modelos de previsão. Esta forma de pensar a gestão das cidades pautou-se na centralidade estatal e na criação de organismos nacionais de planejamento (NOVICK, 2012). Foi assim, sob o ideário urbanístico do “planejamento”, que se sucederam as principais intervenções sobre a cidade europeia durante os 30 anos do Segundo Pós-Guerra.

No final dos anos 1960, entretanto, o Planejamento - instrumento-chave, no conceito nacional, para o planejamento urbano e ordenamento do território - entrou progressivamente em crise. A globalização, a reestruturação econômica e dos processos produtivos, a aceleração do movimento de capitais, as dificuldades em manter o ritmo de intervenções do Estado, que se tornaram custosas, e um conjunto de transformações sociais acabaram pondo em xeque as formas fordistas-keynesianas do industrialismo (HARVEY, 1995; NOVICK, 2012; SECCHI, 2006).

Foi assim que passaram a ser questionadas as próprias bases do ideário do planejamento, fazendo com que surgissem outros pontos de vista sobre as questões urbanas e quanto às soluções mais adequadas para os problemas da cidade contemporânea. Enquanto ocorriam mudanças nas esferas políticas, econômicas e socioculturais, os eixos de análise das investigações também foram sendo modificados ou ajustados. O planejamento físico, por exemplo, passou a ser compreendido como ponderação dos enfoques sociais e econômicos sobre o mesmo (NOVICK, 2012; SECCHI, 2006).

Os escritos dos anos 1960 e 1970 até hoje muito citados - como aqueles de Jane Jacobs (em 1961), que procurou recobrar valores vistos como destruídos pela Modernidade, como a sociabilidade de rua e as comunidades urbana; ou Henri Lefebvre (1968), com a reivindicação pelo “direito à cidade”, ou mesmo as ideias de Camillo Sitte, traduzidas pelo casal George e Christianne Collins (1965), revelando o caráter urbano e artístico da cidade, entre outras obras - demonstravam um momento de transição quanto às ideias sobre a cidade e o urbanismo, no qual novos paradigmas críticos e conceituais emergiam (NOVICK, 2012).

Essa mudança de paradigma notabilizou-se também por eventos internacionais promovidos por órgãos da ONU, a saber: a Conferência de Estocolmo (em 1973), que enfocava a dimensão planetária dos problemas ambientais; e a Conferência Habitat em Vancouver (Canadá) (1976), que contribuiu para o entendimento mais aprofundado sobre os assentamentos humanos, inclusive a noção de “habitat”. Também se destacaram novos acordos e a elaboração de documentos referenciais para as relações entre a cidade, a história e o patrimônio cultural, como a carta de Veneza (1964) e a Convenção da UNESCO para recuperação de patrimônio (1972) (NOVICK, 2012).

Os anos de 1970 e 1980 representaram um período de “*reestruturação econômica e reajustamento social e político*” (HARVEY, 1995, p. 140) no cenário dos países capitalistas avançados. A rigidez - premissa do fordismo e expressa nos investimentos de capital fixo de larga escala e longo prazo e nos compromissos do Estado - mostrou-se como impedimento para novas configurações produtivas que passavam a exigir flexibilidade nos processos de trabalho, da organização industrial e da vida social e política. Esse processo significou uma transição entre o fordismo e a acumulação flexível, que segundo Harvey (1995, p. 140)

[...] se apoia na flexibilidade dos processos de 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.

Harvey (2011) explica que a crise financeira dos anos 1970 foi seguida por outras,⁷ frequentes e mais profundas, tendo-se como base as questões de propriedade ou do desenvolvimento urbano: “*os investimentos no espaço construído são em geral baseados em créditos de alto risco e de retorno demorado: quando o excesso de investimentos é enfim revelado [...], o caos financeiro que leva muitos anos a ser produzido leva muitos anos a se desfazer*” (HARVEY, 2011, p. 14). Sendo a urbanização uma forma de absorver o excedente de capital - tanto no processo de construção como no de manutenção - foi necessário pensar novas formas de garantir e reunir o capital e implementá-lo, o que exigiu inovações na relação Estado-finanças.

Assim, essa crise que afetou setores diversos da sociedade, e comprometeu a continuidade das políticas do Estado do Bem-Estar Social nos países desenvolvidos - levou poderes nacionais e locais a recorrer em cada vez mais a investidores privados a fim de garantir o financiamento das intervenções, o que provocou a multiplicação das parcerias público-privadas (ASCHER, 2010; DÍAZ, 2005; FAINSTEIN, 2000).

No contexto dos anos de 1970 e 1980, vale lembrar as idéias acerca das relações (necessárias) entre história, cidade e arquitetura, fomentadas pela Escola de Veneza, formado pelos arquitetos Aldo Rossi⁸, Manfredo Tafuri⁹, Vittorio Gregotti¹⁰, então editor-chefe das revistas italianas *Casabella* e *Rassegna*.

⁷ Para Harvey (2011), o capitalismo pressupõe a formação de crises para sua sobrevivência. “*O capital, concluí, nunca resolve suas tendências a crises, simplesmente as contorna*” (HARVEY, 2011, p. 212). A solução das crises seria, na verdade, o seu deslocamento. O autor explica que existem sete “esferas de atividade” na trajetória do capitalismo: “*tecnologias e formas de organização; relações sociais; arranjos institucionais e administrativos; processos de produção e de trabalho; relações com a natureza; reprodução da vida cotidiana e da espécie; e ‘concepções mentais do mundo*” (HARVEY, 2011, p. 104). A formação de crises deve ser entendida, assim, como o acirramento de tensões e antagonismos que surgem entre essas esferas de atividade.

⁸ O livro “A arquitetura da cidade”, de autoria de Aldo Rossi publicado em 1966, foi traduzido e publicado em inglês em 1982. (NESBITT, 2008).

⁹ Manfredo Tafuri publicou o livro *Progetto e Utopia*, em 1973 (NESBITT, 2008).

Secchi (2006) ressalta que a cidade moderna e a cidade contemporânea são campos diferentes, mas interligados, já que as formas urbanas que se desenvolveram ao longo do tempo contêm dentro de si resquícios de formas precedentes. Assim, muitos aspectos visíveis da cidade contemporânea e que a caracterizam, como a fragmentação e a heterogeneidade, constituem resultados de contribuições do urbanismo do século XX, a exemplo da expansão do espaço aberto, operado na cidade do século XX e que promoveu, para o objeto arquitetônico, uma autonomia antes não assumida.

Dito de modo sumário: automóvel, rádio e televisão, computadores e cartões de crédito, Internet e telefones celulares, construindo uma vizinhança artificial e a simultaneidade de pessoas, de coisas e de acontecimentos, teriam destruído os vínculos e a própria ideia de proximidade que formavam a base da construção urbana e, portanto, estariam na origem da passagem da cidade moderna à contemporânea. (SECCHI, 2006, p. 94-95).

Há, porém, traços um tanto novos que marcam a sociedade contemporânea e, por conseguinte, o espaço urbano, como mostram alguns autores. Assim, se a banalidade é considerada uma das características da sociedade contemporânea, com fortes vínculos à cultura de massa e ao consumo (MUÑOZ, 2008, p. 63), essa condição também pode ser constatada no espaço urbano. Como traço da cidade contemporânea, sugere-se o termo “*urbanización*” ou “urbanização”, definida com suporte em três processos que ocorrem simultaneamente: a especialização econômica e funcional, a segregação morfológica do espaço urbano e a tematização da paisagem da cidade.

A complexidade dos problemas de muitas cidades ou territórios contemporâneos fez surgir outros modelos de entendimento e analogia da cidade. Durante a Modernidade, por exemplo, a mobilidade e seus problemas poderiam ser interpretados em associação ao modelo hidráulico. Esse modelo, entretanto, passou a demonstrar-se insuficiente, limitado, ao não expressar a complexidade dos problemas de muitas cidades ou territórios contemporâneos. Como alternativa à figura de uma rede de canais (modelo hidráulico), a questão da mobilidade pode ser compreendida em associação à figura de uma esponja, em que ocorre o fenômeno da percolação, com a desmaterialização e a dispersão dos assentamentos (SECCHI, 2006).

Em continuidade ao raciocínio supracitado, Secchi (2006) revela que grande parte da crise da cidade moderna se originou da ausência de reflexões e buscas de novos modelos urbanos, fundamentais para o aprofundamento da questão da mobilidade.

A última metade do século XX mostrou quanto os problemas da mobilidade teriam sido subestimados: para enfrentar e resolver os problemas, gerados pelo tráfego seriam necessários espaços e infraestrutura cada vez mais importantes que poderiam instaurar novas e interessantes relações espaciais apenas se reconsideradas em um novo pensamento mais abrangente, não limitado apenas às questões do trânsito, sobre sua

¹⁰ Uma das principais questões levantadas por Gregotti é defesa da arquitetura como objeto integrado ao ambiente urbano, que é reconhecido e transformado pela operação do arquiteto (NESBITT, 2008).

natureza enquanto elemento de uma composição urbana e sobre seu papel de intermediação entre os materiais urbanos, que nesse ínterim tinham se modificado profundamente. (SECCHI, 2006, p.115-116).

Se as últimas décadas do século XX foram marcadas por um desejo de descrever e caracterizar as cidades e territórios e, ao mesmo tempo, pela ênfase na dimensão cotidiana e corporal da cidade, agora a cidade contemporânea solicita novas tomadas de distâncias críticas e a busca de formas novas de conceituação e generalização, o que implica um novo método de análise (SECCHI, 2006). Compromete-se a inteligibilidade da cidade contemporânea, na medida em que, na tentativa de descrevê-la se recorre a termos semanticamente amplos, a exemplo de fragmentação, heterogeneidade, descontinuidade, desigualdade, segregação, o que dificulta a conformação de interpretações teóricas que possam instrumentalizar uma análise mais específica dos fenômenos envolvidos.

O que diferencia o projeto da cidade contemporânea do projeto da cidade moderna, entre outros, é o seu horizonte temático mais vasto, a variedade de situações, a rejeição da unificação, da codificação, da redução formal e linguística e, por fim, da generalidade. Esse projeto contrapõe-se ao princípio da homogeneidade do território. Secchi (2006) reconhece que os projetos de territórios e cidades caracterizados pela dispersão, fragmentação, heterogeneidade, mescla de pessoas e diversificação de atividades, entre outros, não podem alcançar em cada ponto da cidade um mesmo nível de definição, embora isso não implique que a cidade contemporânea não deva ou não possa ser contemplada por um projeto unitário.

Enquanto Secchi (2006) utiliza a dicção cidade contemporânea, Ascher (2010) destaca uma preocupação com a atualidade, qual seja com as formas assumidas pelas cidades e com os riscos por elas gerados para a sociedade e o ambiente. Para o autor, uma nova fase da Modernidade se coloca para as sociedades ocidentais, que se reflete nas mudanças nas maneiras de pensar e agir, evolução da ciência e da técnica, das relações sociais, da economia e nas formas de democracia. Esse novo quadro demonstra a necessidade de transformações na concepção, produção e gestão de cidades e do território.

Modernização, vocábulo considerado mais apropriado do que modernidade, segundo Ascher (2010), refere-se ao processo atual de transformação da sociedade. Dessa forma, esse autor acredita que as inúmeras mudanças que ocorreram na passagem para o século XXI não anunciam nem apontam o fim da modernização. Apesar disso, reconhece que há uma liberação por parte da sociedade contemporânea em relação àquele racionalismo moderno, que se tornou demasiado simplista, assim como de suas certezas. Há, portanto, um desprendimento das formas de pensamento que marcavam a ideia moderna de progresso.

Ascher (2010) acentua que a Europa ocidental enfrentou duas revoluções urbanas modernas, sendo a primeira inerente à primeira modernidade, que suscitou as primeiras utopias urbanas; a segunda, inerente à segunda modernidade, na qual surgiram as concepções do urbanismo. O autor aventa a hipótese de um novo episódio da modernização,¹¹ que se esboça no cenário do urbanismo - que seria a terceira revolução urbana moderna, que fez surgir outras posições diante do futuro, novas formas de pensar o Urbanismo.

O que fundamenta as representações do futuro de uma sociedade moderna? Ascher (2010) destaca que um diferencial das sociedades modernas é o fato de a mudança ser o seu princípio essencial. Na verdade, muitas outras sociedades passaram e passam por transformações, têm história, mas não se organizam necessariamente, tendo como núcleo central de sua dinâmica de funcionamento e mudança, a ideia de progresso e o plano ou projeto como instrumento principal.

Ascher (2010) propõe que novos instrumentos sejam dotados nas políticas urbanas e urbanísticas, com vistas a dar conta da nova revolução urbana contemporânea, tirando-lhe partido e limitando os seus prejuízos. Defende o argumento de que um novo urbanismo ou *neourbanismo* se faz necessário, para adequar-se a essa nova condição da terceira modernidade.

Na perspectiva de Borja (2003), a cidade exige criatividade para inventar novas formas adequadas e desejáveis à escala territorial e para combinar sua inserção em redes com a construção de lugares. Para isso, faz-se necessária a superação de visões unilaterais que enfatizam a cidade em seu caráter competitivo ou disperso como a única possibilidade na época atual. Da mesma maneira, seria necessário superar visões que realçam um possível retorno ao passado, como as ideias de cidade clássica ou cidade-comunidade.

2.1.2 A inserção do debate urbanístico nacional

Quando tratamos sobre a cidade e o Urbanismo contemporâneos, vale levar em consideração o fato de que as características e condições da cidade contemporânea não são idênticas em toda parte do Mundo (SECCHI, 2006). Outrossim, essa terminologia aborda variados contextos e realidades, de forma a não haver um consenso sobre ela, como já expresseo.

Tendo-nos reportado a considerações do debate urbanístico europeu, vale questionar em que medida as condições apresentadas pelas cidades no Brasil, nas últimas décadas, denotam paralelismos, similaridades ou até anacronismos com os fenômenos destacados? De que forma as questões supracitadas foram apropriadas num contexto bastante diverso (ou adverso) como o do

¹¹ O termo modernização é preferido pelo autor, em detrimento de modernidade, tendo em vista que para ele, a modernidade não é um estado, mas um processo de transformação da sociedade (ASCHER, 2010).

Brasil? As questões se aplicam ou não ao contexto brasileiro? Que especificidades devem ser levadas em conta nessa análise? A terceira revolução urbana presume o Brasil também? Em caso afirmativo, como?

É importante considerar que o curso histórico é complexo e não linear e, do ponto de vista da modernidade e da modernização, por exemplo, possui especificidades próprias na América Latina e Brasil (ABASCAL; BRUNA, ALVIM, 2007).

Vale compreender em que base estava pautada a modernização da sociedade (e da cidade) no contexto mais amplo da América Latina. É válido, portanto, considerar a modernização como um processo que "*chega à sociedade por meio de um grupo condutor, que, privilegiando-se, privilegia os setores dominantes. Na modernização, não se segue o trilho da 'lei natural', mas se procura moldar, sobre o país, pela ideologia ou pela coação, uma certa política de mudança*". (FAORO, 1992, p. 8)¹².

Na América Latina, em geral, e no Brasil, em particular, as políticas públicas no século XX tiveram como chave a "*equação modernização-industrialização-urbanização*". (NOVICK, 2012, p. 23). A ideia de desenvolvimento econômico e social passou a ser traduzida mediante a implementação de projetos de infraestruturas e equipamentos urbanos, grandes conjuntos habitacionais e polos de desenvolvimento produtivo, particularmente entre dos anos 1930 a 1980. Enquanto isso, a transformação estrutural - condição para a urbanização e modernização das cidades na Europa, por exemplo - obteve restrito alcance nos territórios dos países da América Latina.

No caso brasileiro, o modelo modernista apoiou-se no projeto de construção de "*um novo Estado e uma nova nação, com identidade própria mas ao mesmo tempo internacionalizada*" (DEL RIO; GALLO, 2000), tornando-se hegemônico e, assim, rebatendo-se no campo do urbanismo e da arquitetura. Nos anos 1950 e 1960, mostrava-se a compatibilidade entre o modelo modernista e a ideologia de Estado, tendo sido apropriada mormente em âmbito institucional, como na criação do Banco Nacional de Habitação (BNH), do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e as Companhias de Habitação (COHABs) com início a partir dos anos 1960. Somava-se a isso a afirmação de instrumentos abrangentes e detalhados reguladores de desenvolvimento urbano - planos diretores, leis de uso e ocupação do solo, códigos de obras etc.

Faoro (1992), ao percorrer supostas modernizações ao longo da história do Brasil, sobretudo no século XIX, sustenta que os empreendimentos gerados pela modernização desvinculada da Modernidade pereceram quando foram confrontados com o Mundo:

Todos os movimentos modernizadores visaram formar, construir, modelar a economia, num campo em que, se racional, a economia não se molda, não se constrói, nem se forma com os instrumentos empregados. [...] As modernizações, entre nos, procuraram, sem alcançar, a modernidade industrial, que, por serem modernizadoras, não seriam capitalistas. Por sua vez, o industrialismo não gerou o Liberalismo econômico, porque o

¹² Raymundo Faoro (1992) diferencia, assim, a modernização - como ato volutário - da modernidade, que abarca toda a sociedade, ampliando o raio de expansão das classes, revitalizando e movendo seus papéis sociais.

Liberalismo econômico não se gera por decisão oficial. Daí não saiu uma ordem política liberal, perdida na sombra ideológica permeada pela elite. O Liberalismo econômico, ao se implantar, perverteu-se na conquista, irracionalizadora por natureza, dos favores oficiais. [...] A recuperação da modernidade, para desvendar-lhe o leito por onde ela corre, não se faz do alto, pela revolução passiva, prussiana ou pela burocracia. O caminho que leva a ela é o mesmo caminho no qual trafega a cidadania: essa via, que só os países modernos, e não modernizadores, percorreram, não tem atalho. (FAORO, 1992, p. 22).

Consideremos, assim, as visões de Campos Neto (1999) e de Maricato (2000), para quem a modernização da cidade brasileira e das de outros países da América Latina foi, além de incompleta, excludente. O modelo de planejamento urbano modernista, que se apoiou na centralização do aparelho do Estado e na sua racionalidade, foi aplicado apenas em parte nas cidades brasileiras. Por isso, seus efeitos não tiveram, e não poderiam ter, os mesmos alcances e a igual relevância que tiveram originalmente no cenário europeu.

É válido entender também o percurso do ideário urbanístico no contexto brasileiro. Marcada por contradições inerentes à formação sociocultural do País, - como a dependência econômica e a prática recorrente de importar, de modo mais ou menos acrítico, modelos tecnológicos e culturais - a atividade do planejamento privilegia trajetórias paralelas: a do discurso e a da prática. Por outro lado, como mostra Villaça (1999), quando há referência ao Planejamento Urbano, o discurso tem preenchido o lugar da prática, levando-se em consideração que essa prática não se estabeleceu na maioria das vezes e, portanto, não há efetivação do planejamento. Neste caso, não há prática, somente discurso, apenas ideias.

Destarte, na representação oficial da cidade, ignora-se a ocupação ilegal do solo urbano, que, no caso brasileiro, representa uma parcela considerável dessa ocupação. Em uma sociedade tão desigual quanto a brasileira, o urbanismo moderno (e funcionalista) funcionou como instrumento de dominação ideológica, ao contribuir para ocultar a cidade real e formar um mercado imobiliário especulativo e restrito. Até os anos 1990, a ideologia dominante, de origem iluminista e positivista, sustentava-se na tecnocracia, a “*ideologia da supremacia do conhecimento técnico e científico como guia da ação*”. (VILLAÇA, 1999, p. 218).

Se na dinâmica da urbanização brasileira, a lógica adotada pelo Estado foi a de privilegiar investimentos em setores econômicos "estratégicos" ao passo que deixava ao mercado a regulação da produção da urbanização (MARICATO, 2002), é na ocupação ilegal do solo por favelas, ou na produção de habitações subnormais - entre outros - onde são verificados os seus efeitos (KATO; ZIONI; BRUNA, 2010), demonstrando a ineficiência e inoperância da ação Estatal.

Os efeitos não desejados da modernização das cidades no Brasil foram percebidos ao longo do tempo e não após o seu decurso. Este aspecto ensejou - desde o período ditatorial de 1964 a

1985 - o fortalecimento de movimentos populares pela tomada de consciência popular urbana no país. Já no processo de abertura política, referidos movimentos cresceram, com mais adesões e organização, com reivindicações centradas principalmente em questões como propriedade imobiliária urbana, habitação, transportes e gestão urbana (NOVICK, 2012; VILLAÇA, 1999). Como mostram Kato, Zioni e Bruna (2010), entretanto, durante o período de redemocratização, observou-se a ausência da esfera federal quanto às práticas de planejamento, de implementação e gestão de políticas de efeito nas cidades.

Dos anos 1990, em diante, no período de redemocratização e ao mesmo tempo de acentuação das desigualdades sociais no país, podemos dizer que os grandes centros urbanos no Brasil foram inseridos em um novo contexto econômico e político - o da reestruturação produtiva das propostas neoliberais. Este quadro foi marcado pelo desmonte da matriz de planejamento urbano funcionalista. Vale ressaltar, entretanto, que uma das dimensões do urbanismo neoliberal - sobretudo na entrada do século XXI - é a inclusão desigual das experiências urbanas na América Latina (bem como na Ásia) (SMITH, 2002).

Neste sentido, supõe-se que a condição da cidade contemporânea e da terceira modernidade ou modernização (ASCHER, 2010) também privilegie o caso brasileiro, embora se manifeste de modo parcial, limitado e excludente, ou seja, atingindo apenas determinadas parcelas e setores da sociedade e da cidade (ASCHER 2010; MARICATO, 2002).

Maricato (2002) questiona, portanto, o caminho percorrido pelo Planejamento Urbano no Brasil. Seria esse processo de caráter endógeno ou de dominação política e ideológica de dependência externa, ou melhor, a continuidade de um processo que reproduz modelos alienados em relação à realidade? Arantes (2000) contribui para a reflexão, ao supor que, no caso brasileiro, um país subdesenvolvido, novamente pode ocorrer a modernização sem desenvolvimento, ou melhor, sem homogeneização social.

Assim também Villaça (1999, p. 173), ao investigar o Planejamento Urbano - considerado como “*a ação do Estado sobre a organização do espaço intra-urbano*” - no Brasil das décadas recentes, sustenta a ideia de que, embora os planos tenham mudado de nome, de metodologia e de conteúdo ao longo da história, são notórias a continuidade do domínio e a manutenção da hegemonia ideológica por parte das camadas dominantes da sociedade.

Sob a óptica do planejamento *stricto sensu*, Villaça (1999) explica os anos 1990 marcam o início da politização do planejamento urbano, como efeito do avanço da consciência e organização populares. No âmbito da criação de mecanismos da gestão do território, cita-se a inserção na Constituição de 1988 dos artigos 182 e 183, trazendo princípios e instrumentos de

reforma urbana, ampliados e regulamentados por meio da Lei Federal no. 10.257/2001, ou Estatuto da Cidade, um marco no quadro institucional da política urbana no Brasil.

Em suas diretrizes gerais, o Estatuto da Cidade reafirma a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, e à gestão democrática participativa. (KATO; ZIONI; BRUNA, 2010, p. 15).

Um dos principais responsáveis pela criação de princípios de reforma urbana foi o Fórum Nacional de Reforma Urbana.¹³ Um deles, o do solo criado, seria uma oportunidade de captar em parte a valorização imobiliária normalmente apropriada apenas pelos investidores privados, porém derivada de investimentos de caráter público ou coletivo na produção do espaço urbano (infraestrutura, redes, serviços, equipamentos, enfim, todo o processo de urbanização). Maricato (2000) ressalta que um grande equívoco do fórum foi focar em propostas formais legislativas, ou seja, criando-se instrumentos urbanos e outras leis. Na verdade, isso não permitiria atacar a causa da exclusão social urbana, pois a população continuaria fora do mercado, sem condições dignas de vida. A autora revela que a tendência de solucionar problemas urbanos - como o da moradia - por meio da promulgação de leis, teve continuidade ao longo de todo o século XX.

Desde os anos 1990, a política urbana no Brasil procura adotar novos mecanismos, sobretudo viabilizando as parcerias entre instâncias públicas e privadas, como será tratado mais adiante. Ademais, a prática de criação de Planos Diretores - considerando as premissas do Estatuto das Cidades - deve ser pautada na gestão democrática participativa.

Destarte, o município assume papel importante e estratégico no constante à definição de opções de desenvolvimento local. Atribuem-se ao Poder Público local a indução e a articulação da participação social e da viabilização de parcerias público-privadas. (KATO et al., 2010). Nesse sentido, a autonomia das ações públicas locais nos processos de inclusão social e, portanto, no desenvolvimento da sociedade e da economia nacional, tem assumido maior importância num contexto de predominância das diretrizes neoliberais na política econômica brasileira (ALVIM; CASTRO, 2010; KATO; ZIONI; BRUNA, 2010).

Com esteio no breve quadro mostrado, considerando o debate nacional do Urbanismo contemporâneo, coloca-se como desafio - para arquitetos e urbanistas, entre outros - a implementação de políticas públicas capazes de articular setores públicos, privados a população em projetos e intervenções com a capacidade de transformação da cidade, haja vista o seu caráter equilibrado e socialmente justo (ALVIM, 2011).

¹³ O Fórum Nacional da Reforma Urbana (FNRU) é formado desde 1987 por entidades da sociedade, organizada que se articulam na luta pela democratização da gestão das cidades e pela garantia do direito à cidade e por condições de vida digna (Observatório das Metrôpoles, 2015). Vale ressaltar que foi o Movimento Nacional pela Reforma Urbana que iniciou a mobilização de vários outros movimentos e propostas populares em torno dos problemas urbanos (VILLAÇA, 1999).

2.2 Novas formas da gestão e seus instrumentos urbanísticos

Grande parte dos governantes urbanos, desde os anos de 1990, assumiu como objetivo de suas gestões a ampliação das vantagens competitivas que garantiriam a atratividade econômica de suas respectivas cidades. Compans (2005) discorre sobre o novo papel assumido pelos dirigentes locais com vistas a promover o desenvolvimento econômico, incentivado também pela participação crescente do setor privado na gestão dos serviços e equipamentos públicos, além da busca de estabelecer um consenso social em torno de prioridades consideradas estratégicas para orientar os investimentos; e da introdução de uma lógica empresarial na administração dos negócios públicos.

Essa nova atitude implica, segundo Compans (2005), a conformação de um novo modelo específico da gestão, ao qual foram atribuídas denominações múltiplas, como “*empresariamento urbano*” (HARVEY, 1996) ou “*gerenciamento público urbano*” (ASCHER, 2010). Essas definições contêm o discurso do empreendedorismo, que faz uso da metáfora pela qual os serviços, os equipamentos e a “empresa” são a própria cidade e as “mercadorias” são os trabalhadores. Novos papéis e objetivos são atribuídos à administração urbana, pelo discurso da “competitividade da cidade”.

Justifica-se a necessidade de dotar a política urbana de novos instrumentos da gestão como uma substituição dos instrumentos antes consagrados pelo Urbanismo moderno, com o argumento principal de que sua racionalidade e eficácia seriam limitadas, superadas e incapazes de dar conta das novas demandas (COMPANS, 2005).

No caso do Brasil, Maricato (2000) observa que o planejamento de tônica modernista ainda não foi substituído por um modelo que tenha obtido consenso, tanto nas universidades como nos departamentos governamentais. Várias são, entretanto, as propostas e modelos oferecidos para preencher esse lugar que ficou vazio. Maricato (2000) alerta para os riscos de incorporação dos novos conceitos inerentes à condição pós-moderna. Destaca que uma das características do novo tipo de planejamento é o otimismo, ou seja, orientar o foco para o lado positivo e não para os problemas. Nas palavras de Jaime Lerner (2003, p. 139), por exemplo,

Você é capaz de captar momentos especiais na vida de uma cidade, de enxergar que cada cidade pode ser melhor. Depende de você conhecê-la e sentir aquilo que ela tem de melhor, que é a solidariedade. Então, você é capaz de amar as pessoas de todas as cidades.

Maricato (2000), apoiando-se em Lefebvre (1968)¹⁴, considera que a nova matriz urbanística deve ser desmontada, ao eliminar a distância entre Planejamento Urbano e Gestão. Destaca a necessidade de uma nova abordagem holística, englobando tanto os planos locais como as

¹⁴ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*. Collection Société et Urbanisme. Paris: Anthropos, 1968.

decisões participativas e descentralizadas. Reforça, principalmente, a ideia de que a cidade é o lugar dos conflitos sociais, ou seja, que a concepção do ambiente urbano não pode prescindir das relações e interações sociais. Para a autora, portanto, a cidade não deve ser compreendida como “cidade-empresa”, ou como “ator político”, considerando que estes estereótipos cumprem uma função ideológica de abafar conflitos. A autora propõe a criação de condições para a emergência dos conflitos e seu conhecimento, e, assim, abrir espaço para o exercício democrático da política.

Maricato (2000), ao tentar esboçar caminhos para o Planejamento Urbano no Brasil no século XXI, questiona a capacidade da sociedade brasileira de seguir planos, levando-se em consideração todo o processo que antecedeu o atual século, marcado por planos não executados em sua maioria (VILLAÇA, 1999). Qual seria a possível eficácia dos novos instrumentos urbanos, quando a experiência histórica brasileira revela a falência das leis no caso de se contraporem aos interesses dominantes?

Destacamos a seguir os principais instrumentos que compõem as novas gestões locais, relatando também algumas críticas e debates acerca de sua aplicação. Tomamos como referência a classificação de Compans (2005), acrescentando ainda uma reflexão atinente ao Projeto Urbano e ao Desenho Urbano.

2.2.1 O planejamento estratégico e o “projeto de cidade”

Guell (1997) nos explica que a estratégia (do grego, *stratego*, resultante da combinação de *stratos*, ou exército e *ego*, líder) remonta às origens da história da civilização, utilizada na arte militar. Foi aplicada desde então nos confrontos militares, a exemplo da estratégia moderna (nas guerras napoleônicas) e a estratégia contemporânea, na entrada do século XX, já levando em conta os custos econômicos da guerra e sua irracionalidade política, além do aparecimento do armamento nuclear, e enfocando na subordinação a um plano estratégico de concepção política.

Em meados do século XX, ocorreu a aplicação sistemática da estratégia ao mundo empresarial. Assim, a prática empresarial se nutriu das experiências obtidas do âmbito militar com o intuito de ultrapassar as empresas concorrentes e dominar o mercado. Com efeito, surgiu o planejamento estratégico em meados dos anos 1960, como um meio direcionado ao setor privado e destinado a estimar a melhor situação para que uma dada organização pudesse funcionar da maneira mais eficiente possível, aplicado no ambiente dos Estados Unidos (COMPANS, 2005).

Sua adaptação para o setor público ocorreu durante os anos 1980, nos EUA, quando, paralelamente à reforma política do governo Reagan, diversas cidades, como São Francisco e

Filadélfia, e estados estadunidenses elaboraram planos estratégicos com forte enfoque no desenvolvimento econômico (COMPANS, 2005; SIMBIEDA, 1994).

Healey (2010) mostra que o termo “estratégico” se refere à reconfiguração ou reposicionamento daquilo que uma cidade ou região urbana tem para oferecer em oposição a outras cidades ou regiões. Essa reconfiguração está expressa em palavras e imagens e compõem planos e documentos específicos. Desde a virada do século, no entanto, o interesse por esses documentos foi alterado para a forma em que são produzidos e como o futuro da cidade abordado em tais documentos e planos é imaginado. Esse interesse foi reforçado pelo fato de que as dimensões experimentais da cidade são complementadas pelas visões de cidades, como nós, numa rede global de relações sociais e econômicas, incrementadas pelo desenvolvimento das infraestruturas da tecnologia da informação.

A complexidade urbana causada pela tensão global e local imprime pressão sobre as práticas do planejamento estratégico para cidades e regiões, como um processo que deve sintetizar uma multiplicidade de considerações em conflito. Healey (2010) reconhece o planejamento estratégico como um processo interativo. Assim, entende-se que seja um produto criado por agentes esclarecidos, que se engajam numa busca incessante por uma imagem de futuro para uma região, uma cidade ou um lugar. Ao mobilizarem outros agentes, a estratégia que eles almejam alcançar já está sendo moldada pela interação deles.

Atualmente, o planejamento estratégico pode ser interpretado como sendo o “*principal instrumento de adaptação das formas institucionais locais aos objetivos da inserção competitiva*” (COMPANS, 2005, p. 23). Enquanto favorece o estabelecimento de alianças políticas com segmentos médios e empresariais e o *marketing* público, legitimando a participação do setor privado na gestão de negócios públicos, mostra-se como opção para implementar o empreendedorismo competitivo na gestão das cidades.

Entre as diferenças do planejamento estratégico em relação ao planejamento tradicional, podemos mencionar a ênfase na ação e no seu caráter participativo. Vale ressaltar que o estímulo à participação é apoiado no princípio de que os agentes compartilham socialmente o poder de suas estratégias. No processo de Planejamento, o “projeto de cidade” é fruto de um consenso orientado. Nesse “projeto”, os agentes públicos e privados pactuam escolhas estratégicas, custos, fontes e recursos e agentes envolvidos na sua realização. São outros elementos de distinção: a alocação de recursos vinculadas a projetos específicos e a contínua avaliação dos resultados obtidos.

Quanto ao plano, vale considerar que desde a segunda metade do século XX, a formação de imensas áreas metropolitanas, de megalópoles dispersas, cobrindo vastos territórios, entre

outros fenômenos, evidenciaram o importante papel que foi atribuído tanto ao plano como ao projeto urbanístico.

Assim, Secchi (2006, p. 143-144) define o plano:

O plano, como um *software*, é um dispositivo, uma armação, uma estrutura, um conjunto de técnicas e de cadeias operativas, que se espera ser transparente e estável ao longo do tempo, como convém a qualquer coisa que construa um campo de possibilidades, que estabeleça direitos e deveres e que tenha o encargo, na gestão cotidiana, de uma complexa organização técnico-administrativa. Junto ao plano existe qualquer coisa de mais vago e amplo que designei com a expressão projeto de cidade e existe também um conjunto de políticas urbanas: tanto um quanto outro remetem ao dispositivo do plano, interpretando-o, isto é, fornecendo interpretações específicas e contingentes que definem suas condições internas.

Considerando três expressões - projeto de cidade, plano e políticas urbanas - Secchi (2006) enfatiza que eles não podem ser entendidos na contextura de uma estrutura hierárquica e temporal, embora suas relações tenham sido pensadas frequentemente assim.

Destarte, na abordagem estratégica, o projeto da cidade se modifica espacial e temporalmente; para ele convergem a cultura do lugar e da época, a história, a vivência, a sensibilidade e as tensões da população. Ao longo do tempo, as três expressões ora se “solidarizam”, ora se separam e entram em conflitos. Assim, pode-se dizer que, atualmente, “*a cidade contemporânea está repleta de políticas muitas vezes contraditórias entre si, de dispositivos frequentemente obsoletos e de fato desprovidos de um projeto*” (SECCHI, 2006, p. 144).

Esta “nova” perspectiva de atuação da cidade como agente político e econômico “chega” à América Latina por volta dos anos 1990, sendo necessária para sua consolidação a possibilidade de estimular a realização de grandes projetos de cidade com a participação de agentes públicos e privados, incluindo o alcance de um amplo consenso público (CASTELLS; BORJA, 1996). Arantes (2000) considera, porém, que não há ruptura na suposta “nova” geração do urbanismo. Sugere a possibilidade de existirem mudanças quanto ao gerenciamento, de caráter empresarial, que teria provocado o ressurgimento da expressão “planejamento”, a qual tinha estado em descrédito em décadas anteriores.

Desta forma e, considerando o caso brasileiro, este suposto novo modelo de planejamento tem sido alvo de críticas negativas, como a forma de importação de um modelo “exógeno” ao contexto de sua implementação. Além disso, são associadas críticas à contradição entre a possibilidade de “participação pública” e o consenso orientado entre os atores, necessários à eficácia do modelo. Acrescenta-se, ainda, a atenção dada a áreas já privilegiadas na cidade, em detrimento de outras mais necessitadas e os alcances sociais dos planos.

Uma das críticas parte de Maricato (2000), que defende, por sua vez, o argumento de que o urbanismo de caráter modernista foi aplicado apenas parcialmente no contexto brasileiro - parcialidade inerente a uma sociedade profundamente desigual e marcada pelas relações de favor

e privilégios - a opção, por parte dos dirigentes locais, pelo “planejamento estratégico” em substituição aos planos mais abrangentes resultaria numa abordagem marcada pela fragmentação. Em continuidade a este raciocínio, Vainer (2000) procura demonstrar que o Planejamento Estratégico, ao se apoiar em estratégias competitivas de inserção global, provoca a apropriação da cidade por interesses privados, tornando-a mercadoria.

2.2.2 As parcerias público-privadas

Prática corrente na primeira metade do século XX e entrando em declínio nos anos 1960, nos Estados Unidos, as parcerias público-privadas voltaram a denotar visibilidade e intensidade naquele País somente na segunda metade dos anos 1980 (COMPANS, 2005; HARVEY, 1995).

Na mesma época, a Europa também já expressava novas tendências, no âmbito político-administrativo, como a descentralização, a intensificação da competição interurbana e mudanças de mentalidade do setor empresarial em relação à sua participação nos negócios públicos, aspecto que intensificou a difusão de parcerias durante os anos 1980. Assim, essas parcerias se tornavam um dos principais instrumentos do planejamento estratégico, na medida em que a eficácia de um "projeto de futuro" seria condicionada à sua capacidade de mobilizar agentes urbanos públicos e privados, desde seu início (CASTELLS; BORJA, 1996).

Se, nos anos 1960, as parcerias firmadas denotaram caráter de suprimento de carência de equipamentos coletivos ou até mesmo melhoria das condições de moradia de populações de alguns bairros, no caso dos Estados Unidos, a geração da década de 1980 teve um objetivo diferente, que era alavancar o desenvolvimento local, para reforçar a atratividade econômica por meio da realização de projetos de modernização (CASTELLS; BORJA, 1996; COMPANS, 2005).

O princípio da parceria público-privada pode ser compreendido hoje como embaixador de uma série de instrumentos e intervenções de caráter societário entre agentes públicos e privados, em que os parceiros estabelecem relações contratuais na provisão dos meios para obtenção dos resultados, como também, na repartição dos benefícios deles provenientes, como resta agora explicado:

Embora recobrando os mais diversos formatos organizacionais, a expressão “parceria público-privada” tem sido utilizada para designar coalizões entre instituições governamentais e empresariais na consecução de objetivos comuns específicos - tais como a promoção econômica da cidade, a realização de grandes eventos culturais ou esportivos, a gestão de recursos hídricos e minerais etc. -, envolvendo certo nível de engajamento operacional e/ou financeiro e uma expectativa compartilhada de repartição de benefícios. (COMPANS, 2005, p. 115).

E o que justifica o estabelecimento das parcerias público-privadas? Em que situações ou contextos econômicos essa condição se aplica? Segundo Compans (2005), tanto os planejadores

como as autoridades e os estudiosos delineiam circunstâncias que justifiquem a sua aplicação, como em casos de escassez de recursos para financiar os investimentos em modernização urbana, que se fazem necessários para o desenvolvimento e a competitividade de sistemas urbanos. Outra justificativa é a insuficiência de competência técnica, flexibilidade e capacidade da gestão das administrações locais para implementar projetos de maior complexidade.

As parcerias público-privadas, para os agentes privados, representam a possibilidade de exercer ou direcionar competências públicas, reduzindo, assim, riscos na implementação dos projetos, tendo em vista que seriam assumidos também pelos governos locais (COMPANS, 2005).

Considerando o caso brasileiro, as parcerias público-privadas surgiram, de forma institucionalizada, como veículos para corrigir distorções sociais do crescimento urbano, na medida em que incorporam a existência de conflitos e disputas desiguais no interior da sociedade. Podem também evitar a retenção especulativa de imóveis, ente outras, na medida em que promovem a ordenação e o controle do solo urbano (KATO; ZIONI; BRUNA, 2010).

2.2.3 A representação (imagem) da cidade e o marketing urbano

Nos anos 1970, emerge, nas interpretações e representações urbanas, a ideia de que tudo na cidade pode ser redesenhado, até mesmo determinados elementos não estritamente urbanísticos, como a imagem urbana ou a identidade assumida ou projetada por parte de seus habitantes. Na produção da cidade, essas imagens assumem novo papel, convertendo-se numa condição *sine qua non* que poderá contribuir para garantir a competitividade da cidade no mercado global de capitais (MUÑOZ, 2008).

Assim, destacamos outro instrumento da gestão urbana, o *marketing* urbano, que se apoia no discurso de metaforização da cidade como empresa, e passa a transpor técnicas de Administração Empresarial, com a formulação de estratégias de competição, atração e venda para possíveis investidores e compradores. Aplicado ao desenvolvimento econômico de cidades e regiões, o *marketing* urbano foi utilizado pela primeira vez nos anos 1930 no contexto estadunidense, ao divulgar ofertas e vantagens comparativas relacionadas a um menor custo de produção para atrair novas indústrias e investimentos (COMPANS, 2005).

Nos anos de 1970 e 1980, os objetivos do *marketing* público urbano mostraram-se ampliados: além da atração das empresas, a intenção era também a manutenção de negócios, o desenvolvimento do turismo e a promoção de exportações e de investimento. Essas mudanças

foram acompanhadas de técnicas mais sofisticadas, transpostas da gestão empresarial para a Administração Pública, como o Planejamento Estratégico, como interpreta Compans (2005).

A terceira geração do *marketing* público ianque iniciou-se nos anos de 1990, tendo como conceitos básicos as noções de “criação de produtos” e de “nicho de mercado”, cuja intenção era caracterizar a localidade como oportunidade, oferecendo vantagens competitivas específicas para determinadas atividades econômicas, como “indústrias-alvo”.

Destarte, a finalidade principal do *marketing* urbano é a promoção ou “venda” da cidade, o que pode incluir a criação e divulgação de uma imagem “de marca” positiva e sólida para a cidade, a elaboração e divulgação de atrações turísticas (tanto equipamentos como eventos), oferta de infraestrutura de qualidade e o aprimoramento e a promoção de habilidades de recepção, atendimento e hospitalidade por parte da população local (COMPANS, 2005). Harvey (2011, p. 165) reporta-se a esta possibilidade como parte iminente do sistema capitalista: “*A venda e a apropriação do lugar e o embelezamento da imagem de um lugar (incluindo Estados) tornam-se parte integrante do funcionamento da competição capitalista*”. Assim, produz-se a diferença geográfica, apoiando-se na história, na cultura, nas peculiaridades da natureza do lugar e internaliza-se esta produção na reprodução do capitalismo.

Arantes (2000) acredita que se trata de uma etapa a mais na abordagem culturalista da cidade, marca de uma mudança de paradigma de uma época dominada pela negociação de imagens e outros itens simbólicos. Nesse processo, o interesse econômico da cultura e o discurso cultural do comando econômico entram em acordo, o que resulta naquilo que a autora chama de pensamento único das cidades que competem por financiamentos.

Ao destacar o pensamento de Jordi Borja, Compans (2005) observa o *city marketing* (Figura 21) como elemento motivador da formação de parcerias público-privadas. Se nos modelos tradicionais da cidade com finalidades turísticas ou comerciais, a promoção da cidade baseava-se em campanhas publicitárias sobre a beleza do lugar, na lógica do planejamento estratégico, as parcerias público-privadas possibilitam um conjunto integrado de políticas destinadas a impulsionar o crescimento econômico.



Figura 21: *Slogan* da empresa Amsterdam marketing, em esculturas metálicas localizadas na frente do RijksMuseum
 Fonte: <http://www.iamsterdam.com/en-GB/amsterdam-marketing>. Acesso em: 26 mar. 2014.

Já Maricato (2000) observa um processo mais amplo, que envolve a representação (parcial) da cidade, ou seja, uma dissimulação da realidade de seu ambiente construído. As realizações em territórios restritos e também limitados ganham aparências universais. Muñoz (2010) enfatiza essa questão, ao observar a configuração de paisagens comuns, banais, em cidades diferentes, e, no entanto, globais.

Além disso, a dinâmica do poder político leva em conta os investimentos em áreas onde se concentram camadas de mais alta renda e mercado imobiliário sofisticado. Destaca-se, ainda, o fato de que as técnicas de *marketing* consideram elementos do imaginário da população, seus paradigmas históricos, sua identidade etc. (MARICATO, 2000).

No Brasil, desde os anos de 1990, observa-se que algumas prefeituras começaram a se voltar para o mercado global, ao procurar a definição de uma nova imagem para suas cidades. Nesse processo, esforços na área do desenho urbano foram empregados nessa transformação da imagem, visando à atração de investimentos, por meio de programas urbanísticos de grande visibilidade, como, por exemplo, no Rio de Janeiro, as intervenções do programa Rio Cidade, que será tratado no Capítulo 2, e um programa inovador de urbanização de favelas, o Favela-Bairro.

2.2.4 O desenho urbano e os espaços abertos e públicos

Já comentamos sobre a transformação da imagem da cidade, processo em que o desenho urbano assume relevante papel. Muñoz (2008, p. 68, tradução nossa) explica que “o *desenho urbano* é hoje o *desenho de uma imagem para a cidade, uma imagem reconhecível, exportável e consumível por habitantes e*

visitantes, vizinhos e turistas". Além deste papel, vale destacar outras atribuições assumidas por ele no contexto da cidade contemporânea.

Secchi (2006, p. 165-166) explica o papel que o projeto da cidade contemporânea atribui ao desenho dos espaços abertos:

ser o lugar onde se experimentam e aperfeiçoam as novas ideias [...] Ao desempenhar essa tarefa, os diversos espaços abertos definem com maior clareza sua natureza de serem materiais urbanos fundamentais, enquanto seu conjunto assume importantíssimo papel de intermediação entre os diferentes fragmentos urbanos, entre suas posições, dimensões, características técnicas, funções e papéis, organizando-os segundo algumas figuras [...] O projeto da cidade contemporânea está fundamental e prioritariamente ligado a um projeto de solo, capaz de construir uma perspectiva para uma cidade inevitavelmente dispersa, fragmentária e heterogênea.

Para entender a citação, propomos ainda a explicação do autor para a "forma" da cidade: "*são formas, por exemplo, os modos pelos quais os elementos constitutivos ou as partes de um texto, de uma obra musical, de uma cidade, são compostos entre si, segundo regras mais ou menos estáveis e reconhecíveis*" (SECCHI, 2006, p. 171).

Ascher (2010) verifica como um dos novos princípios do urbanismo contemporâneo a realização de um desenho urbano mais atraente, admitindo a complexidade e a proposição de uma variedade de formas e ambientes arquitetônicos urbanos, com vistas a atender a uma sociedade diferenciada em sua composição, suas práticas e gostos. Contrapõe-se, portanto, à Arquitetura e às formas urbanas sobre as quais se apoiou o Urbanismo moderno.

Para tanto, não hesita em utilizar as formas urbanas antigas e estilos vernaculares, tanto quanto os tipos modernos. [...] também patrimonializa cada vez mais o quadro construído existente, seja museificando-o e integrando-o à nova economia cultural e turística urbana, seja reutilizando-o ou designando novos usos. (ASCHER, 2010, p. 94).

A produção de arquiteturas e de formas urbanas variadas é aproveitada pelo Urbanismo contemporâneo no sentido de fabricar cidades diversificadas, que ampliem as possibilidades de escolha, e permitam as mudanças na escala metropolitana¹⁵ (ASCHER, 2010). Destaca-se o fato de que o desenho assume um caráter multissensorial, possibilitando a criação de ambientes atraentes e confortáveis até para pessoas portadoras de deficiências físicas.

É importante lembrar nessa discussão quanto à abordagem multissensorial, o que já abordava Harvey (1995) e nos lembra Compans (2010) sobre o papel do *design* urbano no contexto do Urbanismo pós-moderno, como mobilizador do espetáculo. Tanto os espaços privados, a exemplo dos *shopping centers*, articulariam tal fenômeno, como também os espaços públicos e abertos, a exemplo das frentes marítimas e dos parques, transformados com suporte em intervenções de requalificação. O desenho contribui, portanto, para amenizar conflitos sociais

¹⁵ Segundo Ascher (2010, p. 62), "metapolização" é "*um duplo processo de metropolização e de formação de novos tipos de territórios urbanos, as metápoles*" Metápoles seriam "*vastas conurbações, extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas*" (ASCHER, 2010, p. 63).

(desemprego, desigualdades etc.), para o aumento do consumo pelos mais abastados, e para o aumento da competitividade interurbana, por meio da atração de empresas.

Seguindo linha de pensamento semelhante, Arantes (2000, p. 33) entende que o desenho arquitetônico é um dos instrumentos de estetização do poder, pois

[...] é preciso distinguir acima do alicerce formado pelos fatores econômicos clássicos sobre os quais se edifica uma cidade - terra, trabalho e capital - pelo menos mais três camadas de trocas desiguais e, no caso, "simbólicas". A primeira delas consiste na manipulação de linguagens simbólicas de exclusão e habilitação [...]: o "visual" de uma cidade, bem como a maneira pela qual ela se deixa por assim dizer manusear, seu aspecto "tátil", podemos acrescentar, refletem decisões sobre o que e quem, pode estar visível ou não, decisões em suma sobre ordem e desordem, o que acarreta algo como uma estetização do poder, da qual o desenho arquitetônico é um dos instrumentos mais aparatosos.

Como destacam Cammem *et al.* (2012), na Era da globalização, o planejamento espacial foi incumbido de vencer um grande desafio: aquele de preencher a lacuna entre a economia global em rede e a identidade individual, historicamente enraizada, o que Manuel Castells (1999) denomina como os polos local e global da realidade urbana contemporânea. Os cidadãos demonstraram a necessidade de internalizar os próprios lugares e conferir-lhes significado, oferecendo a eles a imunidade contra a sociedade em rede. Assim o desenho urbano e o planejamento espacial assumem duplo papel de combinar as tendências uniformizantes e eficientes da globalização com um programa de criação de lugares singulares, cheios de identidade. Lugares com características próprias, uma expressão espacial, uma vitalidade própria, um *status* social constituído de valores de certos grupos de pessoas. Assim, como mostra Compans (2005), a Arquitetura e o *design* urbano assumem grande importância, tanto na realização de eventos culturais e esportivos, como instrumento de comunicação externa e interna.

2.2.5 "Gentrificação": efeito e estratégia

O neologismo não dicionarizado "gentrificação" passou a ser empregado, desde os anos 1950, para referir-se ao processo de expulsão ou deslocamento de moradores de classe operária dos distritos de Londres, na medida em que projetos de regeneração urbana atraíam novos moradores de classe média para a área. A autora Ruth Glass, em 1964, passou a cunhar esse processo com a denominação originalmente inglesa, *gentrification*.¹⁶

Importante é frisar que tanto o termo - entendido como um processo referente às desigualdades e injustiças sociais inerentes ao mercado de terra do sistema capitalista - como o olhar sobre ele, foram alvo de modificações desde os anos 1960.

¹⁶ Gentry significa pequena nobreza, aristocracia.

Nos anos 1960, a "gentrificação" emergia como um processo simultaneamente discreto, estranho e marginal, no contexto dos países europeus. Smith (2002) comenta sobre esse fenômeno como um dos efeitos da política habitacional nos distritos operários de Londres, que passaram a ser ocupados por habitantes de classe média, na medida em que provocavam a saída dos moradores originais do bairro para áreas mais distantes. Neste caso, os agentes do processo de "gentrificação" eram imigrantes pertencentes aos estratos sociais de renda média e média alta. Já dos anos 1970 a 1980, observa-se que o processo se vincula à reestruturação econômica, e é quando também surgem movimentos de oposição à "gentrificação", entendido como um processo negativo e preocupante. Nos anos 1990, a "gentrificação" tornou-se "generalizada", passando a compor - muitas vezes de forma explícita - a própria política pública britânica. Os agentes desse processo, nesse caso, foram as próprias instâncias do Governo, do empresariado ou de ambos os setores, por meio das parcerias público-privadas. Assim, esse processo, antes um efeito aleatório, passou a ser sistematizado, tornando-se estratégia.

Portanto, no contexto da cidade contemporânea, a "gentrificação", segundo Smith (2002), é entendida como uma das dimensões do Urbanismo dito neoliberal, agindo como estratégia urbana global. Segundo ele, as experiências do "urbanismo neoliberal" são variadas, de modo a englobar novos modelos de Urbanismo por parte de periferias em decurso de integração.

Na medida em que a "gentrificação" é uma expressão de relações sociais, econômicas e culturais específicas, tende a expressar particularidades do lugar onde ocorre e da forma como se produz o espaço em questão. É possível verificar o processo em distintas escalas - desde cidades de pequeno porte até metrópoles (SMITH, 2002).

No alcance de Harvey (2011), a resistência acompanha a "gentrificação" (seja ela apenas efeito ou também estratégia):

Mas esses processos não passam sem resistência. Movimentos sociais urbanos estão por toda parte. Às vezes, esses movimentos têm uma base estreita - um movimento contra a gentrificação por aqui e um movimento em defesa da moradia popular por lá. Mas em outros casos tais movimentos podem começar a unir-se em torno de reivindicações mais amplas, em torno, por exemplo, do que os brasileiros chamam de "direito à moradia" ou o que outras pessoas chamam de "o direito à cidade" - o direito de fazer uma nova geografia urbana mais de acordo com princípios da justiça social e o respeito ao meio ambiente. (HARVEY, 2011, p. 147).

2.2.6 Urbanismo flexível: projetos e operações urbanas

Características marcantes do novo ideário do Urbanismo seriam: a ênfase em projetos pontuais e o caráter de flexibilidade de controle público sobre o uso e ocupação do solo. Apoiadas na lógica da maximização de oportunidades oferecidas pelo mercado, operações específicas (*master projects*) seriam desenvolvidas com origem em intervenções públicas na escala microlocal.

Essas ações podem alavancar processos de reestruturação, requalificação ou renovação urbana (COMPANS, 2005).

Não obstante, com a permanência da tradição do plano físico-territorial no urbanismo europeu, observamos, desde o final dos anos 1970, o destaque conferido a operações urbanas baseadas na reconstrução projetada de áreas subutilizadas; em antigas faixas industriais, ferroviárias e (ou) portuárias, onde incentivos ao investimento privado (como liberalizações do zoneamento e das normas de ocupação) são oferecidos aos empreendedores em troca de contrapartidas financeiras, aplicadas na reurbanização e oferta de infraestrutura, habitação e equipamentos. Como, no caso francês, a implementação das *Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC's); bem como a experiência na Espanha, dos *Programas de Actuación* (PAU's).

Considera-se que a realização de projetos pontuais tem como vantagens a maior eficácia, tendo em vista as ações coordenadas de atores públicos e privados em um recorte territorial reduzido; maior facilidade de captação de recursos, por meio de instrumentos como parcerias público-privadas; maior agilidade para adaptações decorrentes de mudanças econômicas; maior visibilidade; menor prazo de execução.

Essa nova perspectiva de ação sobre o urbano implica novas atribuições conferidas ao projeto. Sobre este, Ascher (2010) observa que a noção moderna de projeto está no cerne do urbanismo. Ressalta, entretanto, que a nova acepção não se resume a um desígnio seguido de um desenho, como muitas vezes foi referido. Mais do que isso, o projeto amplia-se como instrumento que reflete potencialidades e limites colocados pela sociedade, por lugares, circunstâncias e acontecimentos: “o projeto é simultaneamente uma ferramenta de análise e negociação” (ASCHER, 2010, p. 83).

A denominação “projeto urbano” - gestada no final dos anos 1960 - surgiu em oposição aos ideários e às práticas do planejamento do Segundo Pós-Guerra, caracterizado pelo caráter centralizado e tecnocrático. Esta denominação, como explicam Abascal e Kato (2015), é complexa e ecoa até o presente e, portanto, suscita o exercício da pesquisa quanto ao seu significado, interpretação e implementação. Entre outros aspectos que levam à discussão e problematização recente sobre o tema, ressalta-se a oposição entre autonomia e heteronomia do projeto. Esta noção de “projeto urbano” confere ao projeto um caráter associado à cidade, à cidadania e, portanto, à sociedade. Por conseguinte, a sua característica “urbana” - e, assim, social, parece assumir maior peso. Se nos anos 1960, por exemplo, o projeto assumia posição autônoma como desenho - nos anos 1970, uma nova condição é expressa: o seu caráter também heterônimo, ou seja, relacionado às condições sociais daquele a quem o projeto se destina.

Outra dicção que merece menção é “espaço público”, interpretado também como parte da cidade onde se operam os projetos urbanos, e onde se estabelecem vínculos entre a sociedade, o território e a política (NOVICK, 2012).

Estas palavras passaram a fazer parte dos temas mais recorrentes nos programas urbanísticos - sobretudo na Europa e nos Estados Unidos - nos anos de 1980. “*O projeto urbano, operando sobre fragmentos de cidade mediante complexas operações público-privadas, se propunha a substituir o plano tradicional, priorizando as atuações sobre o espaço público e deslocando os programas habitacionais da agenda*”. (NOVICK, 2012, p. 21-22).

Na definição de Ariela Masboungi (2002), a expressão “projeto urbano”, de origem francesa, é utilizado comumente na França, Itália e Espanha. Nestes países, a expressão engloba tanto o projeto propriamente dito como as estratégias de desenvolvimento urbano. O projeto urbano, assim, pode adotar variadas formas, como o plano estratégico de grande escala, programas de espaço público, novos bairros e novas áreas centrais, a reabilitação de bairros problemáticos, entre outros.¹⁷ Borja (2003) destaca como objetivos do projeto urbano a melhoria do uso do território, sua qualidade de vida, seu funcionamento e sua vitalidade social, econômica e cultural; a provisão de acesso à habitação, serviços e espaços públicos, a preservação e a promoção do melhor uso possível do entorno natural e construído, a garantia do desenvolvimento sustentável por meio do uso cuidadoso dos recursos naturais e o correto funcionamento dos transportes e de todos os sistemas de distribuição; a criação e uma paisagem e espaços públicos agradáveis, com projetos de alta qualidade; compromissos políticos fortes suficientes para superar as dificuldades, físicas, funcionais e sociais, em qualquer área urbana.

Quanto à implementação do projeto urbano, esta não pode prescindir de objetivos claros e que suportem um debate público; que ele contenha um sonho (uma imagem composta de ideias simples que inspirem os vários parceiros a se por em ação); e que ele resolva conflitos entre a permanência das estruturas que compõem a cidade e a flexibilidade requerida por uma sociedade em constante evolução.

Uma condição, contudo, seria primordial para o êxito das operações urbanísticas: a flexibilização ou inexistência de regulamentações restritivas dos espaços destinados à intervenção. Isso permitiria maior liberdade para elaboração de projetos e negociação com investidores e proprietários imobiliários.

Essa questão é debatida entre estudiosos e planejadores, como Ascher (2010, p. 93), ao defender, pelo neourbanismo, a “*regulação em detrimento da administração*”, a construção de

¹⁷ O âmbito de atuação do projeto urbano, portanto, é muito variado, podendo ocorrer, tanto na escala do fragmento urbano, até aquela de porções territoriais maiores, como espaços verdes etc. Segundo Busquets (2012), o projeto urbano tem uma força “transescalar”, expressa na sua capacidade de movimento em diferentes escalas, com visar a garantir, ao mesmo tempo, coerência na inserção urbana e qualidade espaciais próprias.

problemas caso a caso e o aumento as possibilidades de adaptação a contextos particulares e incertos. Ao propiciar-se elevado grau de liberdade e empirismo ao Urbanismo, entretanto, corre-se o risco de favorecer a gestão privada, na medida em que se pode ensejar descontinuidades, fragmentações urbanas, para atender por demasiado à lógica dos agentes privados.

Secchi (2006) ressalta que muitos dos recentes projetos urbanos contêm um fragmento de discurso sobre a cidade. Embora contendo diferenças contextuais, evidenciam características da cidade contemporânea, como a heterogeneidade e fragmentação, perda de sentido e mau funcionamento. Isso se dá na medida em que administradores municipais atribuem a projetos pontuais o papel de solucionar problemas urbanos e a implementação de seus programas.

Ambas as noções – “projeto urbano” e “espaço público” - tornaram-se elementos-chave da agenda técnica da política da atualidade: “*O espaço público é o terreno privilegiado para a formulação de projetos urbanos*”. (NOVICK, 2012, p. 21, tradução nossa). Como noções polissêmicas, todavia, estas unidades de idéias têm demonstrado ambiguidades, generalizações, contradições.

Como explicam Novick (2012) e Díaz (2005), nos anos 1990, novos vieses passaram a compor o entendimento sobre o projeto urbano e o espaço público - a saber - a crítica sobre seus efeitos, como a fragmentação sócioespacial da cidade e a incapacidade de substituição dos planos integrais pelos projetos pontuais. As maiores vantagens são canalizadas para a iniciativa privada, ao criar condições para a apropriação individual da valorização da terra urbana.

Sobretudo nos países de população pobre, que têm como pano de fundo a metropolização e a globalização, Díaz (2005) questiona até que ponto os projetos urbanos podem atuar como motores de desenvolvimento de cidades e regiões à margem do desenvolvimento. Nestes contextos, esses projetos teriam muito mais o potencial de ser espaços de participação e estabelecimento da cidadania.

Neste sentido, ambas as noções contribuem muito mais para produzir experiências e novas reflexões ao ensejarem questionamentos quanto às práticas anteriores, do que ao procurarem cumprir seus propósitos que, na verdade, nunca foram claros nem precisos: “*talvez seja nas fronteiras amplas, nas suas ambiguidades e na sua capacidade de dar conta da complexidade onde reside a persistência e a operatividade destes termos*”. (NOVICK, 2012, p. 22, tradução nossa). Outrossim, quanto ao projeto urbano, esta noção de natureza complexa, entendida também como processo, não poderia ser precisa, haja vista que os contextos das cidades e as formas como estas são percebidas e projetadas lhe exigem constante atualização.

2.3 Dinâmicas recentes de intervenção e ocupação em frentes de água

As frentes de água urbanas (*waterfronts*¹⁸) podem ser entendidas como áreas de interface ou “encontro” entre a natureza, representada pelos cursos e corpos d’água (lacustres, ribeirinhos, marítimos) e o espaço modificado pela ação antrópica, representado pela cidade. Sendo o lugar de encontro de dois ambientes diferentes - a paisagem da cidade e a paisagem aquática - as frentes de água também são espaços peculiares de conflitos (HRADRILOVÁ, 2012). Outro olhar sobre estes “espaços de encontro” é aquele de Harvey (2011), que os vê como locais propícios à produção de novas paisagens, dentro das quais o capital circula envolto em contradições.

Ao longo do tempo e, sobretudo, desde o final do século XIX, esses espaços foram sendo ocupados e modificados para atender a demandas diversas, como defesa, logística portuária, ferroviária e (ou) rodoviária, indústrias, comércio, expansão imobiliária, lazer e balneabilidade, ócio etc. Construíram-se, por exemplo (e a depender do contexto socioeconômico de cada cidade), muralhas, espigões e quebra-mares, aterros, docas, bairros ribeirinhos ou praianos, calçadas ou *promenades*.

Nos anos 1970, estes espaços, muitas vezes representativos de prejuízos ambientais e segregação socioespacial, tornaram-se (novamente) lugares de intervenção. Emergiram, então, transformações que visavam conferir ao lugar um caráter coletivo e público, objetivando a melhoria da qualidade de vida da população. Dada a diversidade de transformações por que passam essas áreas das cidades, vale ressaltar a pluralidade da denominação “frentes de água” (LISBOA, 1998; MARSHALL, 2001), cuja interpretação exige um olhar para as mudanças na economia mundial, bem como para as dinâmicas territoriais locais. Na denominação utilizada nas pesquisas recentes e no meio técnico, essa terminologia se refere não apenas às características físicas do lugar (um espaço de encontro entre a cidade e a água), mas também como lugares que evidenciam novos processos econômicos, sociais e urbanos.

Martire (2008) mostra que, no caso do Continente Europeu, no final do século XIX e início do século XX, a ocupação de grande parte das frentes de água se deu pelas funções portuárias e, em decorrência da expansão comercial, esses espaços cresceram e tornaram-se segregados do restante da cidade. Esse processo não permitiu, no primeiro momento, o desenvolvimento de espaços de lazer nas frentes de água.

Por outro lado, em outras localizações geográficas, como na América do Sul, a exemplo de cidades como Rio de Janeiro e Buenos Aires, as frentes de água se tornaram espaços de oportunidades, onde se verificam tanto o desenvolvimento das atividades portuárias como

¹⁸ Essa terminologia em Inglês é utilizada em diversas publicações em Português e também em outras línguas.

também de espaços de lazer. Isso significou importante papel que passou a ser conferido às paisagens peculiares que caracterizam as distintas frentes de água (MARTIRE, 2008).

A compreensão dos processos que atuam sobre as frentes de água torna-se interessante na medida em que essas áreas urbanas constituem intersecções de variados componentes urbanos (cultura, lazer, trabalho, circulação). Novos paradigmas de intervenção sobre a cidade podem ser verificados nas frentes aquáticas, tornando-as, pois, expressão ou fragmentos de um futuro de cidade, ou de sua imagem, ou daquilo que se quer para ela (MARSHALL, 2001).

Portanto, inseridas na nova organização econômica das cidades, as frentes de água, nas últimas décadas, denotam novas dinâmicas sócioespaciais. Além das alterações de base econômica tradicional, outros fatores provocaram essas mudanças, como as inovações tecnológicas e as dinâmicas das aglomerações, caracterizadas por um aumento considerável de suas populações que passaram a escolher áreas próximas às frentes de água para morar, trabalhar, circular e se divertir (LISBOA, 1998; ÆRKOK, 2009; MARSHALL, 2001).

Nessas áreas urbanas, o projeto urbano, entre outros, se tornou-se significativo instrumento de intervenção. Podemos apontar algumas categorias de fenômenos nos quais isso se processa.

2.3.1 Intervenções em áreas portuárias obsoletas

O primeiro fenômeno diz respeito às áreas de frentes aquáticas equipadas com infraestrutura portuária obsoleta e em desuso. São exemplos de áreas que recebem também a denominação de “espaços de desvalia”, por Muniz (2012), por serem áreas urbanas em geral desvalorizadas e subutilizadas. Tanto os espaços desvalorizados, entendidos como “*aqueles que indicam a perda de valores imobiliários, alta densidade líquida e baixa manutenção das construções*” (MUNIZ, 2012, p. 86) como os “espaços subutilizados”, compreendidos como “*aqueles em que há baixa apropriação de recursos investidos em infraestrutura e serviços urbanos, com baixa densidade, imóveis vagos, terrenos não ocupados e oferta de energia, saneamento, transportes*” (MUNIZ, 2012, p. 86), podem comportar essa denominação.

Com início nos anos de 1980, essas áreas ensejaram projetos de revitalização ou requalificação, visando a conferir melhor qualidade ao espaço público, reordenar o espaço, estimular novos usos e (ou) possibilitar novas dinâmicas socioeconômicas para as suas respectivas cidades, até mesmo conferir-lhes uma nova imagem. Tanto as frentes ribeirinhas, a exemplo de Baltimore, Amsterdam, Londres, Bilbao, assim como frentes marítimas, como Barcelona, e lacustres, como Chicago, inserem-se nesse processo.

Daamen (2010) discorre sobre o fenômeno do “renascimento” das frentes de água, desde os anos de 1990. Em sua visão, projetos urbanos de frentes de água poderiam ser considerados como uma *“história de sucesso urbano em todo o mundo”* (DAAMEN, 2010, p. 4, tradução nossa), ao mostrarem-se capazes de transformar frentes de água antigas, obsoletas e abandonadas em lugares urbanos atraentes. Existe, no entanto, outro lado deste *waterfront phenomenon*, na medida em que esses projetos falharam em contribuir para resolver problemas mais amplos das cidades que os implementaram, muitas vezes acentuando desigualdades socioespaciais, entre outros.

Como Harvey (1995) explica, os espaços tradicionais de troca e produção, desde os anos de 1950, tornaram-se, aos poucos, mercadoria, particularmente para as populações urbanas de renda média e alta. Desde o caso de Baltimore (nos anos de 1950), de sucesso econômico e arquitetônico, esse modelo de desenvolvimento das frentes de água inseriu-se na lógica capitalista. Disseminou-se inicialmente nos países europeus e na América do Norte, e posteriormente em outras localizações globais. Nesse percurso, o autor evidencia que a qualidade espacial das frentes de água garantiu atratividade em termos de patrimônio cultural, arquitetura simbólica e alta qualidade de desenho urbano.

Por outro lado, os alcances sociais e culturais de tais projetos não obtiveram o mesmo sucesso que mostraram suas dimensões materiais dos mesmos. Daamen (2010) alerta que, no caso de cidades portuárias europeias, nas quais são constatados impactos dramáticos do processo de desindustrialização, não é possível julgar os resultados de um projeto com base apenas em seus resultados materiais, mas sim considerando escalas e dimensões múltiplas. Assim, o autor procura os mecanismos políticos e financeiros que direcionaram a realização de tais projetos, considerando-os como essenciais para o entendimento do contexto do desenvolvimento urbano. Muniz (2012, p. 102), ao tratar sobre os resultados das intervenções urbanas em áreas de desvalia, acentua que:

As intervenções urbanas transformadoras dos espaços de desvalia da cidade contemporânea têm consequências variadas em diferentes cidades, de acordo com o modelo político-institucional, com as circunstâncias econômico-financeiras, com os valores socioculturais, com as peculiaridades geográficas e com as características do espaço de desvalia e com o propósito e a metodologia de respectiva intervenção.

Schubert (2004) explica que a denominação “revitalização urbana” é aplicada para distintas intervenções em áreas costeiras e portuárias obsoletas da Europa. E percebe, no entanto, que os objetivos de tais intervenções são diversos e, por vezes, contraditórios. Considerando a heterogeneidade dos enfoques de tais projetos, o autor procura identificar o principal objetivo de certas intervenções mais divulgadas.

Uma das metas mais comuns dos projetos de “revitalização” – termo que deve ser usado com cautela, pois implica que os setores sociais privilegiados e usos mais prestigiados que passam

a ocupar tais áreas seriam mais “vivos” do que os usos e usuários existentes, sendo preferível o vocábulo “requalificação” - é o fortalecimento da economia da cidade, buscando compensar as perdas dos postos de trabalho que resultam das mudanças estruturais nas áreas portuárias, com a criação de empregos e com a intenção de reintegrar a população que vive próxima ao porto no mercado local de trabalho. Como exemplo desse objetivo, podemos citar o setor portuário Leste (East End / Docklands) de Londres, no qual, desde os anos 1970 houve mudança estrutural que provocou a perda de mais de 80 mil postos de trabalho.

Por volta do final dos anos 1980, a nova política de desregulamentação da London Dockland Development Corporation (LDDC) fomentou uma série de obras, principalmente na área central dos Docklands e no entorno do Canary Wharf. Mediante desregulamentação urbanística e cedendo para a iniciativa privada o controle do planejamento e a promoção imobiliária da área, foram previstos mais de 20 edifícios de escritórios. Embora o objetivo de criar 100 mil postos de trabalho tenha sido considerado, outros problemas sociais surgiram, como a exigência de outras qualificações profissionais para os novos postos de trabalho, fato que não garantiu a oportunidade de emprego esperada (SCHUBERT, 2004).



Figura 22: Canary Wharf, a zona empresarial na antiga área portuária de Londres
Fonte: <https://goo.gl/ValmD0>. Acesso em 11 jun. 2015.

Destacamos, também, outro enfoque dos projetos de requalificação de frentes de água: um reposicionamento no contexto da competitividade global das cidades. Esse é o caso de

Melbourne, que, ao ser “ultrapassada” em importância pela cidade olímpica de Sydney, foi alvo da construção de um centro de lazer e a revitalização de um corredor ribeirinho (antiga área industrial) junto ao rio Yarra. Ressalta-se também o novo uso que foi dado ao mais antigo porto de Melbourne, o Victoria-Harbour, uma área de 220 ha, próxima ao centro da cidade, que é ocupada por estádios e edifícios em altura. Aproveita-se, com efeito, a reconversão portuária como oportunidade para desenvolvimento urbano e captação de investimentos externos (SCHUBERT, 2004).



Figura 23: Docas Sul do rio Yarra, em Melbourne

Fonte: Dondytong, disponível em <https://goo.gl/89ihD2>. Acesso em: 12 jun. 2015.

Outra questão a ser considerada por Schubert (2004) é o caso da perda de importância que as áreas centrais assumem com relação à periferia, com a decadência residencial e o despovoamento dessas áreas das cidades. Acrescenta-se a isso a subutilização das zonas portuárias. Esse contexto supõe novas opções de desenvolvimento urbano, considerando que, em muitos casos, isso pode possibilitar a reintegração espacial do centro da cidade, do porto e da orla marítima.

Nesse sentido, a reorganização do espaço urbano por meio de projetos urbanos nas frentes aquáticas tornou-se outra meta a ser alcançada, como se observa em Boston, onde, nos anos 1960 foi iniciada uma importante reestruturação de sua frente de água. As ações de revitalização da área desativada do porto começaram com a construção do Centro Governamental, fora da orla, e destinado a concentrar instituições da Administração Pública. Para a sua construção, foram demolidas grandes extensões do interior da cidade, algo que produziu fortes críticas. Com a conservação de mercados, e a recuperação dos espaços livres, criou-se uma situação estratégica para a atração de hotéis, residências de luxo, atracadores de barcos de turismo e um aquário. Embora com custos altíssimos, um dos alcances do projeto foi a integração do centro da cidade à sua frente fluvial.



Figura 24: A frente de água de Boston, Rows Wharf, com diversidade de funções, como hotéis, restaurantes, palcos flutuantes, cinema, uma marina e um terminal hidroviário
 Fonte: <https://goo.gl/G2g7Vm>. Acesso em: 12 jun. 2015.

Sob a óptica do que representam as novas paisagens que surgem com as intervenções contemporâneas nas frentes de água, Muñoz (2008) analisa as frentes de água como possíveis territórios da *urbanización*, que surgem, com origem programas de renovação urbana, como

[...] espaços convertidos em ilhas autossuficientes com um funcionamento independente em relação ao resto da cidade. Neles, a subdivisão do território em parcelas para os diferentes usos comerciais, lúdicos e turísticos oferece um território divertido, pela acumulação de espaços de lazer e consumo, mas ao mesmo tempo de trata de um lugar limpo, e o é, pelo menos em dois sentidos: primeiro pela seguranças das instalações, com sistemas de vigilância em alguns casos muito sofisticados; segundo pela absoluta simplicidade dos itinerários que se oferecem, em muitos casos desenhados para favorecer o controle do espaço. [...] Um lugar de diversão controlada, uma superfície divertida mas limpa, tão lisa e polida como as lâminas de água que têm sido conservadas como um souvenir do passado portuário e industrial. (MUÑOZ, 2008, p. 65, tradução nossa).

2.3.2 Frentes de água em novas centralidades urbanas

Outra vertente são as frentes de água (em sua maioria, frentes marítimas) que se constituíram como áreas de expansão da cidade, geralmente ocupadas como lugar de moradia

pelas camadas de mais alta renda, num processo de saída das áreas centrais e constituição de outras centralidades.¹⁹

Algumas dessas áreas tinham características balneárias, que, ao longo do século XX, com a difusão do hábito do banho de mar, se tornaram novas localizações de moradia, como exemplifica Villaça (2001), com o caso dos balneários mediterrâneos europeus e o famoso balneário da Holanda do século XIX, Scheveningen (Figura 25).



Figura 25: Balneário de Scheveningen, na Holanda; Hotel Steigenbergen Kurhaus (esquerda) e calçadão elevado (direita)

Fonte: acervo da autora.

Villaça (2001) também destaca o fato de que, no Brasil, na passagem do século XIX para o século XX, o hábito do banho de mar começou a ser valorizado, primeiramente no Rio de Janeiro. As localizações próximas às praias e frentes de mar passaram a assumir lugar de destaque nas preferências de moradia, com o saneamento das praias. Novas dinâmicas e processos de ocupação urbana promoveram a transformação destas frentes e de suas áreas de influência, como é o caso de Copacabana. Podemos também observar processos semelhantes em Balneário Camboriú (Figura 26), Santos-São Vicente-Guarujá, Niterói e Vitória. Esse processo foi difundido apenas na segunda metade do século XX, para cidades nordestinas, a exemplo do Recife (Figura 27) e de Fortaleza (VILLAÇA, 2001).

¹⁹ Apenas após meados do século XVIII é que as elites européias manifestaram relações mais próximas com o mar, haja vista que, até esse período, as interpretações (clássicas) sobre o mar o relacionavam ao entendimento bíblico (dilúvio, punição, caos, incompreensão, medo). No século XIX, com base no discurso médico, surgiu maior interesse e busca por aproximação da natureza e do mar, entendido como algo a ser descoberto. (CORBIN, 1989).



Figura 26: Orla do Balneário Camboriú: paisagem verticalizada

Fonte: http://vagasembarcado.com/_images/news/balne%C3%A1rio-cambori%C3%BA.jpg. Acesso em: 20 jun. 2015.



Figura 27: Calçadão de Boa Viagem, Recife-PE

Fonte: <http://goo.gl/MqVYX6>. Acesso em: 23 mar. 2014.

Vários fatores, dentre eles a abertura de avenidas e o acesso da população às áreas praianas, com o advento de novas modalidades de transporte, a saber, bondes e depois, automóveis, ensejaram projetos de urbanização dessas orlas, que passaram a receber serviços e equipamentos relacionados ao lazer, como calçadas e calçadões, bancos, anfiteatros, palcos, barracas, quiosques, cicloviás, faixas para corredores, postos de salvamento, quadras esportivas, redes, aparelhos de exercício, e assim por diante.

Esse processo pode ser verificado em diversas metrópoles litorâneas no Brasil, a exemplo do Rio de Janeiro, Recife e Fortaleza. Nestes três casos, verificou-se inicialmente uma transformação de áreas de dunas, pouco acessíveis e ocupadas por comunidades pesqueiras, pelas residências de veraneio, alguns hotéis e clubes. Com uma melhoria dos acessos, seja por transporte público ou particular, essa ocupação passou a preencher a frente marítima. E assim, ela mesma passou a ser transformada pela verticalização. Esta, limitada no início a edifícios baixos, mais recentemente passou a ser intensiva, ensejando uma faixa de edifícios altos, via de regra progressivamente mais alta e densa conforme a proximidade da praia. Assim, em poucas décadas, convergiram para essas áreas intervenções urbanas (privadas e públicas) que provocaram profundas transformações nas suas paisagens, no meio ambiente e nos padrões de ocupação urbana.

O primeiro projeto de urbanização paisagística em frentes marítimas de grande porte, no território brasileiro, foi o grande parque linear da orla de Santos (São Paulo), criado no final dos anos 1930 (Figura 28) e (Figura 29). Segundo Macedo (1999), esse projeto contava com amplas áreas ajardinadas na margem da praia.



Figura 28: Jardins da orla de Santos por volta de 1936
Fonte: <http://goo.gl/s5PcBm>. Acesso em: 12 jun. 2015.



Figura 29: Orla de Santos, vista recente
Fonte: <http://goo.gl/stlB1k>. Acesso em: 12 jun. 2015.

Del Rio e Simbieda (2013) destacam o caso da Avenida Atlântica (Figura 30), projeto que marcou a paisagem urbana, com base nos planos de circulação e transporte financiados por verbas federais; projeto que deu continuidade à via expressa do Aterro do Flamengo e transformou a costa de Copacabana por meio de um aterro hidráulico que alargou a área de areia, permitindo a construção de um bulevar com passeios largos e paisagismo de Burle Marx. Esse modelo tornou-se referência para praticamente todas as cidades costeiras brasileiras, o que contribuiu tanto para a valorização imobiliária como para a segregação sócioespacial.



Figura 30: Avenida Atlântica em 1956

Fonte: <http://goo.gl/BRéTbM>. Acesso em: 23 abr. 2014.

No caso de um país tropical, a praia apresenta um maior valor de uso do que nas regiões temperadas, como em Los Angeles, na Côte d'Azur e Miami, cidades em que o seu uso se restringe a poucos meses durante o ano. Assim, Villaça (2001) explica que mudanças nas formas de morar e na forma urbana de bairros de alta renda do Rio foram provocadas em parte por elementos como a praia, o hábito do banho de mar, o clima, a vida ao ar livre e o espaço construído.

Como exemplo, o processo de ocupação dos bairros contíguos à orla da Praia de Iracema, Meireles e Mucuripe, em Fortaleza, se intensificou com a abertura da Avenida Beira-Mar e dos projetos de urbanização da orla.

Ultimamente estas áreas são alvo de (novas) intervenções urbanas, como forma de potencializar o uso de seus espaços livres, dinamizando o comércio e serviços da área, constituindo-se como atrativo turístico e, por conseguinte, incidindo sobre a valorização imobiliária de suas áreas contíguas.

Se, por um lado, as intervenções nas frentes de água interferem positivamente na qualidade dos espaços públicos e conferem novas funções e qualidades às áreas portuárias ou balneárias em obsolescência, por outro, podem também provocar problemas resultantes da intensa ocupação

turística ou residencial, da falta de integração social e da má distribuição de postos de trabalho entre antigos e novos moradores, além da pressão exercida sobre o meio ambiente (LISBOA, 1998). Entre esses efeitos, desejados, sistematizados ou não, a "gentrificação" é um deles. Como explica Lisboa (1998), enquanto se pretende dinamizar econômica e socialmente certas áreas por meio de intervenções urbanas, é possível haver um choque com o modo de vida de populações locais, que têm um imaginário próprio acerca da cidade, que conservam a memória e as origens dos lugares.

No próximo capítulo, buscaremos, com suporte em estudos de casos referenciais (Barcelona, Amsterdã, Roterdã e Copacabana), exemplificar e discutir as questões levantadas até aqui, por meio de uma análise crítica dos projetos e intervenções em frentes de água que marcaram a transformação dessas áreas e cidades, e que ganharam impulso a partir dos princípios e práticas do urbanismo contemporâneo, com suas inovações, alcances, limites e contradições.

3 PROCESSOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS EM FRENTES DE ÁGUA: CASOS REFERENCIAIS

NESTE CAPÍTULO, NOS APOIAREMOS EM ESTUDOS DE CASOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS QUE POSSAM SUBSIDIAR UMA REFLEXÃO MAIS ABRANGENTE E CRÍTICA ACERCA DO OBJETO DE PESQUISA. QUAIS OS NOVOS PROCESSOS URBANOS INERENTES ÀS FRENTES DE ÁGUA NOS ÚLTIMOS ANOS? DE QUE FORMA ESSAS INTERVENÇÕES INCIDEM SOBRE SUAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA? ESCOLHEMOS, PARA OS CASOS INTERNACIONAIS, O DE BARCELONA (INTERVENÇÕES NA FRENTE MARÍTIMA DURANTE E APÓS OS JOGOS OLÍMPICOS DE 1992) E EXPERIÊNCIAS NO TERRITÓRIO HOLANDÊS, A SABER, O CASO DAS DOCAS SUL DO RIO IJ, EM AMSTERDÃ²⁰ E A ÁREA DE *KOP VAN ZUID*, EM ROTERDÃ. COMO CASO NACIONAL, ESCOLHEMOS O DA ORLA DE COPACABANA, MAIS ESPECIFICAMENTE, AS INTERVENÇÕES NA AVENIDA ATLÂNTICA E SUAS RELAÇÕES COM A OCUPAÇÃO DO BAIRRO. PARA CADA ESTUDO DE CASO, ABORDAMOS OS ANTECEDENTES DOS PLANOS E PROJETOS ESTUDADOS, AS PROPOSTAS E PERCURSOS ENVOLVIDOS EM SUA ELABORAÇÃO, SUAS ESTRATÉGIAS DE IMPLEMENTAÇÃO, OS AGENTES E INSTRUMENTOS ENVOLVIDOS, O DESENHO URBANO E O TRATAMENTO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DAS FRENTES DE ÁGUA, CONSIDERANDO O CONTEXTO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA.

3.1 Barcelona Cidade Olímpica

3.1.1 Antecedentes

Constituído ao longo do século XIX, o Município de Barcelona (Figura 31) configura-se como o somatório de três territórios diferenciados, sejam eles: a Ciutat Vella (cidade histórica), o L'Eixample (centro moderno), correspondente à planície litorânea desenvolvida segundo o Plano Cerdá, a partir de 1859; e os núcleos periféricos, como Sants, Les Corts, Sarrià, Gràcia, Horta Sant'Andreu, Sant Martí, integrados à malha da cidade no final do século XIX.

Tendo como base estas realidades, o Ayuntamiento Democrático²¹ criou distritos específicos. O processo de constituição da cidade de Barcelona foi característico de várias cidades industriais europeias. Ao término da Guerra Civil Espanhola, em 1939, a população de Barcelona, um território que atualmente abrange 100 quilômetros quadrados, contava com aproximadamente um milhão de pessoas. Os anos 1950 e 1960 foram marcados por um crescimento abrupto da população, que chegou a quase dois milhões de habitantes no início dos anos 1970 (BORJA, 2011).

²⁰ Essa denominação "Docas Sul de Amsterdã" está sendo utilizada nesta pesquisa para as intervenções na *Zuidelijke IJ-oever*, correspondente à margem sul do Rio Ij. Não foi encontrada uma denominação oficial em português para essa área da cidade de Amsterdã e, por isso, propomos a que usamos aqui.

²¹ O Ayuntamiento (Prefeitura) de Barcelona é uma das quatro administrações públicas com responsabilidade política na cidade de Barcelona, juntamente com a Administración General del Estado de España (Governo Central), a Generalidade (*Generalitat*) de Cataluña, Governo Regional, e a Diputación de Barcelona, Conselho Municipal.

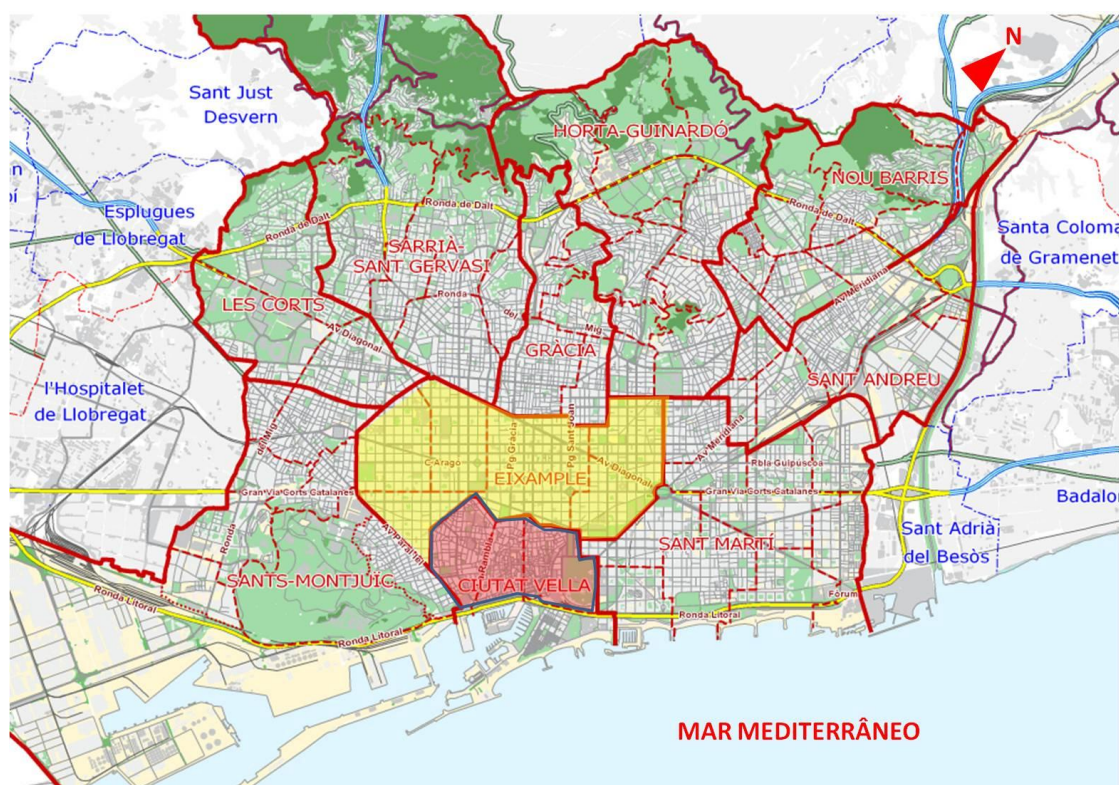


Figura 31: Município de Barcelona (em amarelo: L'Eixample; em vermelho: Ciutat Vella; e demais áreas periféricas)

Fonte: <http://goo.gl/WyhqOY>. Acesso em: 3 jun. 2015, modificado pela autora.

Neste ínterim, identifica-se o final de uma longa etapa do planejamento - "a era Bidagor"²² - em que é possível reconhecer um modelo de cidade, ou, pelo menos, de pensar a cidade e atuar sobre esta, por meio de seu "pleno" controle. Deve-se considerar também que o planejamento moderno se institucionalizou no período do regime franquista, de caráter centralizador e autoritário. Tanto a política urbana - em geral - como os planos municipais, eram aprovados pelo Governo Central.

Assim, foi por volta da segunda metade dos anos 1970 e início dos anos 1980 (quando da queda do regime franquista, entre outros fatores, como a chegada de novas referências urbanísticas europeias, a exemplo das experiências inglesas, francesas e italianas) que ocorreu uma inflexão quanto à história do planejamento espanhol. Várias cidades, a exemplo de Madrid e Barcelona passaram a abordar o planejamento de forma descentralizada, considerando também a nova dinâmica populacional (TERÁN, 1997).

Neste contexto, em 1976 foi constituído pelo Ayuntamiento o *Plan General Metropolitano* (PGM) e também a *Corporación Metropolitana de Barcelona* (CMB), dissolvida em 1987, embora tenha servido como base para ações contemporâneas. Esse processo demonstra que a organização política da cidade-município foi marcada pela descentralização (BORJA, 2011; MOLET, 2011).

²² Refere-se ao urbanista Pedro Bidagor, autor de um dos planos para a cidade de Madrid, o Plano Bidagor, em 1939,

O *Plano General Metropolitano* introduziu metodologias novas quanto ao entendimento do solo urbano - por meio da *Ley del Suelo* de 1976 - entre elas, a classificação da dinâmica do solo em termos de processos, diferenciação de sistemas e zonas. Ademais, multiplicou a quantidade de áreas de equipamentos públicos e áreas verdes, além de reduzir a área edificável na cidade. Abandonou, também, a rigidez o zoneamento tradicional, ao flexibilizar usos e pormenorizar os traçados. Ao passo que o plano trazia heranças do planejamento oficial - marcado pela intenção redistributiva e de reequilíbrio do território - propunha inovações ao reconhecer o caráter limitado do planejamento tradicional e assumir de forma realista a sua inserção no sistema capitalista (TERÁN, 1997).

Nos anos 1980, após o fim do regime franquista, a cidade de Barcelona e a região da Catalunha ganharam autonomia e foram marcadas predominantemente por políticas públicas e urbanísticas de caráter declaradamente democrático e integrador, com o estímulo à mistura de usos e setores sociais, diversidade de atividades e distribuição menos desigual de serviços e equipamentos, embora reconhecendo as desigualdades nos distritos e relativa especialização social e funcional (BORJA, 2011).

Embora no ano de 2000, a cidade tenha passado por um processo de redução populacional, passando a ter cerca de 1,5 milhão de habitantes, a partir de 2005, a população voltou a crescer, devido ao grande número de imigrantes (BORJA, 2011).

3.1.2 Novos caminhos do urbanismo: a Cidade Olímpica e a frente marítima

Considera-se um dos marcos para novos caminhos do urbanismo em Barcelona as primeiras eleições municipais livres após o fim do regime franquista, em 1979, a partir das quais muitos profissionais que haviam se comprometido nos movimentos sociais de bairro surgidos nos últimos anos do franquismo passaram a assumir cargos políticos. Assim, foi possível certo acordo entre o governo de orientação esquerdista e uma ampla base política e social (BORJA, 2011; TERÁN, 1997).

Esse governo obteve apoio de movimento sociais populares, além de setores profissionais, econômicos e intelectuais. Embora tenha sido um período de desemprego, crise industrial e problemas financeiros por parte da Prefeitura Municipal, tal fato possibilitou a adoção de medidas de forte conteúdo social objetivando-se reduzir déficits existentes, reequipar as cidades e as periferias. Ações públicas imediatas foram possíveis graças à clareza quanto aos objetivos do urbanismo, que deveriam estar pautados no atendimento às demandas sociais prioritárias e na execução de projetos como: equipamentos de bairro, recuperação de edifícios de qualidade,

espaços públicos nas suas diferentes escalas, animação sociocultural da cidade, planos de revitalização ou renovação de conjuntos degradados, etc. (BORJA, 2011; CAPEL, 2007).

Assim, mesmo sem recursos suficientes para resolver carências decorrentes da crise econômico-industrial, como o problema habitacional, as ações apostaram na conservação e reutilização de áreas ou edifícios da cidade, mediante projetos urbanos de pequena escala, ao nível do bairro (CAPEL, 2007). Ademais, essas intervenções foram realizadas no momento em que ganhavam força as críticas ao “plano” – o *master plan* integrado e abrangente, de teor funcionalista e modernista - como instrumento normativo do território. O PGM – *Plan General Metropolitano* promulgado em 1976 -, não obstante o seu caráter inovador nos anos 1970, era visto como um obstáculo a ser superado. Assim, o plano foi reinterpretado, adotando-se certa liberdade para encontrar opções adequadas ao contexto de sua aplicação, realizando-se modificações no plano, quando necessário.

Essas soluções foram implementadas de maneira geral, atendendo às principais demandas sociais e urbanas e coincidiram com o período de adesão da Espanha à Comunidade Europeia em 1986, além da aceleração da globalização da economia e da crescente necessidade de reinserção das cidades, particularmente de centros com tradição industrial e portuária como Barcelona, no sistema urbano sendo redefinido em escala mundial.

Com vistas a estabelecer diálogos e cooperação, multiplicaram-se iniciativas e procedimentos, como a reflexão sobre grandes projetos, a candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, as novas centralidades, a frente marítima, a transformação de bairros degradados, entre outros (BORJA, 2011).

Assim, mesmo antes dos Jogos Olímpicos, havia um contexto favorável já indicativo das mudanças nos caminhos que o Urbanismo iria percorrer nos anos seguintes. A cidade, em meados dos anos 1980, passou a se consolidar política, cultural e economicamente, fenômeno que se evidenciou já no ano de 1983, sob a liderança de prefeito Pasqual Margall, (1941-), do Partido de los Socialistas de Cataluña, que se manteve no poder por 15 anos, de 1982 a 1997. Uma das estratégias de sua administração foi a descentralização e o diálogo social entre distritos, o que contribuiu para embasar e legitimar o lançamento do Plano Estratégico da Cidade em 1988. Além da liquidação da dívida municipal, e da aproximação a profissionais do Urbanismo considerados de alta qualificação, esse processo culminaria na nomeação olímpica para a organização dos Jogos de 1992.

Os Jogos Olímpicos são considerados por Borja (2011) como ponto de inflexão, no sentido de corroborar a imagem da cidade de Barcelona de forma positiva, por seu caráter democrático e cidadão. Vale ressaltar a existência de certa tradição de tirar proveito de eventos

internacionais para projetar internacionalmente a imagem da cidade, a exemplo das Exposições Universais realizadas em Barcelona em 1888 e 1929. Nestas, também as áreas de intervenção relativas aos eventos - o Parc de La Ciutadella e o Montjuic, respectivamente - haviam sido remodeladas e contribuíram para o desenvolvimento urbanístico da cidade à época (CAPEL, 2007).

No contexto dos anos 1990, entre os grandes projetos criados em função dos Jogos Olímpicos, podemos listar aqueles correspondentes às áreas principais: Vila Olímpica, (alojamento de atletas), Porto Olímpico, Anel Olímpico sobre o Montjuic (para equipamentos de maior porte), e a construção de um cinturão viário, com a intenção de conferir qualidade à periferia. Para viabilizar e executar os projetos para os Jogos Olímpicos de 1992, foram firmadas parcerias estratégicas entre a Prefeitura Municipal, o Governo da Espanha e a Comunidade Europeia, além de empresas privadas.



Figura 32: Vista da costa de Barcelona de onde atualmente se situa o Port Olímpic, em fevereiro de 1986

Fonte: <http://goo.gl/A0ITyT> Acesso em: 3 jun. 2014.

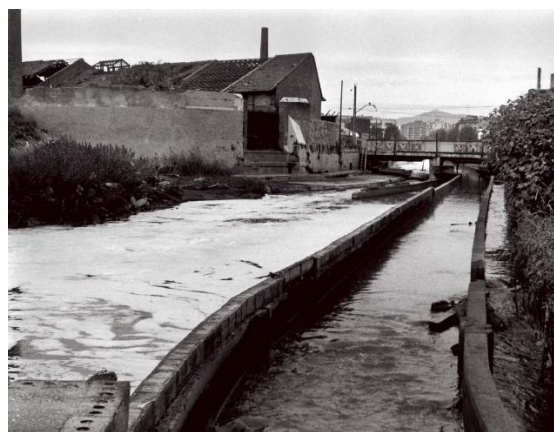


Figura 33: Esgoto a céu aberto no bairro Bogatell, distrito de San Martí, em 1986

Fonte: <http://goo.gl/zvRYK0>. Acesso em: 3 set. 2014.

Destacam-se as intervenções em sua frente litorânea (Figura 34), que desde o século XIX fora ocupada por bairros periféricos e habitações de baixa renda, tendo sido eliminadas em sua maioria desde os anos 1970. A paisagem era caracterizada pelas indústrias desativadas, confirmando a marginalização do lugar. A água da praia era insalubre e tinha coloração acinzentada em razão do despejo de resíduos urbanos (Figura 34), fazendo dessa área da praia um esgoto a céu aberto (Figura 33). Soma-se a esta condição o isolamento desta área em relação à zona do L'Eixample, em virtude da presença de duas linhas férreas na zona. Ademais, os bairros ao longo da costa eram marcados pela existência de favelas.



Figura 34: A frente litorânea de Barcelona, entre os rios Llobregat e Besós

1. Porto logístico; 2. Porto Comercial; 3. Montjuic; 4. Port Vell; 5. Barcelona antiga; 6. Área do Projeto Vila Olímpica; 7. Passeio Marítimo; 8. Extensão da Avenida Diagonal Mar e reforma urbanística do Besós.

Fonte: www.googleearth.com. Acesso em: 5 abr. 2015, modificado pela autora com base em Fernandes (2012, p. 160).

A Vila Olímpica (Figura 34), concebida em seu plano geral entre 1985 e 1992, de autoria dos arquitetos Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, Oriol Capdevila e Francesc Gual, constituiu um projeto-chave para a renovação do setor leste da cidade, sobretudo a frente litorânea. Outrossim, foi pensada para ser convertida posteriormente, após o final dos Jogos, em um bairro residencial, fato significativo para o acesso da cidade ao mar, que até então, era cortado pela barreira de indústrias e pela infraestrutura rodoviária.



Figura 35: Área do Projeto Vila Olímpica

Fonte: https://c1.staticflickr.com/5/4071/5166331282_6e2376c745_z.jpg. Acesso em: 4 jun. 2015.

A Vila Olímpica representou o pontapé inicial para uma série de planos e projetos que seriam desenvolvidos para redefinir uma orla marítima correspondente a três quilômetros, até o

limite leste da cidade, na embocadura do rio Besós. A reconversão do distrito de Sant Martí, também situado no vetor leste, esteve inserida nesse processo, sendo integrado à cidade como o mais novo bairro de Barcelona.

Importante é associar essa transformação às intervenções em grande escala das infraestruturas do litoral, como, por exemplo: a construção do anel viário (Ronda) rebaixado em relação ao mar, a elevação de mais de dois quilômetros de linhas ferroviárias junto à praia, a construção de defesas costeiras para a consolidação da faixa litorânea e formação de faixas de areia (novas praias), e o desvio do coletor de esgoto da cidade, que foi canalizado até a estação de tratamento. Essas intervenções foram fundamentais para a construção da Vila, mas principalmente para uma série de intervenções posteriores, como aquelas do setor Frente Marítimo, relacionadas ao sedimento do Fórum das Culturas, em 2004 (BORJA, 2011; MOLET, 2011).



Figura 36: Trecho do Anel Viário (Ronda)
Fonte: <http://goo.gl/BcTVUR>. Acesso em: 2 jun. 2015.



Figura 37: Vila Olímpica, área residencial
Fonte: <http://goo.gl/3YT1zt>. Acesso em: 2 jun. 2015.

Foi em 1993, sobretudo, que o planejamento do quadrante leste de Barcelona foi iniciado, privilegiando a Frente Marítima, a Diagonal Mar e o prolongamento da Avenida Diagonal. Os planos desse setor serviriam como base para o desenvolvimento urbanístico que ocorreria nas décadas seguintes. O Passeio Marítimo diante da orla e o novo trecho da Avenida Diagonal foram iniciados nos anos 1990 e seriam continuados no século XXI. Molet (2011) destaca a importância dos projetos olímpicos como alavanca para projetos posteriores, como aquele da frente marítima.



Figura 38: Passeio Marítimo de Barcelona
Fonte: <http://goo.gl/IGlSB8>. Acesso em: 3 jun. 2015.



Figura 39: Passeio Marítimo de Barcelona, e o *Port Olympic*, ao fundo
Fonte: <http://goo.gl/iGe7GQ>. Acesso em: 3 jun. 2015.

O Fórum das Culturas, de 2004, foi o grande evento que catalisou intervenções urbanísticas na cidade após os Jogos Olímpicos de 1992. Esperava-se que esse evento e os projetos a ele relacionados fossem capazes de provocar a recuperação da frente litorânea, com o reestabelecimento ambiental da zona decadente junto da foz do rio Besòs e a possibilidade de implantação de uma outra marina e edificações para exposições e congressos (CAPEL, 2007). Não teve, entretanto, o mesmo potencial transformador de desenvolvimento urbano do litoral na escala metropolitana, na medida em que impactou, a curto prazo, apenas o Município de Sant Adrià del Besós.



Figura 40: Área de implantação do Fórum das Culturas, de 2004
Fonte: <http://goo.gl/ZDhVky>. Acesso em: 2 jun. 2015.

É considerada exitosa a proposta integradora da construção da Vila Olímpica, bem como ocorre com a regeneração da Ciutat Vella, entre outros projetos. Capel (2007) aponta que uma das razões para esta condição foi a fundamentação dos projetos, baseada numa ruptura com o planejamento funcionalista. Havia uma consciência quanto à negação dos preceitos do urbanismo da Carta de Atenas. Isso pode ser compreendido na medida em que as ações se concentraram menos na criação de espaços públicos, de circulação e zonas de habitação, e mais na consideração de espaços (existentes) como praças, ruas e bairros.

É preciso, ainda, considerar a questão do tempo relacionado aos projetos; uma certa autonomia destes ante os ciclos políticos e mandatos eleitorais possibilitou a integração de temporalidades maiores. Isto foi possibilitado na medida em que as metodologias adotadas nos planos estratégicos de Barcelona fortaleciam articulações políticas²³ e administrativas buscadas pela prefeitura, como parte de sua reforma administrativa. O “modelo Barcelona” deve ser entendido, assim, muito mais como uma metodologia do que como um modelo formal (CAPEL, 2007; SUBIRATS, 1989).

3.1.3 A disseminação do modelo Barcelona

A questão sobre a existência de um “modelo Barcelona” não é unânime. Podemos, entretanto, lembrar que, sobretudo nos anos 1990, período que coincidiu com as transformações urbanas nessa cidade, outras como Buenos Aires (Puerto Madero) e Rio de Janeiro também buscaram novos caminhos para suas intervenções urbanísticas, tomando-a, por vezes, como referência exitosa.

Vale entender a que corresponde esse suposto “modelo Barcelona”, pelo menos para aqueles que o consideram. Montaner (2012) reconhece o "modelo Barcelona" e explica três de suas principais características: uma delas é "o projeto urbano versus o planejamento urbano", referindo-se à possibilidade de intervenção e projeto numa escala intermediária, para garantir ao mesmo tempo a qualidade da arquitetura e do espaço público, e para inovar o planejamento tradicional, na redefinição de usos, gabaritos etc.

A segunda característica refere-se à ênfase no espaço público como elemento de ligação urbana, a exemplo da abertura da cidade para a frente marítima, com a criação de praias públicas e passeios (calçadas, *promenades*) públicos à beira-mar. O terceiro traço deste "modelo" é o acordo, o consenso, estabelecido entre a Administração Pública e o setor privado, ou seja,

²³ A prefeitura articulava-se com os setores políticos anteriormente alijados, ao passo que também era submetida às condições e desafios do mercado.

naquele contexto, firmar parcerias entre forças políticas de tradição socialistas e os investidores privados.

Do ponto de vista social, o principal objetivo do modelo Barcelona foi alcançar um equilíbrio, ou seja, uma distribuição equitativa de equipamentos e serviços para garantir uma melhor qualidade de vida para a cidade como um todo. O objetivo final era fortalecer o sentimento de que todas as pessoas estavam experimentando a vida urbana, o sentimento de que cada um pertencia à nova cidade. (MONTANER, 2012, p.49; tradução nossa).

Percebe-se na intenção de Montaner que estas características estão fortemente atreladas a um contexto específico. Assim, Capel (2007) esclarece essa questão sobre o “modelo” a que se referem muitos autores. Embora não concorde com a ideia de “modelo”, o autor explica que duas modalidades de intervenções sobre a cidade poderiam ser enumeradas em Barcelona: aquelas do início dos anos 1980 até a preparação para os Jogos Olímpicos e aquelas que se produzem desde o período de preparação para esse megaevento.

Na primeira situação, alguns traços das transformações que aconteceram em Barcelona podem ser enumerados: a ação baseada no projeto do espaço público como lugar urbano e coletivo por excelência; a ação imediata por meio de projetos urbanos que oferecem respostas à realidade imediata de cada bairro; a reconstrução da cidade, em vez de sua expansão; a compacidade e a continuidade urbana no lugar da suburbanização; o crédito concedido à eficácia do projeto sobre a falta de definição do plano. Ressaltamos, ainda, o contexto e as medidas - sociais e políticas - para implantação de tais ações, como:

[...] movimentos sociais e reivindicações urbanas, a ênfase na participação e o acordo popular em relação às transformações propostas, medidas de descentralização municipal, estratégias culturais, a preocupação com a coesão social, a atenção ao planejamento estratégico, a colaboração público-privada. (CAPEL, 2007, p. 8, tradução nossa).

Os Jogos Olímpicos significariam uma ruptura no processo de maior cunho social iniciado anteriormente, na medida em que se deixava de atuar sobre a cidade, em pequena escala, para atuar sobre esta por meio de grandes projetos. A prioridade das ações sobre a cidade passava, assim, da escala do bairro - equipando-o para promover maior qualidade de vida à sua população local - para a escala da cidade global, aparelhada para estar mais competitiva no mercado mundial (CAPEL, 2007). Vale ressaltar que foi esse novo “modelo”, correspondente ao período após a preparação para os Jogos Olímpicos, que foi vendido a outras cidades, como mostra Borja (2011).

O Governo de Barcelona empenhou-se na integração a uma série de redes de cidades, enfatizando também a cooperação internacional. Conseqüentemente, houve a difusão, via *marketing* institucional, de sua experiência administrativa, para países europeus e da América Latina. Tanto a constituição da rede das Eurocidades em 1989, como a criação do Centro

Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano - CIDEU (grande instrumento de disseminação do modelo de desenvolvimento estratégico da Catalunha), desde 1993, foram iniciativas que tiveram a participação ativa do governo de Barcelona. Vale ressaltar a criação da empresa TUBSA (Tecnologias Urbanas Barcelona S.A.), com a cooperação internacional em 1991, subsidiada em parte pelo Ayuntamiento, com o objetivo de manter intercâmbios e prover assistência técnica a outras cidades de outros países em vias de desenvolvimento (BORJA, 2011; COMPANS, 2005), entre elas o Rio de Janeiro, como há pouco.

Sobre essa “generosidade” dos consultores catalães, Compans (2005) alerta para o fato de que algumas questões não devem ficar obscurecidas no entendimento do processo de divulgação do modelo de Barcelona, tendo em vista a relação comercial estabelecida entre os governos das cidades (consumidores) e os consultores (vendedores), cujo produto é o modelo do empreendedorismo competitivo. Destacamos, nessa reflexão, o fato de que essa experiência sistematizada como modelo, é disseminada para distintas localidades, com contextos particulares e específicos. Como exemplo da “venda” dessa mercadoria, cita-se o exemplo da Prefeitura do Rio de Janeiro, que, em 1993, após a realização de um seminário intitulado “Rio-Barcelona: Estratégias urbanas”, com participação dos integrantes da TUBSA, houve a assinatura de um convênio entre a Associação Comercial no Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), para elaboração de um plano estratégico, com consultoria da TUBSA (COMPANS, 2005).

Portanto, a forma da gestão adotada na cidade de Barcelona, na sua preparação para os Jogos Olímpicos de 1992, tornou-se paradigmática para muitas cidades latino-americanas, a exemplo das experiências recentes em Buenos Aires/ Puerto Madero, Belém/ Docas, Rio de Janeiro/ Porto Maravilha etc. Abrantes (2010, p. 211) explica que o “modelo Barcelona” ficou conhecido como um

[...] conjunto de intervenções de reestruturação urbana realizadas a partir dos anos 80 na cidade de Barcelona, com recurso ao planeamento estratégico e operacional e à gestão público-privada, numa perspectiva de desenvolvimento social e econômico da cidade.

Vale considerar, também, que essa referência à cidade de Barcelona também passou a ser questionada desde perspectivas diferentes. Do ponto de vista da crítica ao seu caráter empresarial, considerou-se excessiva a ênfase concedida ao turismo, aos grandes eventos, ao setor de serviços e à promoção imobiliária. Do ponto de vista das esquerdas, surgiram críticas quanto à transformação das cidades em “parques temáticos”, sua turistificação e “disneyficação”, produzindo lugares de consumo para um público de alto poder aquisitivo, em detrimento do atendimento a áreas e populações com situações urbanas e sociais problemáticas.

Como já explicado, os efeitos dos Jogos Olímpicos e de toda a sua preparação foram, em geral, positivos para a cidade de Barcelona. De fato, havia consenso social, resultado de um processo iniciado na década anterior. A criação de infraestrutura foi um dos mais importantes legados para a cidade, de modo a atrair investimentos imobiliários de capital internacional, fato que se consolidou na década seguinte, quando da decisão por sediar o Fórum das Culturas de 2004. As práticas políticas que se seguiram podem ser questionadas, principalmente quanto ao diálogo entre os técnicos e a própria população atingida.

Capel (2007) alerta àqueles que buscaram e, ainda buscam, reproduzir no todo ou em parte o “modelo Barcelona”, para o fato de que é importante esse processo lograr produzir efeitos e respostas no que se refere à vida cotidiana da população local. Para isso é preciso haver maior sensibilidade às necessidades cotidianas a agir sobre o urbano, também em pequena escala. O autor alerta para a perigosa transplantação acrítica desse “modelo” apenas como base para parcerias vantajosas com o setor privado; para intervenções valorizadoras (e gentrificadoras) em áreas urbanas subutilizadas, industriais, portuárias e ferroviárias, nas quais se inserem muitas frentes de água; e para a criação de cenários urbanos (muitas vezes incluindo “âncoras” arquitetônicas, conformadas por edifícios contemporâneos impactantes, ponto em que se destacou o caso de Bilbao, cujas políticas e intervenções propriamente urbanísticas, de requalificação de áreas industriais, habitacionais e portuárias, foram eclipsadas pelo projeto-símbolo do Museu Guggenheim de Frank Gehry, com alta visibilidade internacional, como recurso de *marketing* urbano; ou seja, quando não há o estabelecimento de um diálogo permanente entre as administrações responsáveis, os setores técnicos e os grupos e agentes sociais envolvidos, tais políticas podem reforçar problemas de pobreza urbana, má distribuição de equipamentos, redes e infraestrutura, periferização, irregularidade, marginalização social e segregação espacial.

3.2 Experiências na Holanda: novos processos, novas frentes de água e novas imagens da cidade

Os Países Baixos são reconhecidos internacionalmente por sua capacidade de criar e gerir ambientes naturais e construídos mediante investimentos públicos bem coordenados, provenientes de processos políticos que procuram ao longo do tempo o consenso possível entre segmentos da sociedade holandesa (HEALEY, 2010).

No que concerne à relação entre as cidades e a água, vale ressaltar que nos Países Baixos, se estabeleceu uma relação paradoxal, porquanto a água beneficia as cidades ao permitir a pesca, a

navegação, as trocas comerciais, etc., mas também representa perigo para elas, em razão das possibilidades de inundações e enchentes. Assim, os planos tiveram que levar em conta a gestão das águas, sendo a construção dos diques um importante componente da estrutura urbana (HEALEY, 2010).

Para compreendermos o desenvolvimento urbano das cidades holandesas, faz-se necessário compreender alguns aspectos de sua política urbana. Até os anos 1980, tanto as ações públicas como as particulares sobre o território eram baseadas no modelo *active land policy* ou “política ativa de terra”, fortemente implantado durante o período de maior intensão das políticas do Estado de Bem-Estar holandês, nos anos de 1950 e 1970; e tendo tido prosseguimento, mesmo após a superação do período de produção habitacional massiva pelo Estado (VAN DER KRABBEN; JACOBS, 2013).

Em resumo, essa estratégia, no contexto holandês, se dá, primeiramente, pela aquisição de terra pelo Poder Público. Passando a ser propriedade pública, desenvolve-se o planejamento do uso do solo e a terra é preparada com infraestrutura e outros serviços com recursos públicos. Só assim é liberada para desenvolvimento e intervenção pelo setor privado. Os promotores privados ou usuários finais podem então comprar terrenos prontos para construção para usos residenciais, comerciais ou industriais (VAN DER KRABBEN; JACOBS, 2013). Embora não institucionalizada formalmente, convencionou-se conduzir o desenvolvimento urbano na maior parte dos municípios holandeses por meio da *active land policy*. Assim o Poder Público, por meio dessa ativa política fundiária urbana, assume o papel de regulamentador e provedor de glebas e terrenos, controla o preço destes, e estabelece quais usuários e atividades seriam mais adequados a cada situação urbana, segundo planos e projetos cuidadosos e detalhados – sempre levando em conta uma distribuição que concilie atividades econômicas, habitação para faixas de renda, áreas verdes, institucionais e de lazer, equipamentos, infraestrutura, principalmente de transportes, dimensionada de acordo com as necessidades criadas, e a qualidade espacial e ambiental urbana (ALBUQUERQUE, 2013; VAN DER KRABBEN; JACOBS, 2013). Um modelo intensamente intervencionista, calcado nos planos abrangentes e integrados herdados do período modernista e mesmo anteriores, pois tais políticas fundiárias (antes centradas na municipalização de terras para provisão de habitação social por meio de aluguel) começaram a ser implementadas ainda no início do século XX.

Esse modelo, até há pouco tempo, era o preferido pelas prefeituras holandesas, na medida em que garantia o envolvimento direto do Estado na produção do espaço e a consequente realização das intervenções urbanas de acordo com as políticas públicas consideradas prioritárias, além de permitir a recuperação dos custos pelos serviços públicos por meio da venda dos

terrenos para construção ou, pelo menos, da recuperação de parte da mais-valia urbana gerada pela urbanização das glebas, oferta de infraestrutura e novos usos (Van der Krabben e Jacobs, 2013). O setor privado também manifestava satisfação, uma vez que o modelo permitia que suas obras pudessem ser realizadas em locais com alta qualidade espacial e ambiental garantida pela fidelidade aos projetos urbanísticos propostos, o que reduzia os riscos, e garantia a lucratividade prevista.

Entretanto, se no período de 1950 a 1980, era possível atribuir ao planejamento urbano o papel de conferir à sociedade holandesa um desenho, um ideal social, essa condição foi enormemente transformada nos anos seguintes. No plano nacional, ressalta-se, entre outros fatores, o aumento do valor da terra, provocado pelo crescimento na demanda e pela aquisição de terrenos pela iniciativa privada para produção de habitação “de mercado”. Não era mais possível, pelo poder local, cobrir os custos de aquisição da terra e da provisão da infraestrutura necessária pela sua venda posterior. Não dispondo de recursos, o Poder Público passou a não dispor mais da mesma habilidade em lidar com a aquisição e desenvolvimento da terra (ALBUQUERQUE, 2013), passando a correr riscos financeiros nas negociações urbanas.

De 1990 em diante, como considera Healey (2010), em razão da busca por um ajustamento às pressões da realidade internacional, novos agentes demandaram ações estratégicas com vistas a melhorar a competitividade das cidades e assegurar o papel de centro comercial europeu. Como explicitado no segundo capítulo, esse panorama afetava os grandes centros urbanos, em geral. No contexto holandês, intensificou-se a participação da iniciativa privada no mercado de terras, e demonstrou-se a incapacidade do poder local de lidar de forma autônoma com o desenvolvimento urbano.

Destarte, isso provocou a redução das atribuições antes designadas ao planejamento urbano tradicional, pautado em projetos de larga escala e de longo prazo, no plano compreensivo, físico-territorial e na centralização. Nessa nova condição, a qualidade espacial buscada por cidadãos, e pelas empresas internacionais, na busca por localizações mais competitivas, passou a compor um dos principais itens das novas pautas de planejamento.

Desde o início dos anos 2000, as negociações entre os setores público e privado passaram a ser decisivas para as estratégias de recuperação de mais-valia urbana. Na maioria dos casos, o reinvestimento público se dá na própria área do projeto. É uma tarefa difícil conseguir um acordo que permita investir em outras áreas, de modo a bem equilibrar social e especialmente as melhorias urbanísticas. O novo desafio é inserir instrumentos formais que forcem a iniciativa privada a investir (VAN DER KRABBEN; JACOBS, 2013).

Nesse contexto em que as cidades buscavam um lugar no sistema econômico mundial, os projetos urbanos passaram a configurar alternativas para, ao mesmo tempo, renovar áreas subutilizadas por meio do desenho urbano e de intervenções arquitetônicas, conferindo-lhes novos usos e imagens, bem como atrair investimentos por parte da iniciativa privada. A atuação circunstancial sobre áreas específicas articula os setores público e privado, a fim de corresponder a interesses econômicos e dotar as cidades de vantagens competitivas. No contexto holandês, podemos citar projetos situados em torno das estações ferroviárias, com vistas a corroborar novas centralidades econômicas; e aqueles que atuam sobre áreas habitacionais deterioradas.

Para esta investigação, dois casos foram selecionados como inclusão da experiência holandesa, relativas às frentes de água tão visíveis nesse País, sendo o caso da estratégia Âncoras do Rio Ij (em Amsterdã) representativa de um projeto urbano envolvendo a área de entorno da Estação Ferroviária Central de Amsterdã, e a área do Kop van Zuid (em Roterdã), considerando, também, uma área esvaziada e desvalorizada da cidade de Roterdã, com habitação de baixa qualidade e população de baixa renda. Ressaltamos que ambas os projetos foram desenvolvidos quando a conduta em relação ao desenvolvimento da terra era predominantemente o *active land policy*.

3.2.1 Docas Sul do Rio Ij, em Amsterdã (Anchors of the Ij)

Antecedentes

A cidade de Amsterdã é a maior da Holanda, e aquela que é mais internacionalmente engajada no âmbito desse País. Healey (2010) observa que Amsterdã possui uma grande diversidade sociocultural, ao ser capaz de combinar a preservação de um tecido urbano antigo e a abertura para uma cultura liberal. Por isso, constitui-se como um destino turístico multifacetado, o que lhe confere distintas visões e imagens.

O Rio Ij tivera importância ao conectar a cidade de Amsterdã ao restante do Mundo. Antes de construída a estação central, entre 1882 e 1889, havia uma conexão direta entre a cidade e o mar. Apesar do relevante papel da água no desenvolvimento urbano da cidade de Amsterdã, no século XIX, essa cidade “virou as costas” para sua orla ribeirinha, embora o porto seja importante para a economia da cidade. A construção da estação central de Amsterdã provocou uma ruptura na relação entre a cidade e o Rio Ij. Com a construção da estação, o “cordão umbilical” da cidade passou a ser a própria estação e não mais o Rio Ij (MARSHALL, 2001).

Uma das preocupações centrais no que tange aos esforços de renovação da frente ribeirinha é reestabelecer essa conexão que havia se perdido. Nas realizadas com especialistas que atuaram em projetos na referida cidade, no entanto, estes reconheceram que o principal objetivo

era dinamizar a economia da área, por meio do estímulo a novas atividades econômicas no local do projeto (MARSHALL, 2001).

Novas frentes de água

Em muitas cidades, o período Pós-Segunda Guerra Mundial havia sido marcado pelo declínio das indústrias ligadas ao porto. Esse processo, em Amsterdã, começou com o término da construção do Canal do Mar do Norte (*Nordzeekanaal*), desde 1875, mas continuou durante todo o século XX. O esvaziamento de áreas portuárias, transferidas para outros locais na cidade, mostrou-se como oportunidade de reabilitação das docas do Rio IJ, como meio de restabelecer conexões entre a cidade histórica e o porto (MARSHALL, 2001).

Os edifícios da margem sul do Rio IJ, que se estende pelos dois lados, leste e oeste, da Estação Central (Figura 41), pertenciam a múltiplos proprietários. Localizados numa área adjacente a uma barragem e aos trilhos dos trens, essa parte constitui-se de cinco ilhas que foram criadas no século XIX. A ferrovia foi o primeiro equipamento dessa área, no Cais comercial oeste (*Oostelijke Handelskade*). Na década de 1960, foi construído um centro de distribuição na Ilha das Docas Leste (*Oosterdoks Island*) (MARSHALL, 2001).



Figura 41: Vista da área central de Amsterdã, tendo-se o as Docas Sul do Rio IJ, ao fundo, destacadas em amarelo

Fonte: <https://goo.gl/QPvk4n>. Acesso em: 3 maio 2015, modificado pela autora.

Assim, desde os anos 1980, ocorreram discussões sobre a recuperação da área das docas do Rio IJ, a qual demandava nova infraestrutura para viabilizar sua renovação. Healey (2010) asser

que, nos anos 1980, houve rápida evolução de ideias quanto à organização espacial urbana, levando-se em consideração a ideia de cidade fisicamente compacta, e o reconhecimento da policentralidade dos aglomerados urbanos. Além disso, vale ressaltar uma abertura para mecanismos de coordenação descentralizada de investimentos. Nesse âmbito, entre outros projetos, foram lançadas ideias ambiciosas para o desenvolvimento das Docas do Rio IJ, mas, na época, estas não foram levadas adiante. Em 1984, a Prefeitura deu início a uma nova etapa no processo de planejamento para as Docas Sul do Rio IJ, por meio do lançamento de um concurso de projetos.

No início dos anos 1990, o planejamento urbano já estava perseguindo novos processos que realçavam o caráter de coordenação horizontal e não mais vertical das intervenções. A atenção também estava mais voltada para o envolvimento da iniciativa privada nos projetos; entretanto, esses novos arranjos ainda eram operados por técnicos ligados ao planejamento tradicional, fato que implicou tensões entre as comunidades políticas envolvidas. Aos poucos, o peso das posições dos planejadores mais ligados ao modelo anterior, no que se refere às decisões sobre a alocação de recursos, foi-se reduzindo, na medida em que o consenso sobre o planejamento urbano tradicional entrava em crise: enquanto os social-democratas buscavam a promoção das cidades como nós de desenvolvimento, os liberais preocupavam-se com os subúrbios e as áreas menos urbanizadas (HEALEY, 2010).

Em 1990, foi criado um plano integrado para a área pela companhia financeira responsável *Amsterdam Waterfront Finance Company* (AWF). Com intermediação dessa companhia, foram produzidos um plano de negócios e um projeto urbano inovador (Figura 42), de autoria de Rem Koolhaas, do escritório OMA – *Office for Metropolitan Architecture*.²⁴ Para viabilizar esse projeto, o financiamento da infraestrutura necessária requeria a alocação de valores altíssimos. Para custear o projeto, seria necessário que todos os edifícios de escritórios fossem localizados nas margens do Rio IJ. Quanto às propostas de desenho constantes no projeto, incentivava-se a verticalização intensa da área, inclusive com a inserção de pontes viárias ligando as docas do Sul às do Norte. Segundo um dos especialistas entrevistados, essa característica significaria a intensa modificação da paisagem horizontalizada, além de comprometer o tradicional uso do transporte fluvial e marítimo para realizar essa travessia.

²⁴ Atualmente, esse escritório tem como associados os arquitetos Rem Koolhaas, Ellen van Loon, Reinier de Graaf, Shohei Shigematsu, Iyad Alsaka, David Gianotten, Chris van Duijn, Ippolito Pestellini Laparelli, Jason Long e Michael Kokora, com sedes em Roterdã, Nova York, Beijing, Hong Kong, Doha e Dubai.

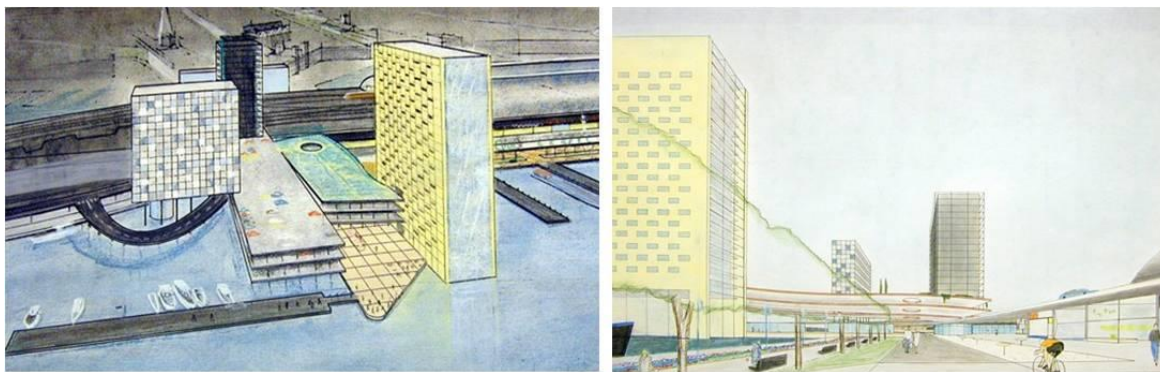


Figura 42: Projeto do OMA para as Docas Sul do Rio Ij, em Amsterdã, na década de 1990
 Fonte: <http://www.oma.eu/projects/1991>. Acesso em: 10 set. 2014.

Entretantes, os cidadãos moradores e usuários da área consultados rejeitaram o projeto como um todo (HEALEY, 2010), enquanto o mercado já havia se desinteressado e “descoberto” mais oportunidades de negócios no eixo sul da cidade (*Zuidas*). Em 1994, a parceria público-privada montada para encaminhar o projeto do OMA para as docas do Rio Ij foi desfeita.

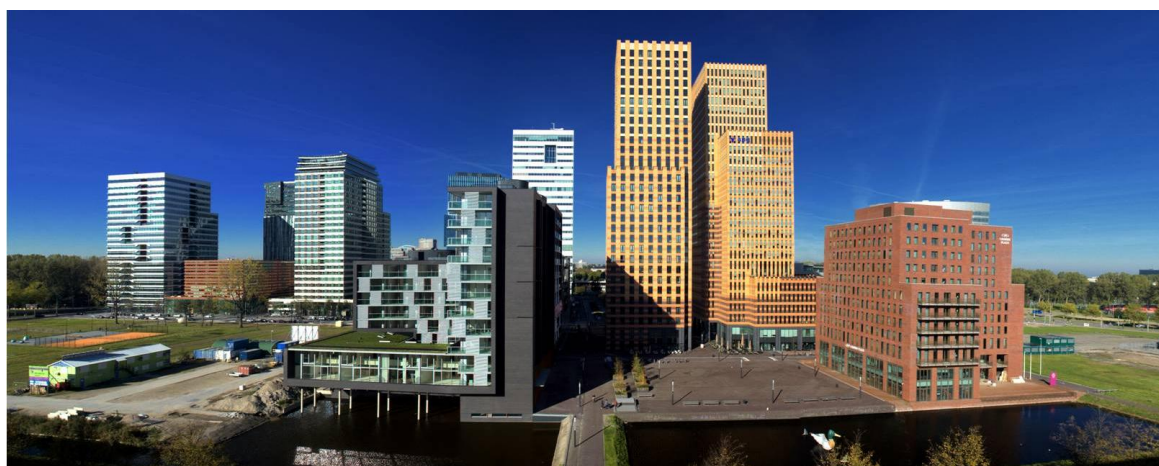


Figura 43: Setor Sul de Amsterdã, Zuidas, um distrito de negócios que atraiu a iniciativa privada a partir da década de 1990
 Fonte: <http://goo.gl/4hgsSt>. Acesso em: 13 nov. 2013.

Os riscos financeiros envolvidos no projeto de Koolhaas mostraram-se muito altos e o período de implementação seria muito extenso. A companhia financeira fechou por causa do desinteresse demonstrado pelos setores de escritórios de negócios, além de seu enfraquecimento político (MARSHALL, 2001).

A estratégia *Anchors of The Ij*

Os investimentos nacionais em projetos de desenvolvimento urbano e infraestrutura passaram de projetos de larga escala e de longo prazo para programas e projetos em alvos específicos, com uma participação mais substancial da iniciativa privada, como já explicado

(HEALEY, 2010). Vale ressaltar que, em Amsterdã, a requalificação das Docas do Rio Ij não foi um projeto nacional, e sim liderado pela Prefeitura Municipal.

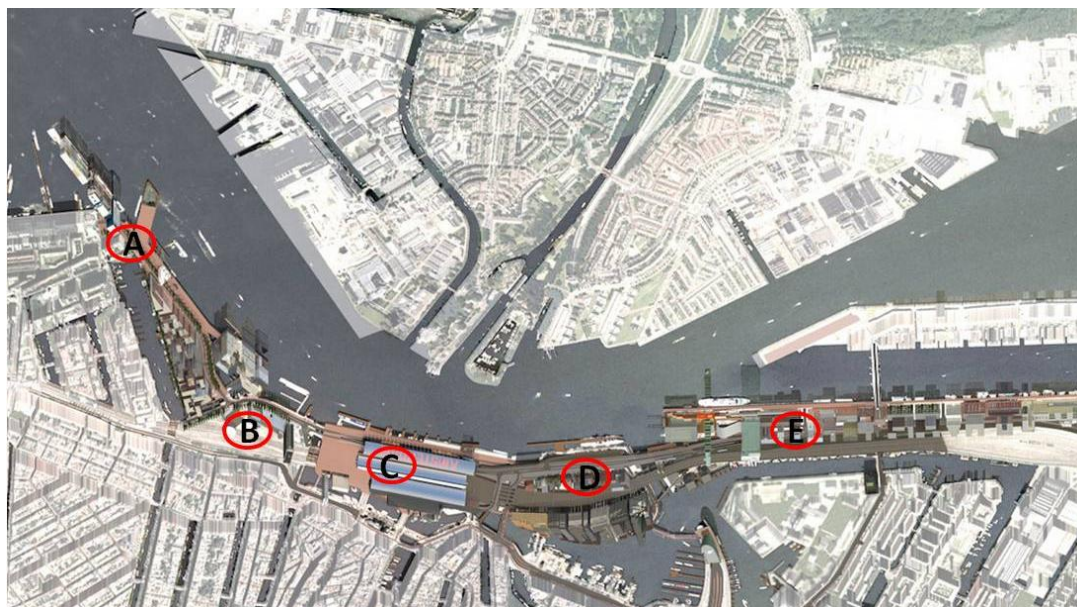


Figura 44: Docas Sul do Rio Ij. A: Ilha das Docas Oeste (*Westerdoksseiland*); B: Ilha da Estação Oeste (*Westelijke Stationseiland*); C: Ilha da Estação Central (*Stationseiland*); D: Ilha das Docas Leste (*Oosterdoksseiland*); E: Cais Comercial Leste (*Oostelijkehandelskade*)

Fonte: <http://goo.gl/E1US0g>. Acesso em 3 abr. 2014, modificado pela autora.²⁵

Foi nesse contexto que em 1995, a prefeitura teve a iniciativa de criar um memorando estratégico denominado *Anchors of the IJ* (Âncoras do Ij). Segundo entrevista com um dos planejadores, o arquiteto Kees Ruyvens, a denominação "âncoras" carrega em si a intenção de conectividade entre o centro da cidade e o próprio rio. Diferentemente da tradição do planejamento holandês, esse projeto foi viabilizado por meio de um processo de desenvolvimento do tipo *piecemeal*, ou seja, parte por parte (VASCONCELOS, 2014).



Figura 45: Vista das Docas Sul do Rio Ij, com os principais projetos-âncora: 1. Terminal de Passageiros; 2. Muziekgebouw; 3. NEMO; 4. Biblioteca Pública (Openbare Bibliotheek) e Conservatório; 5. Estação Central; 6. Palácio da Justiça (*Paleis van Justitie Ijdock*); 7. Silodam

Fonte: <http://goo.gl/tl5vPM>. Acesso em 20/03/2014, modificada pela autora.

²⁵ As traduções dos nomes das ilhas foram realizadas por nossa conta.

Destarte, uma das peculiaridades da reabilitação atual da frente ribeirinha de Amsterdã é a inexistência de um plano físico-territorial que, como já mencionado, até os anos de 1980, era corrente prática no sistema de planejamento holandês. Assim, esse desenvolvimento se deu de forma oportunista e estratégica. As áreas que se tornaram vazias e livres para reabilitação não exigiam a construção de uma infraestrutura inteiramente nova. Esse tipo de intervenção estratégica, segundo Marshall (2001), tem alguns resultados positivos. Por exemplo, a cidade é capaz de ajustar decisões de projetos de acordo com as mudanças das expectativas do mercado.

A intenção do projeto foi trabalhar com a estrutura das ilhas (Figura 44). Um projeto foi desenvolvido para cada ilha, baseado na potencialidade própria de cada uma em termos de localização, uso e propriedade de terra (Figura 44 / Quadro 1). As fases de projeto foram organizadas das extremidades para o centro (a área da estação central), e no geral, o programa de usos e atividades é bastante diversificado. A diversidade cultural de Amsterdã foi uma inspiração para os projetos (MARSHALL, 2001).

Quadro 1: Ilhas das Docas Sul do Rio Ij e seus respectivos projetos-âncora

ÁREA	PROJETO(S) ÂNCORA	DESCRIÇÃO
A. Ilhas das Docas Oeste	Silodam	2002 Conversão de 19.500m ² de silos em habitação (165 unidades) Custo: EUR 16.8 milhões (EUR 861/ m ²) Arquitetura: MVRDV
B. Ilha da Estação Oeste Westilijk Stationseiland	Paleis van Justitie	2012 Ministério Público e Tribunal de Amsterdã. Área: 34.000 m ² Arquitetura: Claus en Klaan
C. Ilha da Estação Central	Estação Central	Ampliação e requalificação Estação intermodal
D. Ilha das Docas Leste	Openbare Bibliotheek	2007 Biblioteca Pública, museu, restaurante Área: 28.500 m ² Arquitetura: Joe Coenen
	Nemo Science Center	1992-1997 Centro e Museu de Ciência e Tecnologia Área do projeto: 5000 m ² Arquitetura: Renzo Piano
E. Cais Comercial Leste	Centro Musical (Muziekgebouw)	2005 Casa de Concertos Área da sala de concertos: 20 x 30 m ² Arquitetura: Kim Herforth Nielsen
	Terminal de Passageiros	1995 Terminal de passageiros, espaço para grandes eventos, conferências e escritórios, estacionamentos subterrâneos Parceria entre a Dutch Railway Station e o Porto de Amsterdã. Arquitetura: HOK

Fonte: Elaboração própria.

O uso habitacional ocupa aproximadamente 40% (3.000 unidades) da área do projeto, sendo 30% destas destinadas à habitação social. O Distrito Portuário Leste (*Oostelijk Havengebied*) e a Ilha das Docas do Oeste (*Westerdockseiland*) são áreas predominantemente residenciais, mas, ao longo do cais do *Oosterdockseiland*, há uma mistura de funções residenciais, de negócios e culturais. A ilha da Estação Central (*Stationseiland*), em ampliação, funcionará, como um terminal intermodal (Figura 44) (WITBRAAD; JORNA, 1993). Durante esta pesquisa, a obra correspondente à ampliação e requalificação da Estação Central estava em construção.

Desenho urbano e espaço público

A Prefeitura investiu em infraestrutura e redesenho dos espaços públicos, ao focar locais estratégicos, em edifícios públicos e praças (Quadro 1), chamadas então de âncoras, que incluem o Science Center (1997) (Figura 44, construído em cima do píer do túnel do Rio Ij e projetado pelo arquiteto italiano Renzo Piano; o Terminal de Passageiros (1995), projetado pela firma inglesa HOK (Figura 47); o Centro Musical (2005) (Figura 46), localizado na parte posterior do Cais Comercial Leste, projetado pelo escritório Nielsen, Nielsen e Nielsen; e o Silodam (2002), onde silos históricos foram transformados em áreas de trabalho e moradia, projetadas pelo escritório holandês de arquitetura MDVRV.



Figura 46: Equipamentos culturais nas margens do Rio Ij. À direita, o Science Center e à esquerda, o *Muziekgebouw*
 Fonte: <http://goo.gl/0n9Imt>. Acesso em: 13 abr. 2014.

A nova imagem conferida a este setor é indiscutível: diversidade de usos, associada à integração de antigos edifícios (armazéns, estações) a equipamentos culturais de arquitetura inovadora e marcante na paisagem, atraindo turistas e moradores em passeios às margens do rio.

Destacamos também o conceito do complexo da Estação Central de Amsterdã (Figura 44, ainda em construção em 2015, projetada para funcionar como uma ilha de passageiros acessível por todos os métodos de transporte.



Figura 47: Terminal de Passageiros de Amsterdam, localizado na porção leste das Docas Sul do Rio IJ, projeto do escritório britânico HOK em 1995

Fonte: <http://www.venuefinder.com/gallery/0214052PIC.jpg>. Acesso em: 30 abr. 2015.



Figura 48: Visualização em 3d da Estação Central de Amsterdã e seu complexo subterrâneo, inclusive a linha de metrô que baixa por baixo do Rio Ij

Fonte: <http://goo.gl/i6jxz8>. Acesso em: 13 nov. 2013.



Figura 49: Vista da Estação Central a partir das Docas Norte do Rio Ij

Fonte: <http://goo.gl/MtRU7x>. Acesso em: 10 jun. 2015.

O plano privilegia a construção do metrô (passagem subterrânea, Figura 48), a expansão da ferrovia, e uma estação de ônibus localizada ao lado da estação, acima do túnel de automóveis. Além disso, propõe o desenvolvimento e expansão da Estação Central e a construção de espaços públicos na área. O complexo da estação oferecerá serviços e lojas para passageiros e turistas.

Alcances sócioespaciais

De maneira geral, os resultados do grande projeto urbano das Docas Sul do Rio Ij são positivos, na medida em que logram atrair moradores de locais diversos para habitação e moradia, mantendo-se a maior parte daqueles que já viviam no local, e alterando o perfil socioeconômico da área. Ademais, se criaram novas atividades e funções diversificadas ao longo da margem sul do Rio Ij.

Para esta pesquisa, foram realizadas entrevistas abertas com moradores e técnicos, que, em sua maioria, expressaram satisfação quanto à requalificação empreendida nestes últimos anos. Percebe-se, no discurso dos técnicos, a requalificação como necessidade premente da área para possibilitar uma nova imagem da cidade. Quanto aos usuários residentes no entorno da área - os *Amsterdammers*, embora as inovações aparentemente agradem a eles, há certo estranhamento quanto à frequência de diferentes públicos na área, principalmente turistas. Podemos considerar, todavia, o fato de que, no momento de remontar esta pesquisa (2015) ainda é cedo para chegarmos a conclusões mais seguras a respeito dos alcances do projeto, que está ainda sendo implementado.

Verifica-se, entretanto, que a gentrificação pode ser um dos efeitos indesejados do projeto. A atração de usuários - moradores, visitantes locais e turistas, inicialmente prevista para dotar o lugar de maior diversidade sociocultural e econômica, pode provocar a saída de antigos moradores e usuários para outras áreas da cidade, por motivos diversos, desde a impossibilidade econômico-financeira destes obterem acesso às novas moradias oferecidas, até o estranhamento provocado pela modificação da área.

3.2.2 *Kop van Zuid, em Roterdã*

Antecedentes

Das cidades holandesas, Roterdã é aquela mais conhecida, pelo seu porto marítimo. Originada de assentamentos medievais nos rios Rotte e Schie, Roterdã localiza-se nas margens do rio Nieuw Maas, no centro do delta Reno-Maas-Schet, um delta que desemboca no Mar do Norte. A cidade conta com aproximadamente 600.000 habitantes nos seus limites municipais, e

aproximadamente 1,2 milhão de habitantes ao considerarmos a conurbação conhecida como *Stadsregio Rotterdam-Rijnmond* (DAAMEN, 2010).

As instalações do Porto de Roterdã estendem-se do centro de Roterdã até Hoek van Holland, o que resulta num porto de aproximadamente 40 quilômetros de extensão. Atualmente, o porto de Roterdã é caracterizado pela combinação de funções como armazenamento, distribuição e transporte de bens e contêineres, com um nicho especializado em produtos agrícolas, tecnologia marítima e petroquímica. Em 2005, o porto de Roterdã movimentou mais de 378 mil toneladas de carga, um volume ultrapassado apenas pelos portos de Shangai e Singapura. Além do lucro de aproximadamente 12 bilhões de euro em 2005 (correspondendo a 6,8 por cento do Produto Interno Bruto holandês), foram criados 58 mil empregos diretos naquele ano, enquanto 315 mil empregos indiretos foram proporcionados em razão dos negócios do porto de Roterdã (DAAMEN, 2010).

Embora Roterdã já se constituísse como porto de grande importância desde o final do século XIX, havia já nesse período o desejo - por parte de planejadores, políticos e empresários - de modernizar a cidade de forma radical, de modo a possibilitar uma expansão econômica. Oportunidades para a instalação de escritórios de negócios ou bancos, contudo, eram escassas (MEYER, 2002).

Outro ponto importante para o entendimento da trajetória do urbanismo em Roterdã e em suas frentes de água é o fato de que essa cidade foi vítima de um ataque hostil pelas bombas alemãs, em 1940, provocando a destruição de uma grande parte de seu centro histórico. Meyer (2002) detalha esse acontecimento, que representou a perda de mais de 1000 habitantes, além de edificações como escolas, igrejas, fábricas, lojas, cinemas, etc. Concomitantemente, abriu-se uma possibilidade de reconstrução da cidade fazendo uso de um projeto moderno, a exemplo de referências estadunidenses que já eram discutidas por arquitetos, urbanistas, empresários e políticos de Roterdã, principalmente a cidade, também portuária de Nova York.

Os anos de 1950 e 1960 constituíram um período de reconstrução da cidade, aos moldes da Arquitetura e do Urbanismo modernos. Os objetivos dos projetos de reconstrução, todavia, se mostraram desatualizados nos anos 1970. Em 1980 e 1990, os planejadores urbanos passaram a priorizar a melhoria da qualidade dos espaços públicos e a incentivar maior variedade de funções urbanas, com a construção de museus, teatros e edifícios públicos (MEYER, 2002). Nesta época, também, se iniciaram esforços para estabelecer uma nova relação entre a cidade e o rio Nieuwe Maas. A área portuária das docas à esquerda do rio Nieuwe Maas passou a ser reconfigurada, como nova extensão do centro da cidade, com o objetivo de tornar o rio o centro da cidade e não mais a sua periferia (MEYER, 2002).

Os primeiros *waterfront redevelopment plans* ou “planos de regeneração das frentes de água” já haviam sido cogitados os anos 1970, mas foram intensificados nas décadas seguintes. Com o intuito de proporcionar atividades variadas, como habitação, lazer e funções culturais, naquele período, a cidade de Roterdã mostrava-se consciente do potencial dos usos de sua frente de água, embora esse potencial nunca tivesse sido explorado por inteiro.

Projetos nas frentes de água em Roterdã

Como já comentado, desde os anos 1970, projetos nas frentes de água são elaborados e (ou) realizados em Roterdã, sobretudo para margens do rio Rotte. Ideias que visavam a conexão entre a área central e o sul do rio Nieuwe Maas, entretanto, surgiram antes, em 1933. Naquela época, foi lançada uma proposta para o *Zuiderstad* (Sul da cidade), por parte do então Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade, Gerrit Wittyeen, cuja ideia era a conexão do centro com esse setor sul por meio da construção de uma ponte que, no entanto, não foi adiante (MEYER, 2002).

De 1979 a 1982, uma divisão especial de Arquitetura da Fundação Artística de Roterdã (*Rotterdamse Kunststichting*) organizou uma série de eventos denominados *Architecture International Rotterdam* (AIR). Os eventos resultaram na definição de um concurso para o qual deveriam ser desenvolvidos projetos urbanísticos para as áreas das Docas do Sul, denominada *Kop van Zuid* (“Cabeça do Sul”). Esses projetos e, particularmente, aqueles do arquiteto italiano Aldo Rossi, foram o pontapé inicial para o desenvolvimento da ideia de “Manhattan on the Maas”, um rótulo contemporâneo adotado para a cidade de Roterdã (MEYER, 2002).

Em 1987, o Departamento de Desenvolvimento Urbano, sob a direção de Riek Bakker, acompanhou os resultados do AIR ao apresentar o plano para a “Nova Roterdã”, focado em duas áreas selecionadas para renovação e a criação de uma nova simbiose entre a cidade e o porto: a área dos diques externos do bairro portuário Delfshaven (*Delfshaven Buitendijks*), no lado oeste da cidade; e a área do *Kop Van Zuid* (Figura 50) (MEYER, 2002).

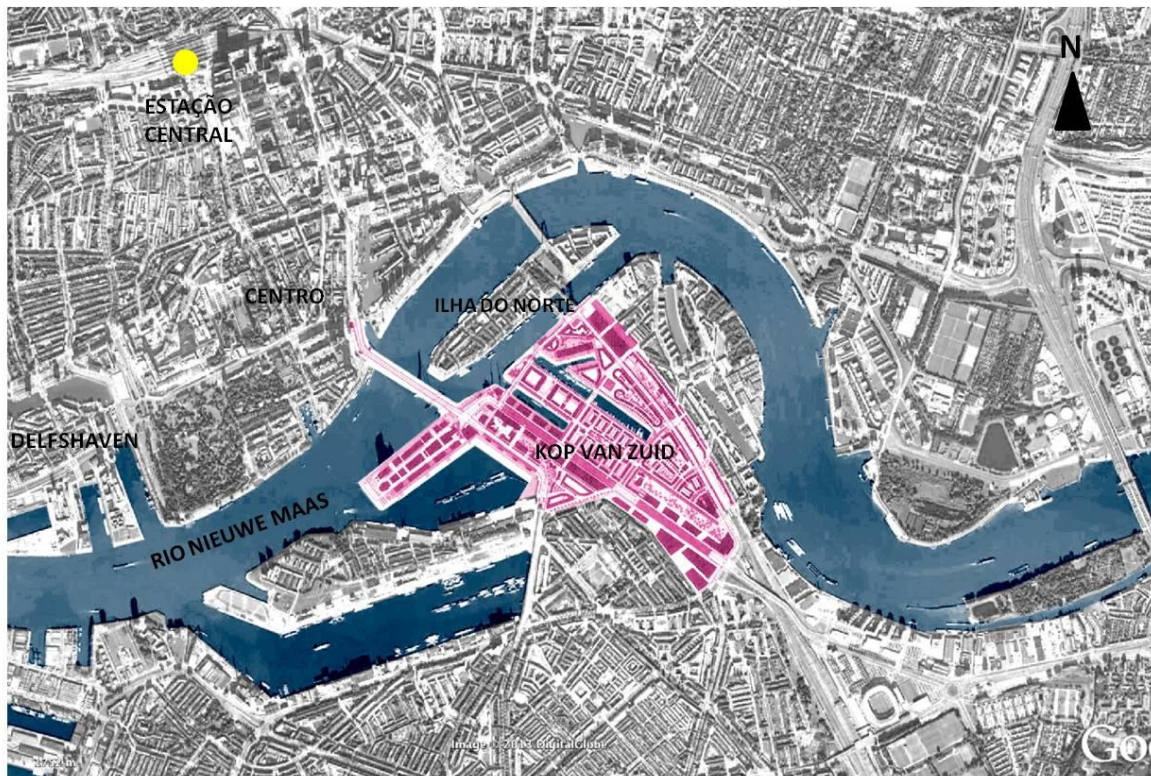


Figura 50: Mapa de Roterdã, com destaque para a porção Sul da Cidade, "encabeçada" pela área do Kop van Zuid

Fonte: http://beyondplanb.eu/projects/project_kop_van_zuid.html. Acesso em: 8 jun. 2014, modificado pela autora.

O plano "A Nova Roterdã" buscava uma combinação entre um parque urbano, um parque linear e uma área de expansão nova, com modernas funções urbanas. As companhias relacionadas ao porto obtiveram como sugestão de localização de suas sedes o parque linear. Embora a atenção ao projeto desenvolvido para o bairro portuário Delfshaven fosse aparentemente mais lógica - na medida em que a sua localização era ao norte do rio Nieuwe Maas, na área já desenvolvida da cidade - foi o projeto do *Kop van Zuid* que obteve precedência sobre os demais projetos, ganhando importância nacional (UNGUREANU, 2010).

O projeto *Kop van Zuid*

Com a expansão da Área Portuária Oeste de Roterdã os anos de 1960 e 1970, as áreas portuárias ao sul do rio Maas ficaram abandonadas. A área hoje conhecida como *Kop van Zuid* (Figura 51) está situada na "cabeça" do Sul de Roterdã, e foi inserida como uma nova parte do centro moderno de Roterdã, por meio de um projeto urbano nacional holandês, diferentemente do projeto abordado anteriormente, em Amsterdã, que foi coordenado pela Prefeitura Municipal.



Figura 51: Localização do Kop van Zuid em Roterdã. Ver área contornada em amarelo. A intervenção de maior impacto visual para a cidade (a Wilhelminapier) constitui-se a ponta esquerda da área

Fonte: www.googleearth.com.br. Acesso em: 4 set. 2013, modificado por nós.

Consideramos que, até por volta dos anos 1980, o rio Maas atuava como uma barreira entre as partes norte e sul da cidade. Esta última (Figura 52) havia sido ocupada pela população de trabalhadores do porto, que posteriormente permaneceu na área. Soma-se a isso a população de imigrantes que se estabeleceu no local, formando comunidades de variadas etnias da África e da Ásia. Marcada por baixo nível de escolaridade e elevado grau de desemprego, essa porção do território representava uma imagem negativa da cidade, ligada a fenômenos como a deterioração física dos espaços públicos e construídos, o abandono de edifícios e o baixo padrão de vida da população, características que desincentivavam investimentos privados em qualquer escala urbana (UNGUREANU, 2010; URBED, 2007).



Figura 52: Vista da Wilhelminapier e o Hotel New York antes do projeto nacional holandês
Fonte: <http://goo.gl/E0Wkuu>. Acesso em: 5 abr. 2014.

Antes dos anos 1980, os projetos iniciais da Prefeitura previam a reabilitação do local para habitação social, considerando a população que já vivia no bairro. Desde a série de eventos AIR no início dos anos 1980, no entanto, e a elaboração de um plano geral em 1987 para a área de *Kop van Zuid*, esta passou a ser repensada como oportunidade potencial para estabelecer uma mudança de imagem de toda a cidade (UNGUREANU, 2010). O plano continha como ideia principal a conexão da parte norte (a mais conhecida e valorizada) à parte Sul da cidade, localizada na outra margem do rio Maas.

Desenvolvido desde 1986, o projeto de Teun Koolhaas²⁶ Associates (TKA) ensejou um consenso cultural e político em Roterdã. Simbolizava uma cidade social e espacialmente indivisa, além de ser a ponte entre as distintas zonas econômicas, localizadas em ambos os lados do rio Maas. Esse fato atribuiu a esse projeto uma importância nacional. Assim, em 1991, o plano de zoneamento do *Kop van Zuid* foi aprovado pelo Conselho da cidade.

Um dos principais objetivos do referido plano era possibilitar a extensão do centro da cidade por sobre o rio Mass. Isso poderia ser alcançado criando-se elementos de ligação entre o norte e o sul, como a nova ponte Erasmus prevista, bem como as novas estações e linhas de metrô que seriam construídas nesta outra parte da cidade.

Sobretudo, somam-se a estas estratégias o estímulo à mistura de funções, usos (escritórios, áreas residenciais, lazer e educação) e usuários (a manutenção daqueles existentes e atração de novos moradores), o investimento em espaços públicos e edifícios de alta qualidade arquitetônica, e o incentivo à reconversão de uso nos edifícios com *status* de referência urbana (MCARTHY, 1998).

Portanto, o projeto tinha como premissas o incremento espacial e econômico da área, com vistas à atratividade de investimentos; à melhoria da qualidade de vida da população residente e de sua autoimagem; ao reequilíbrio socioeconômico da população por meio da atração de uma maior gama social de residentes; à expansão da demanda por comércio e serviços, para prover emprego para a população; ao estímulo ao uso do espaço público pela criação de equipamentos culturais; ao estímulo à atratividade de Roterdã, em geral e de sua zona Sul, em particular, para investimentos em habitação “de mercado” e não apenas em habitação social.

²⁶ Teun Koolhaas (1940-2007) era arquiteto e urbanista, primo paterno de Rem Koolhaas. O seu escritório TKA atuava na elaboração de planos e projetos na Holanda, como o Aeroporto Internacional de Schiphol e Almere e edifícios residenciais, comerciais, estações ferroviárias, escolas, teatros, clínicas etc. Ademais, TKA tornou-se internacionalmente conhecido pela participação em diversos concursos de projetos para as cidades de Berlin, Copenhagen, Boston, Vera Cruz (no México), Quetta (no Paquistão), entre outros, e para Shanghai, do qual foi vencedor com uma proposta para a cidade nova Gaoqiao. (Fonte: <http://www.teunkoolhaas.nl/docs/tk>).

O programa geral consistia de habitação (6.500 unidades) e escritórios (325,000 m²), além de equipamentos de educação, cultura e lazer. A expectativa era de que, em 2010, 15 mil habitantes e 18 mil empregos fossem oferecidos na área (URBED, 2007).

Após a aprovação pela Prefeitura, o projeto passou a ser implementado por volta de 1995, e a Erasmus Bridge (projeto do arquiteto holandês Ben van Berkel, da UNStudio) (Figura 53) teve sua inauguração em 1996, o que deu ao projeto do *Kop van Zuid* uma publicidade nacional e internacional (MEYER, 2002).



Figura 53: A Ponte Erasmus, ligando a zona Norte (à esquerda) e a zona Sul, à direita
Fonte: <http://goo.gl/2GVwRP>. Acesso em: 14 mar. 2014.

No Píer Wilhelmina (*Wilhelminapier*), onde os antigos imigrantes embarcavam rumo à América, edifícios, como o Hotel New York (Figura 54 e Figura 55); além de edifícios novos, como o Luxor Theatre Rotterdam (Figura 56); o Museu Nacional de Fotografia de Roterdã ; o edifício De Rotterdam (Figura 59 e Figura 63), que abriga escritórios e apartamentos residenciais e a torre residencial Montevideo (Figura 57 e Figura 58) passaram a exercer um papel importante como ícones da área. Além destes edifícios, entre os projetados por arquitetos de renome, destacamos também o World Port Center (Figura 62), do arquiteto britânico Norman Foster; e o KPN Telecom Headquarters (Figura 60), do arquiteto italiano Renzo Piano (UNGUREANU, 2010). Hoje a área também contém instituições como tribunal e escolas. Assim, a combinação de antigas e novas edificações determinaria a “nova” identidade do *Kop van Zuid*, um moderno distrito de negócios, difundido sob a denominação “Manhattan on the Maas”, que também continha estruturas antigas que reforçariam a identidade local.



Figura 54: Edifícios do Píer Wilhelmina: Hotel New York, em primeiro plano e o Edifício De Rotterdam ao fundo
Fonte: acervo nosso.



Figura 55: Fachada do Hotel New York, existente antes do projeto Kop van Zuid
Fonte: acervo nosso.



Figura 56: Teatro Luxor (esquerda), em vermelho, de autoria dos arquitetos Julia Bolles e Peter Wilson, inaugurado em 2001; O Museu Nacional de Fotografia, na Wilhelminapier
Fonte: <http://goo.gl/4s2Ogw> (direita) e <http://goo.gl/8OIGBP> (esquerda). Acessos em: 3 abr. 2015.



Figura 57: Píer Wilhelmina vista da porção sul do Kop van Zuid: Edifício Montevideo, de autoria do escritório Mecanoo, inaugurado em 1999
Fonte: acervo nosso.



Figura 58: Passeio no Píer Wilhelmina, ao lado do Edifício Montevideu
Fonte: acervo nosso.



Figura 59: A Ponte Erasmus, à esquerda e o Edifício De Rotterdam, de autoria do escritório OMA, inaugurado em 2013 ao centro
Fonte: acervo nosso.



Figura 60: Edifício KPN Telecom Office Tower, de autoria do arquiteto Renzo Piano
Fonte: acervo nosso.



Figura 61: Espaço público entre o Ed. De Rotterdam e o Museu Nacional de Fotografia
Fonte: acervo nosso.



Figura 62: World Port Central, edifício de autoria do arquiteto Norman Foster
Fonte: <http://goo.gl/19bcmR>. Acesso em: 12 maio 2015.



Figura 63: Edifício De Rotterdam, de autoria do escritório OMA, inaugurado em 2013
Fonte: <http://goo.gl/9VYgK8>. Acesso em: 29 maio 2014.

O plano tirou partido da água como um elemento de ligação entre os elementos do projeto (edificações antigas e novas) e da cidade. Os espaços abertos e caminhos ganharam novo desenho urbano, com a valorização de *promenades* para percursos a pé (Figura 64, Figura 65 e Figura 66).



Figura 64: Espaço público no Píer Wilhelmina: entre o Edifício World Port Central e o Hotel New York
Fonte: nosso acervo.



Figura 65: Espaço público no Píer Wilhelmina: caminho à margem do Rio Nieuwe Mass
Fonte: nosso acervo.



Figura 66: Caminho arborizado ao longo do Píer Wilhelmina
Fonte: nosso acervo.

A divulgação ampla para toda a população foi importante instrumento para viabilização do projeto e sua compreensão, pois foram publicados livros e guias para visualização da comunidade, com a identificação dos espaços livres e seus detalhamentos.

Alcances sócioespaciais e as bienais como novas estratégias

Com relação aos efeitos ou impactos sócioespaciais do projeto de *Kop van Zuid*, podemos dizer que, com o incremento espacial e econômico derivado das intervenções realizadas na área, houve uma atratividade para novos investimentos na zona sul de Roterdã. Os objetivos sociais, contudo, previstos para as vizinhanças relativas às comunidades, não foram atingidos como esperado.

Produziu-se uma fragmentação físico-espacial entre as vizinhanças em razão da falta de conectividade entre funções e atividades, aspecto que demandava espaços públicos que funcionariam como elos de ligação entre essas áreas. Ademais, o projeto favoreceu a fragmentação sócioespacial, uma vez que, enquanto os novos espaços públicos que foram desenhados nas áreas de alta atratividade não têm um uso efetivo, outras áreas públicas localizadas nas vizinhanças não receberam a devida atenção, embora tivessem maior frequência e necessidade. Como resultado, o espaço público criado não incorporou os distintos grupos sociais. Essa condição foi comprovada na visita realizada ao píer Wilhelmina, por exemplo, onde pudemos verificar espaços públicos planejados e vazios e, por isso, sem vida e aparentemente inseguros. Essa realidade contrasta com áreas tradicionais da cidade e da própria Holanda.

Ademais, em razão do porte e dos investimentos do projeto, esperava-se que houvesse maiores efeitos do projeto nas imediações, o que não ocorreu como previsto. Essa é uma das principais críticas ao projeto, segundo o especialista Tom Daamen, entrevistado em outubro de 2013.

Segundo Boeijengja, Gerretsen e Wierenga, (2013), embora reconhecendo a influência positiva da Ponte Erasmus para a área do Kop van Zuid, a área sul de Roterdã continuou a exalar problemas socioeconômicos, como a falta de acesso a empregos, a precariedade de habitações, a falta de segurança; e, principalmente, a necessidade de reconectar os moradores ao seu local de morada, assim como a necessidade de reintegrar essa área à própria cidade, com a melhoria de sua qualidade urbana. Este aspecto foi comprovado por um relatório intitulado “*Kwaliteitsprong Zuid: ontwikkelen vanuit kracht*”²⁷ (Salto de Qualidade do Sul: Poder de Desenvolvimento), que destacava os problemas socioeconômicos, e colocava o caso da área sul de Roterdã como uma questão de importância nacional.

Assim, em 2011, o Governo Nacional dos Países Baixos decidiu participar da quinta Bienal Internacional de Arquitetura de Roterdã, que ficou intitulada como “Making City”. Sete projetos de domínio, mesmo que parcial, do Governo Nacional, fizeram parte das experiências expressas na Bienal. Quinze escritórios de Arquitetura e três escolas de Arquitetura foram convidados a fazer estudos para um dos sete projetos. O processo de projeto foi posicionado como sendo o centro do processo político (BOEIJENGJA; GERRETSEN; WIERENGA, 2013).

Um dos projetos apresentados, do escritório Artgeneering, procurou dar enfoque às conexões locais, no nível da escala das vizinhanças e do bairro, consolidando um novo polo denominado Polo Sul. Assim, propuseram o lançamento de uma companhia de transportes para a área sul de Roterdã, que estabeleceria conexões entre os pontos que os próprios moradores

²⁷ Relatório de fevereiro de 2011, de autoria do Eindadvies Team Deetman/Mans.

percorrem diariamente. Desse modo, não pensaram na criação de novas linhas ou modalidades de transporte, mas identificaram as rotas e necessidades em curso, de modo que os próprios moradores poderiam ao mesmo tempo conduzir transportes coletivos e promover encontro de pessoas, como também utilizar os serviços de transporte oferecidos na escala das necessidades do bairro. Algumas ideias propostas, como o transporte coletivo por miniônibus, deveriam servir aos moradores que trabalham no próprio bairro. Além disso, foram cogitadas "lambretas" escolares como novas formas de transporte de moradores jovens, para desobstruir as docas, iniciativa que seria viabilizada por parcerias entre as organizações governamentais locais, com lugares de recarga em pontos estratégicos, nas escolas; além de sistemas de reciclagem de bicicletas, estimulando o uso desses veículos como transporte e colaborando com a criação de empregos; e miniatalhos que funcionariam como rotas seguras para crianças no bairro, onde estas poderiam usar bicicletas, patinetes, motocicletas e trafegar entre suas residências, as escolas e os clubes de esporte; e, finalmente, a requalificação da rede de ônibus, tornando-a mais acessível e mais fácil de identificar, entre outras ações (BOEIJENGJA; GERRETSEN; WIERENGA, 2013).

No processo de projeto, o escritório reuniu empresas de transporte e instituições escolares e profissionais autônomos, além da empresa de limpeza pública, para discutir em conjunto as necessidades e formas de implementação do projeto. Vale ressaltar que o então diretor do Programa Nacional para o Sul de Roterdã, por mudanças políticas, não se encontrava nas reuniões, o que representou certo enfraquecimento de todo o trabalho empreendido no projeto (BOEIJENGJA; GERRETSEN; WIERENGA, 2013).

Embora não tenha sido executado, esse processo demonstra a necessidade de ações complementares com iniciativa e participação popular, a exemplo de eventos como as bienais, como meio de garantir a reintegração da população ao Distrito Sul.

3.3 Caso Referencial Nacional: a Avenida Atlântica e o Bairro de Copacabana no Rio de Janeiro

3.3.1 Antecedentes

Poucas são as menções, até o ano de 1892, à área que hoje corresponde ao bairro de Copacabana. Essa data marca a inauguração de uma linha de bondes que ligava o centro do Rio de Janeiro a Copacabana, que exigiu a abertura de um túnel. A área correspondente ao bairro, naquela época, era descrita de uma forma ambígua, ora como areal desértico, ora como uma intocada natureza de ares bucólicos (ABREU, 2006; O'DONNELL, 2013).

Cardeman (2010) acentua que a ocupação de Copacabana se deu efetivamente com a abertura do Túnel de Copacabana (hoje o Túnel Velho), para a passagem de uma linha de bondes puxados a burro. De um modo geral, tanto no Rio de Janeiro como em outras capitais brasileiras, de 1875 a 1920, o desenvolvimento dos bondes, entre outros meios de transporte (como os trens de subúrbio e, posteriormente, os automóveis e ônibus) foi alavanca crucial do processo de expansão da cidade para novas áreas, como as zonas Norte e Sul do Rio de Janeiro. Um novo serviço de transporte foi primordial no processo de integração inicial do bairro à cidade

Ressaltamos, entretanto, que, antes da inauguração da primeira linha de bondes que conectaria o centro a Copacabana, houve outras iniciativas de integração de Copacabana à malha urbana da cidade. Como explicita O'Donnel, o interesse privado em investir em um território novo dava-se em função de sua localização, em frente marítima, que propiciaria a fruição dos ares marítimos, discurso este enquadrado na ideologia higienista. A respeito do interesse, exprime o autor:

A concessão que receberam²⁸ lhes facultava o direito de desapropriação de terras em Copacabana e o privilégio exclusivo de instalação de uma estação balneária acompanhada de uma estrutura urbana básica. As exigências contidas no documento não deixam dúvidas sobre a intenção dos poderes públicos de, diante do interesse do capital particular, criar ali, na salubridade do vazio, um novo bairro. (O'DONNELL, 2013, p. 33).

Ademais, como anota Villaça (1999), as praias passaram a conformar novas localizações consideradas desejáveis para a moradia dos estratos dominantes, processo iniciado no Rio de Janeiro, no final do século XIX, e em outras cidades brasileiras, como Santos, nos anos 1940 e em Fortaleza e Recife, nos anos 1960. O autor comenta sobre certo fascínio exercido sobre as camadas de mais alta renda, relativo à moradia próxima à praia. Abreu (2006) mostra que a Companhia Jardim Botânico, responsável pela perfuração do Túnel Velho em 1892 e, conseqüentemente, pela primeira linha de bondes para Copacabana, também expressava interesse em intervir na área, pelas suas características naturais, que conformariam um bairro novo com a ação civilizadora dos bondes que se encarregariam de levar-lhe a vida e o progresso.

Já no início do século XX, quando da inauguração do segundo túnel do bairro (Túnel do Leme, posteriormente ampliado, atual Túnel Novo), o prefeito Pereira Passos ordenou a construção da Avenida Beira-Mar, ligando a zona sul ao centro, numa extensão de 5.200 metros e com largura de 33 metros, tendo sido construída em apenas 23 meses. Merece menção, embora tenha sido uma obra modesta inicialmente, a abertura da Avenida Atlântica, com seis metros de largura. Assim, *“a integração de Copacabana ao espaço urbano foi, por sua vez, promovida pelo poder público,*

²⁸ A autora se refere às concessões de linhas de bonde que, no caso, foram solicitadas (e recebidas) pelo conde de Lages e por Francisco Teixeira Magalhães, para viabilizar a construção de um serviço balneário.

seja através da intimação dada à Companhia Jardim Botânico para acelerar a obra de perfuração do Túnel do Leme [...], seja pela abertura da Avenida Atlântica" (ABREU, 2006, p. 63).

Cardeman (2010) assinala que a melhoria do transporte público foi decisiva para a expansão do bairro e a sua transformação de área balneária para um local de primeiras residências, altamente adensado.

Neste período, começaram a surgir construções de mais de três pavimentos, propiciadas também pelos avanços técnicos e construtivos. Assim, a habitação multifamiliar verticalizada começou a incorporar o modo de vida da grande cidade. A expansão da cidade para a área de Copacabana acarretou mudanças em seus parâmetros urbanísticos. Por exemplo, em 1925, pelo Decreto da Prefeitura do Distrito Federal Nº 2.087, de 19/01, foram definidas restrições de zoneamento e de gabarito para os bairros cariocas. A cidade foi dividida em zonas de usos distintos, considerando o deslocamento das classes média e alta para fora do centro. Nessa época, o gabarito limitou-se, para o bairro de Copacabana, em seis pavimentos ou 21 metros de altura máxima para as edificações, não podendo ainda essa altura ultrapassar o limite máximo de uma vez e meia a largura do logradouro (BORGES, 2007; CARDEMAN, 2010) – relação entre altura e largura consagrada pelo urbanismo haussmaniano francês no século XIX.

Na breve administração do prefeito Paulo de Frontim, de janeiro a julho de 1919, foi realizado o alargamento em dobro da Avenida Atlântica, além de sua pavimentação. Assim, a evolução urbana do Rio de Janeiro, nos primeiros trinta anos do século XX, foi caracterizada por dois processos paralelos: pela expansão do tecido urbano do Rio de Janeiro nas direções sul e norte, novos locais de residência dos setores sociais de renda média e alta, processo apoiado por intervenções do Estado e das concessionárias de serviços públicos; e pelo movimento de transferência dos estratos sociais menos privilegiados para as zonas suburbanas como local de residência, sem apoio do Estado nem das concessionárias de serviços públicos (ABREU, 2006).

No final dos anos 1930, o Código de Obras e Legislação Complementar do Distrito Federal (Decreto No 6000 de 01/07/1937) propôs novos gabaritos e formas de ocupação no Rio de Janeiro. Segundo Abreu (2006), um surto de edifícios de mais de seis andares foi provocado após o referido decreto, alterando a paisagem da cidade.

Quanto a Copacabana, essa legislação dividiu o bairro em duas zonas: A Zona Residencial 1, correspondendo à Avenida Atlântica e à Avenida Princesa Isabel, onde se permitia a construção de no mínimo dois e no máximo seis pavimentos, com a possibilidade de construção de mais pavimentos, contanto que se respeitasse a inclinação de 60 graus em relação ao lado da fachada; e a Zona Residencial 2, compreendendo a outra parte do bairro, com a determinação de construção de quatro a dez pavimentos (ABREU, 2006; CARDEMAN, 2010).

Na construção da paisagem urbana brasileira, considera-se o bairro de Copacabana, bem como outros bairros cariocas, como Castelo, Cinelândia, Catete, Flamengo e Botafogo; e, em parte, Laranjeiras, Ipanema e Leblon, como ocupações que trazem a marca do urbanismo de meados do século XX, com edifícios de escritórios ou apartamentos construídos no alinhamento dos lotes e sem recuos laterais. Em oposição aos preceitos modernistas, que nos anos 1930 já indicavam o edifício solto no lote como parâmetro de qualidade urbanística, a configuração das quadras desses bairros continuou sendo “à francesa”, formada por quadras compactas. Na área central do Rio de Janeiro (assim como em São Paulo e outras cidades), mesmo com a progressiva divulgação do padrão “modernista” de torres isoladas na Arquitetura e no Urbanismo, os edifícios continuaram ocupando toda a projeção do lote, por vezes com grandes embasamentos, apoiando uma torre mais ou menos recuada nos andares superiores.

3.3.2 A orla de Copacabana e a ocupação do bairro

Vários planos e estudos urbanísticos foram realizados para o bairro de Copacabana. Dois deles foram elaborados no período em que o bairro foi intensamente ocupado (1930-1950). O Plano Agache, em 1930, já previa para aquela área um “Bairro de Residência” e um dos principais vetores de expansão da cidade. O plano indicava que na ocupação do bairro deveriam predominar residências individuais e edifícios residenciais de pequena altura. Pensava-se, com efeito, numa área residencial de alto padrão, e já se indicava a necessidade de alargamento da Avenida Atlântica, considerada insuficiente para atender ao uso da praia como área de lazer por seus visitantes (BORGES, 2007; CARDEMAN, 2010).

Além de prever o uso predominante da área, Agache (1930 *apud* CARDEMAN, 2010) se preocupou com a relação entre as áreas livres das quadras e a altura das edificações, recomendando a construção de edifícios de dois a três pavimentos, para garantir a ventilação do bairro pelas brisas marítimas.

A transformação mais intensa de Copacabana deu-se em meados dos anos 1940, por meio das Plantas de Zoneamento (que delimitavam a profundidade das novas edificações, bem como seu gabarito). Se em 1946, permitia-se a construção de três a doze pavimentos, em 1958 introduziram-se novos gabaritos, de quatro a 14 pavimentos. Com essa lei, surgiram as áreas coletivas, que deveriam ser áreas internas às quadras, similares àquelas propostas por Agache em 1930 para o centro da cidade, particularmente no bairro do Castelo (BORGES, 2007).

Considera-se que, no final dos anos 1940, Copacabana configurava-se como um subcentro em formação, ao estimular o desenvolvimento de comércio e serviços pelo crescimento

populacional. Dessa forma, rápidas transformações aconteciam nessa zona do Rio de Janeiro, enquanto outras, como o Centro e a Zona Norte, eram objeto de poucas mudanças.

Depois da fase de grandes modificações urbanísticas do início do século, tudo levava a crer que o centro viesse a transformar rapidamente a sua forma-aparência, substituindo padrões de construção antigos por novos edifícios de vários andares. Isso, entretanto, não aconteceu na medida do esperado, e a razão principal foi o aparecimento do “fenômeno Copacabana”, que atraiu para si não só uma série de atividades outrora radicadas exclusivamente no centro, como grande parte dos capitais que seriam normalmente canalizados para investimentos imobiliários na área central. Nem mesmo as obras de renovação urbana realizadas durante o Estado Novo reverteram essa situação. (ABREU, 2006, p. 113).

Cardeman (2010) destaca que, dos anos 1950 em diante, a população de Copacabana cresceu abruptamente. E, assim, muitos lançamentos imobiliários ocorreram no bairro, introduzindo o padrão de moradia em pequenos apartamentos conjugados (com sala e quarto fundidos em ambiente único). Como descreve O’Donnel (2013), se em 1933 apenas seis das 214 construções do bairro tinham cinco ou mais pavimentos, nos anos 1950 o processo de verticalização se intensificou, assim como a demolição de residências unifamiliares (VELHO, 1989), de forma que em 1969, 98,8% das moradias do bairro eram apartamentos.

Assim, sob a égide da legislação então em vigor, proliferaram na zona sul os apartamentos de quarto-sala e os chamados conjugados, especialmente em Copacabana. E esse bairro - de início ocupado por classes de renda alta, e depois invadido pela classe média e pelas favelas - pôde ser também finalmente alcançado pela classe média-baixa, que para aí se deslocou em grande número, à procura não só de status, como de proximidade a fontes de emprego e a meios de consumo coletivos. (ABREU, 2006, p. 129).

Nos anos de 1960, foi elaborado outro plano urbanístico para a cidade do Rio de Janeiro, também com determinantes específicas para o bairro de Copacabana: o Plano Doxiadis (1965), desenvolvido pelo arquiteto grego Constantino Doxiadis²⁹. A população de Copacabana, na época, já alcançava 200.000 habitantes e o plano previu que a população chegaria a 650.000 habitantes em 2000. Entre os principais problemas apontados no plano, destacavam-se a carência de espaços livres para pátios escolares e áreas de recreação pública, a insuficiência de estacionamentos e a míngua de redes, equipamentos e serviços básicos de infraestrutura. Como uma de suas propostas, o Plano Doxiadis previa a criação de patamares elevados para o uso público de pedestres, como forma de separá-los das vias de veículos (algo que nunca foi executado) (CARDEMAN, 2010; REZENDE, 2008).

Nos anos de 1960 e 1970, diretrizes urbanísticas modernistas (que desde os anos 1940 haviam pautado a remodelação de algumas áreas, como o Parque do Flamengo e a área do Morro de Santo Antonio), já marcavam de maneira abrangente os planos para a cidade do Rio de

²⁹ Embora na cidade do Rio de Janeiro já existissem técnicos especializados para desenvolver o plano, o governador do Estado da Guanabara, Carlos Lacerda, convidou o arquiteto Doxiadis para elaborar o plano, como consultor, por meio de seu escritório Doxiadis Associates, Consultores para Desenvolvimento em Equística (REZENDE, 2008).

Janeiro; a exemplo do Plano Diretor da Baixada de Jacarepaguá e da Tijuca (1969), de autoria de Lúcio Costa, a partir dos quais passaram a vigorar novos parâmetros e modelos de ocupação.

Como exemplo, citamos o Regulamento de Zoneamento do Município (Decreto 322, aprovado em 03/03/1976), que instituiu um novo zoneamento no recém-criado Município do Rio de Janeiro, antes Estado da Guanabara. Entre outros, este decreto permitiu a construção de até quatro pavimentos de garagem, como uma base do edifício que podia ocupar todo o lote. Cardeman (2010) verifica que essa passou a ser uma das características dos edifícios da cidade desde então.

Enquanto a cidade do Rio de Janeiro se ampliava por meio da atuação dos meios de transporte coletivo, redefiniam-se também os padrões de acumulação do capital imobiliário, de acordo com a seguinte interpretação:

Amparados pelo discurso higienista contra a insalubridade da região central, numerosos grupos empresariais se revelaram ávidos por oportunidades de investimento em novas regiões da cidade. Assim, mais que reinventar a cartografia física e simbólica do Rio, os trilhos acabaram por atuar na cristalização de uma dicotomia entre Centro e periferia, cujo esboço já vinha se delineando havia décadas. Pelo crescimento urbano, os espaços se convertiam também em mercadoria. (O'DONNEL, 2013, p. 23).

Sobre a exploração imobiliária, Gilberto Velho (1989) descreve a possibilidade de obtenção de grande lucratividade pelos incorporadores e/ou construtoras na ocupação de terrenos comprados a baixo preço em Copacabana, provocando o seu crescimento desordenado com estribo em um zoneamento que privilegiava os interesses imobiliários. O bairro crescia desordenadamente, amparado pelas regulamentações que privilegiavam os interesses imobiliários e deficientes por apresentarem brechas que foram ensejadas para aumentar o lucro. Por exemplo, a não previsão do dimensionamento mínimo para compartimentos e número mínimo de quartos das unidades habitacionais provocou a construção de apartamentos do tipo "quitinetes", conjugados de mínimas dimensões (BORGES, 2007).

Cardeman (2010) demonstra que a valorização das orlas marítimas da Zona Sul da cidade se iniciou principalmente pela ocupação intensa de Copacabana, fenômeno que chamou a atenção de investidores imobiliários e da população carioca como um todo. Villaça (1999) explica que, embora a maioria das metrópoles brasileiras tenha apresentado bairros que foram abandonados pelos setores sociais mais privilegiados e depois ocupados por comércio e por estratos de renda média, nenhum deles chegou a exercer, em escala nacional, um fascínio como aquele expresso por Copacabana.

Ocupada pela alta burguesia nas primeiras décadas do século XX, seu prestígio social e sua beleza tiveram rápida divulgação. A preferência daquelas camadas fez com que os serviços públicos e a acessibilidade ao bairro - e à Zona Sul em geral - fossem continuamente aprimorados. Não foram as melhorias de acesso - os túneis ou o bonde - que levaram a burguesia para Copacabana, mas o contrário: a burguesia é que levou para lá esse e outros melhoramentos. Copacabana já estava loteada e arruada pela e para

a burguesia no início do último quartel do século XIX, quase vinte anos antes da abertura do primeiro túnel [...]. Outro exemplo de melhoramento levado pelas elites é o abastecimento de água (VILLAÇA, 2001, p.179).

Outro fator importante considerado na própria reflexão de Villaça (1999) é a circunstância de que essa localização de moradias, próxima à orla, se constituía como espaço privilegiado e limitado, fato que contribuiu para a definição do preço da terra e a forma de ocupação consolidada, culminando em edifícios altamente verticalizados e com alta densidade populacional. E assim, reportando-se a outras metrópoles litorâneas, o autor define o contexto de surgimento dos bairros de alta densidade desses centros urbanos. Nos bairros litorâneos das metrópoles marítimas, é expressa uma paisagem própria, rara no mundo, mas na qual também são percebidos novos modos e formas de morar, com traços culturais próprios.

Velho (1989) demonstra como em três décadas um pacato bairro - de caráter isolado - se transformou numa nova centralidade, por atrair a população tanto para o comércio, para o lazer, para o trabalho e moradia, marcado pela verticalização.

3.3.3 A Avenida Atlântica: desenho urbano e espaço público

A construção da Avenida Atlântica teve início em 1904, durante a gestão do prefeito Francisco Pereira Passos. Nessa época, possuía apenas seis metros de largura. Em 1908, para dar vazão ao movimento de automóveis e banhistas, sua largura foi duplicada. Nas primeiras intervenções, já existia o passeio com mosaicos de pedras portuguesas claras e escuras, configurando uma paginação em ondas (Figura 67), similar ao desenho do “Largo do Mar”, no Largo do Rossio, em Lisboa (O’DONNELL, 2013).



Figura 67: Orla de Copacabana nos anos 1940

Fonte: <http://goo.gl/8YYcl5>. Acesso em: 22 abr. 2014.

Projetos de urbanização paisagística em orlas urbanas ajardinadas, marcavam o Rio de Janeiro desde o Passeio Público inaugurado no final do século XVIII, passando pela Avenida Beira-Mar e pela Praia de Botafogo, ajardinadas por Pereira Passos (Figura 68), pela Praça Paris de Agache (anos 1920) (Figura 69) e culminando no Parque do Flamengo (anos 1960) (Figura 70 e Figura 71).

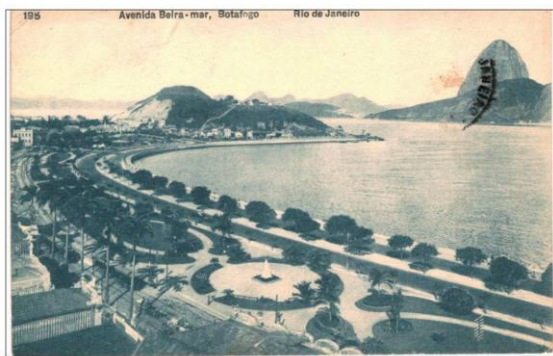


Figura 68: Cartão Postal da Avenida Beira Mar, Praia de Botafogo, com jardins ao longo da orla
Fonte: <http://goo.gl/ZDPy5L>. Acesso em: 1 jul. 2015.

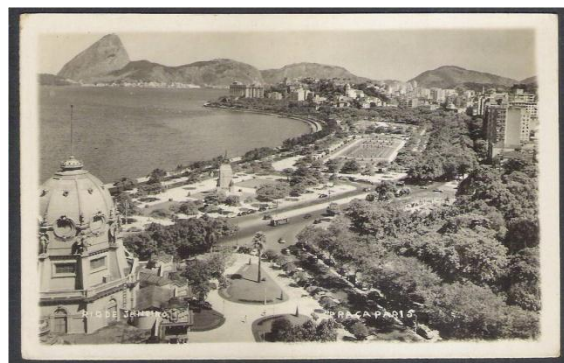


Figura 69: Cartão Postal da Praça Paris, no Rio de Janeiro, exemplo de tratamento ajardinado à beira mar
Fonte: <http://goo.gl/tRnn2J>. Acesso em: 1 jul. 2015.



Figura 70: Parque do Flamengo, nos anos 1960
Fonte: <https://goo.gl/KTIGdI>. Acesso em: 1 jul. 2015.



Figura 71: Parque do Flamengo, com o Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro
Fonte: <https://goo.gl/Xvy1Ey>. Acesso em: 1 jul. 2015.

No contexto temporal retrocitado, merece menção um projeto que precedeu - do ponto de vista de seu porte - a construção do calçadão de Copacabana. No final dos anos 1930, foi inaugurado o grande parque linear da orla de Santos. Segundo Macedo (1999), este foi o primeiro projeto paisagístico de porte realizado em uma beira-mar brasileira, com a finalidade de ser um apoio ao uso da praia.



Figura 72: Postal da Praia de Santos - SP, com jardim à beira-mar
 Fonte: <http://goo.gl/zpVE8m>. Acesso em: 1 jul. 2015.

Como observa Macedo (1999), no dos anos de 1970, uma grande reforma foi realizada na orla de Copacabana (Figura 73), introduzindo o primeiro calçadão de praia do Brasil. A reforma da beira-mar em Copacabana baseou-se em gigantesco aterro que permitiu ampliar, substancialmente, tanto as vias de tráfego, como implantar uma larguíssima calçada junto aos edifícios, e um generoso calçadão acompanhando a praia (posteriormente incrementado com uma faixa para ciclistas). A faixa de areia propriamente dita também foi alargada para mais de cem metros. O desenho das calçadas e calçadões em pedra portuguesa e o paisagismo seguiram projeto de Burle Marx e equipe, que manteve o desenho em ondas que já celebrizara o local, e os postos de salvamento projetados por Sergio Bernardes (MACEDO, 1999).

O programa do calçadão de Copacabana procurou privilegiar o pedestre, o encontro social. A largura do piso revela um recurso inédito para possibilitar tais objetivos, complementada pelos restaurantes e bares ao longo da orla.



Figura 73: Orla de Copacabana após a reforma dos anos 1970
 Fonte: <http://goo.gl/6mkcKK>. Acesso em: 13 maio 2015.



Figura 74: Calçadão da Rua XV de Novembro (Rua das Flores), em Curitiba - PR
 Fonte: <https://goo.gl/xSWZiS>. Acesso em: 1 jul. 2015.

Nos anos 1970, o calçadão do centro de Curitiba e a pedestrianização com calçadões de pedra portuguesa do centro de São Paulo também foram implantados, tornando-se hoje o “calçadão” uma figura urbana consolidada na cidade brasileira.

Segundo Macedo (1999) e Del Rio e Simbieda (2013), o calçadão da orla de Copacabana, como esse projeto e intervenção, ao tornar-se paradigmático em termos de suas qualidades estéticas e espaciais, induziu o surgimento de outras intervenções similares em frentes de água (rios e áreas costeiras) por todo o Brasil, a exemplo de Boa Viagem no Recife (ROCHA, 2013), Salvador e Maceió (**Erro! Fonte de referência não encontrada., Erro! Fonte de referência não encontrada.** e Figura 77).



Figura 75: Calçadão na orla da Praia de Pajuçara, em Maceió-AL
 Fonte: <http://goo.gl/ItwDho>. Acesso em: 1 jul. 2015.



Figura 76: Calçadão recentemente implantado na orla na Praia da Barra, em Salvador-BA
 Fonte: <http://goo.gl/GQ3xdQ>. Acesso em: 1 jul. 2015.



Figura 77: Orla e calçadão da Praia de Boa Viagem no Recife-PE

Fonte: <http://goo.gl/UVbStl> (esquerda) e <https://goo.gl/wtqP2v> (direita). Acessos em: 1 jul. 2015.

O caso da nova Avenida Atlântica criada nos anos 1970 serviu como modelo para projetos similares em frentes de água, sobretudo frentes marítimas, no Brasil. Pelo alargamento da área de areia e a construção de pistas generosas com largas calçadas, foi possível transformar a costa de Copacabana, que passou a ser uma referência para a remodelação de bairros costeiros em outras cidades brasileiras.

3.3.4 A Avenida Atlântica e Copacabana de 1970 a 2000

Villaça (1999) tece interessantes observações sobre localizações como Copacabana (anos de 1950), Santos e Guarujá (anos de 1960), Boa Viagem no Recife, Praia de Iracema em Fortaleza e a Barra da Tijuca (anos de 1980), entre outros. Nestas, predomina a preferência das camadas de média e alta renda por edifícios altos (e não pelas residências unifamiliares ou conjuntos de pequenos edifícios). Principalmente com relação aos anos de 1950 e 1960, vale ressaltar que nem a segurança poderia ser um fator determinante, haja vista que esse problema não era identificado como algo grave em Copacabana. Segundo ele, é o consumidor e não o incorporador quem determina a verticalização ou horizontalização. O autor também observa que a verticalização residencial surgiu primeiramente nas metrópoles e cidades de orla oceânica. Nessas, esse processo tem sido mais intenso do que nas do interior.

As camadas de mais alta renda cresceram em direção às localizações que, no caso do Rio de Janeiro, contavam tanto com atrativos do sítio natural, como com as condições de deslocamento que favoreciam acessibilidade ao centro. Ademais, Villaça (1999) observa que,

Quando esse sítio natural atraente é constituído por praias, uma série de especificidades ocorre. Tudo indica que as praias são altamente responsáveis por uma cultura urbana específica, por um estilo de vida próprio das nossas cidades marítimas. A forma da casa - não só o apartamento, mas seu tamanho, tendente a ser cada vez menor, se comparado com as das metrópoles interiores -, a praia e seu turismo, a vida ao ar livre e

o tipo de bairro com alta densidade e mistura de usos do solo tiveram inegável influência em tal cultura (VILLAÇA, 1999, p. 188).

Villaça também destaca o fato de que a Zona Sul do Rio de Janeiro passou a ter o seu caráter residencial inicial afetado pelo turismo, que tanto possibilitou a presença de novos usuários (os turistas nacionais, inicialmente; e, depois, os internacionais) como novas funções (comércio, serviços). Ressalta a possibilidade do trânsito a pé por lojas, restaurantes, cinemas e a própria praia, de forma contínua, sobre um território de topografia propícia às caminhadas junto à orla, o que difere de outras situações, como Salvador, cidade detentora de topografia acidentada junto à sua orla marítima. Assim, no caso do Rio de Janeiro, o hotel de cunho moderno para turistas nasceu junto à praia, como o Copacabana Palace, nos anos 1920. Como exprime Fernandes (2006), esta construção - tanto por sua função como por sua arquitetura - tornou-se um ícone de transformações de caráter moderno que se sucederam posteriormente na orla de Copacabana, e no modo de vida.



Figura 78: Copacabana Palace Hotel, inaugurado em 1923, projeto do arquiteto francês Joseph Gire, em estilo *art déco*, visto da praia de Copacabana
Fonte: <http://goo.gl/3fXjXC>. Acesso em: 29 jun. 2015.

Além disso, podemos citar situações semelhantes, como o antigo Hotel de Boa Viagem (demolido) no Recife (Figura 79), o Parque Balneário em Santos (Figura 80), o Hotel Iracema Plaza (Ed. São Pedro) em Fortaleza (Figura 81) e o pioneiro Grande Hotel do Guarujá (Figura 82).



Figura 79: Hotel Boa Viagem, já demolido, na Praia de Boa Viagem, Recife-PE
Fonte: <http://goo.gl/2qFKol>. Acesso em: 29 jun. 2015.

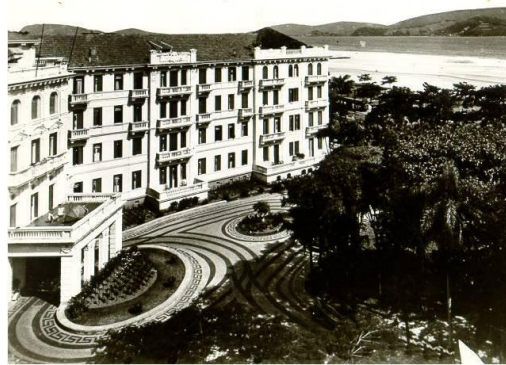


Figura 80: Hotel Parque Balneário, em Santos-SP
Fonte: <http://goo.gl/0NctBR>. Acesso em: 29 jun. 2015.



Figura 81: Hotel Iracema Plaza (Ed. São Pedro, hoje), construído na década de 1950, na Praia de Iracema, em Fortaleza
Fonte: <http://goo.gl/xpCAvW> (esquerda) e <http://goo.gl/xp7MKc> (direita). Acessos em: 19 maio 2014.



Figura 82. Grand Hotel La Plage, do escritório Ramos de Azevedo, construído em 1912 e demolido em 1959, em Guarujá-SP
Fontes: <http://goo.gl/mksjoF> (esquerda) e <http://www.novomilenio.inf.br/guaruja/gfotos/gfoto019c.jpg>. Acesso em: 19 jun. 2015.

Destarte, atribui-se ao turista o papel de penetração e vivência urbana em bairros como Copacabana e Boa Viagem, ou seja, pelo turismo atraíram-se lojas, restaurantes, boates e cinemas a essas áreas, o que possibilitou a mistura de atividades. Isso provocou, parcialmente, a perda de interesse por parte de muitas famílias mais abastadas pelo bairro; entretanto, por outro lado, atraiu novas famílias de estratos de renda média. As diferenças no padrão e nos preços dos apartamentos situados de frente para a praia manteve, contudo, moradores de alta renda em

Copacabana, e a Avenida Atlântica, com algumas exceções, continuou sendo um endereço cobiçado e exclusivo. O resultado foi um bairro com uma intrincada mistura de moradores de variados estratos de renda, que passaram a conviver com “desvantagens” como ruído, serviços variados como quitandas, peixarias, casas de massagem etc., em função das vantagens naturais do lugar. Assim, hoje Copacabana pode ser considerada como um exemplo de mistura de estratos sociais, mas mais do que isso, exemplo de mistura de funções urbanas e atividades, o que acarreta um uso intensivo de seus espaços públicos (VILLAÇA, 1999).



Figura 83: Evolução Urbana e Ocupação da Orla de Copacabana, montagens realizadas pelo artista Carlos Gustavo Nunes Pereira (Guta): De cima para baixo: 1893, 1927, 1956 e 2007

Fonte: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/EOURbana/>. Acesso em: 2 fev. 2014.

O'Donnel (2013) ressalta que, de 1970 a 2000, houve uma diminuição em cerca de 40% da população de Copacabana. Uma das razões apontadas para isso foi o envelhecimento da população. Além disso, destaca-se que, tendo em vista o adensamento populacional e o congestionamento de veículos, famílias mais jovens começaram a ocupar novas áreas da cidade, como a Zona Oeste. A Barra da Tijuca e Jacarepaguá tornaram novas frentes de expansão imobiliária.

3.3.5 Programas e projetos para a orla de Copacabana após 1990

Projeto Rio-Orla

Nos anos 1990, uma nova conjuntura econômica - aquela da cidade neoliberal contemporânea - passou a incentivar nas cidades que se pretendem “globais” (SASSEN, 1998) novas expressões de planejamento e gestão. Nesse sentido, a cidade do Rio de Janeiro pode ser considerada uma das primeiras do Brasil a se pautar por propostas visando a adquirir e divulgar o caráter de “cidade empreendimento” ou “cidade-mercadoria”, com vistas a atrair investimentos de capitais transnacionais, pela promoção de sua imagem por meio do *marketing* urbano (OLIVEIRA, 2008).

No que tange às políticas urbanas situadas naquele momento como resposta aos problemas de deterioração dos espaços públicos e violência urbana que estavam empanando a imagem do Rio de Janeiro, foram propostos pela Municipalidade novos programas que visavam tornar o espaço público mais digno, lugar da cidadania, mediante a recuperação de seus valores físicos. Esses programas buscavam intervir em trechos ou pontos da cidade que denotavam necessidade de requalificação. Como em outros casos similares, a previsão de realização de evento internacional importante na cidade – a Conferência Mundial da ONU sobre o Meio Ambiente, ou Rio-92 – serviu como catalisador dessas iniciativas de renovação.

Como um desses projetos, destacamos inicialmente o Programa Rio-Orla, realizado de 1990 a 1992. Segundo Andreatta, Chiavari e Rego (2009, p. 14), constituía a “reurbanização de mais de 30 km da orla da cidade e parte do programa de obras para atender à Rio 92 ou Conferência do Meio Ambiente.” A inovação era característica do projeto, tendo em vista que não era um projeto de execução de longo prazo, mas uma prática de projeto urbano. Destacamos, ainda, que foi selecionado por meio de um concurso público nacional organizado pelo IAB-RJ, tendo sido escolhido vencedor o projeto do engenheiro Sérgio Moreira Dias.

Quase toda a frente urbana atlântica foi objeto de intervenção: “*Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e daí, ao final da praia da Barra da Tijuca e até o Recreio dos Bandeirantes*”, segundo

Andreatta, Chiavari e Rego (2009, p. 14). Além da criação de um passeio marítimo contínuo, da reconstrução do piso original de Copacabana, Ipanema e Leblon e da ciclovia à beira-mar, entre os objetivos do projeto se incluíam também a revitalização dos quiosques da orla marítima, para, assim, dinamizar econômica e culturalmente o espaço daquelas praias. Esses quiosques renovados foram dotados de banheiros, cozinha e depósito e um *deck* que avançava sobre a areia, permitindo a liberação do espaço do calçadão.

O projeto Rio-Orla mostrou-se controverso. As críticas gravitavam à órbita de problemas relacionados ao desenho urbano e, principalmente, do seu caráter elitista, por ter sido aplicado em apenas um trecho da cidade, que já desfrutava de condições privilegiadas de infraestrutura, entre outras.

Iwata e Del Rio (2004) consideram que este projeto foi gerado exclusivamente para preparar a cidade para a conferência Rio 92. Resultaram de decisões isoladas movidas por objetivos políticos muito específicos, e seus resultados não chegaram a representar grandes mudanças quanto à tendência (já existente) de um planejamento urbano com pouca atenção às potencialidades (paisagísticas, sociais, econômicas) da orla.

Embora tenha sido considerado paradigmático, ao ser o marco inicial de uma fase em origem na qual os motes, princípios e proposições do Urbanismo contemporâneo começaram a ganhar corpo na cidade (ANDREATTA; CHIAVARI; REGO, 2009), verificamos que o Projeto Orla não trouxe grandes mudanças ou inovações ao tratamento dos espaços praianos, o que foi demonstrado pela permanência e caráter de longevidade do projeto de Burle Marx, dos anos 1970. Ao introduzir novos quiosques padronizados e criar a faixa de ciclovia da orla, no entanto, permitiu uma maior integração com outras frentes de água da cidade, como o Aterro do Flamengo e a Barra da Tijuca (MACEDO, 1999).

Se, inicialmente, as obras no espaço público de Copacabana compunham uma série de intervenções empreendidas pelas autoridades municipais ou estaduais, a partir dos anos 1990, as intervenções que se sucederam no espaço público carioca, mesmo que pontuais, passaram a articular a iniciativa privada e o setor público.

Programa Rio-Cidade

Em 1995, o Governo Municipal de Cesar Maia, tendo como Secretário de Urbanismo o arquiteto Luiz Paulo Conde, elaborou o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro - Rio Sempre Rio (PECRJ-I) que deveria direcionar o desenvolvimento urbano com base no paradigma econômico neoliberal. Seguindo o modelo adotado por Barcelona na preparação da cidade para abrigar os Jogos Olímpicos de 1992, o plano ressaltava as parcerias público-privadas e a maior

agilidade nas ações públicas direcionadas à transformação da cidade. Para a sua realização, foi contratado o grupo de consultores da Tecnologias Urbanas Barcelona S/A (TUBSA), responsável pelo projeto de recuperação e transformação da orla marítima de Barcelona, com a criação da Vila Olímpica. Assim, consultores como Jordi Borja, Oriol Bohigas, Nuno Portas e outros passaram a trazer as formulações mais recentes do planejamento urbano dito estratégico para o contexto carioca, com pleno apoio da Prefeitura. Além disso, contribuíram a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIERJ) e a Associação Comercial Local.

Implementado no Rio de Janeiro de 1995 a 2000³⁰, no âmbito das políticas do Governo Municipal dos anos 1990, foi criado o Projeto Rio-Cidade³¹ como parte do Plano Estratégico. Foi anunciado como *“um ambicioso plano de obras voltado para a reconstrução de espaços públicos, incluindo o disciplinamento de usos e atividades e melhoria dos padrões urbanísticos”* (IPLANRIO, 1996, p. 24), caracterizado como sendo *“uma corajosa intervenção no contexto social decadente, amparada em substancial criação de empregos e, por fim, uma inadiável operação de resgate da avariada imagem carioca”* (IPLANRIO, 1996, p. 24) no discurso oficial.

O programa baseava-se em pontos já defendidos havia décadas por autores como Jane Jacobs, Gordon Cullen e Kevin Lynch, entre outros, quanto à importância da rua para o desenvolvimento da cidadania (BRANDÃO, 2006). Desta feita, o principal objeto de intervenção eram as “ruas”, as quais seriam “restituídas” à população.

Na linha do Urbanismo contemporâneo e contextualista, evitaram-se soluções totalizantes, cirúrgicas ou que desconsiderassem preexistências urbanas. Destarte, previram-se ações localizadas, porém carregadas de potencial para *“promover, no público, mudanças de comportamento frente à desordem urbana, intervenções que induzissem, por sinergia, iniciativas similares de outros agentes sociais (...) capazes de, em conjunto, gerar efeitos multiplicadores sobre todo o tecido urbano”* (IPLANRIO, 1996, p. 25).

Segundo Oliveira (2008, 5), um aspecto diferencial desse plano urbanístico é o

[...] de ter uma escala de abrangência que alcança diferentes pontos da cidade sem se constituir propriamente num plano de reforma urbanística. Até então, a Reforma Pereira Passos, no início do século, o Plano Agache, nos anos 20, e o Plano Doxiadis, na década de 60, se constituíam em planos urbanísticos, sobretudo os dois últimos, que tomavam e pensavam a cidade como um todo, como organismo social ou como um sistema.

³⁰ Durante a primeira gestão de César Maia (1993-1997) e continuado na administração de Luiz Paulo Conde, de 1997 a 2001.

³¹ Quinze áreas compunham a abrangência do Programa Rio-Cidade na primeira fase (Rio Cidade I, entre 1993 e 1996), entre elas Ilha do Governador, Copacabana, Catete, Vila Isabel, Penha, Campo Grande, Ipanema, Botafogo (Voluntários), Tijuca, Centro, Méier, Leblon, Bonsucesso, Madureira e Pavuna (e áreas remanescentes). Outras áreas foram contempladas na segunda fase (Rio Cidade II), entre 1997 e 2000, entre elas Bangu, Benfêca/São Cristóvão, Campo Grande, Centro (Av. Presidente Vargas), Flamengo (Rua Marques de Abrantes), Freguesia, Grajaú, Guaratiba, Irajá, Jardim Botânico, Largo do Bicão/Brás de Pina, Madureira, Maracanã, Marechal Hermes, Praça Seca, Ramos, Realengo, Rocha Miranda, Santa Cruz, Santa Tereza, Tijuca (Rua Uruguai e Rua Haddock Lobo) (OLIVEIRA, 2008; SARTOR, 2000).

Tendo-se a “rua” como objeto principal de intervenção, foram escolhidos corredores viários importantes distribuídos em várias áreas da cidade como locais das obras a serem realizadas, com vistas a reforçar o caráter de cada bairro e, ainda, do ponto de vista metropolitano, o caráter descentralizado e polinuclearizado da cidade. Desta forma, "*o modelo de intervenção urbana do Programa Rio Cidade tem como princípio básico a ação pragmática e localizada, uma volta à intervenção pontual, vista como uma alternativa viável e condizente com as necessidades contemporâneas*". (SARTOR, 2000).

Para a escolha dos projetos, foi organizado pelo IAB-RJ, sob a coordenação do IPLANRIO, um concurso público para colher propostas metodológicas, físicas e normativas, com procedência no qual foram escolhidas 17 equipes multidisciplinares para atuar nos dezessete corredores urbanos escolhidos como locais de intervenção.

Considera-se, pelo IPLANRIO (1996), que uma das contribuições do Programa Rio-Cidade foi a “requalificação” do conceito de obra pública, entendida, entre outros aspectos, como vinculada a um projeto, concebido por equipes multidisciplinares provenientes tanto da Prefeitura como da iniciativa privada, e objeto de debate público.

Sobre a participação popular, segundo o IPLANRIO (1996), além das discussões com a comunidade, com setores técnicos da Prefeitura e órgãos públicos, e com concessionárias de serviços públicos, criou-se uma coordenação dos projetos (Diretoria de Projetos), para acompanhar a execução, divulgar cada um dos projetos e acolher reclamações³² e sugestões.

O projeto Rio Cidade previu para o bairro de Copacabana a requalificação da Avenida Nossa Senhora de Copacabana, via paralela interna à praia e principal eixo de transporte público por ônibus, com a desobstrução dos passeios e a realocação de equipamentos urbanos, um novo mobiliário urbano com *design* diferenciado, incluindo postes e iluminação, a criação de praças nos cruzamentos e organização do estacionamento ao longo das ruas. Além disso, buscou incentivar a recuperação de seus principais edifícios e um novo tratamento urbanístico para a Avenida Princesa Isabel, principal via de acesso ao bairro desde Botafogo e a área central.

Embora o programa tenha transformado a qualidade espacial das áreas de intervenção de forma positiva (Figura 84 e Figura 85), é importante ressaltar os seus impactos socioespaciais. Por trás do *slogan* “o resgate da cidadania e a devolução dos espaços públicos a quem de fato tem direito” (OLIVEIRA, 2008), o contexto de sua concepção estava marcado pela racionalidade empresarial da administração de negócios públicos, com vistas à atração do setor privado mediante estratégias econômicas de investimento e políticas de controle e exclusão social. Demarcando-se um território em cada bairro, o projeto procurou requalificar áreas de maior

³² Uma das estratégias foi a criação de um serviço telefônico exclusivo para acolher reclamações e sugestões do público.

circulação e concentração comercial. A limpeza da paisagem foi outra estratégia do projeto, ao eliminar fios, rede elétrica etc., além do reordenamento dos postes de iluminação. O projeto também estabeleceu medidas de segurança com guardas municipais, concentrados nas áreas do projeto, no sentido de retirar-se as pessoas indesejáveis e estabelecer um controle social efetivo.



Figura 84: Avenida Princesa Isabel, após o Projeto Rio-Cidade
Fonte: <http://goo.gl/WtFK6S>. Acesso em 2 jun. 2015.



Figura 85: Avenida Princesa Isabel, esquina com Avenida Atlântica, tratamento do canteiro central
Fonte: <http://goo.gl/OM43Js>. Acesso em: 1 abr. 2015.

O Rio-Cidade, segundo como modalidade de projeto e intervenção, representa uma ruptura quanto ao sistema de planos urbanísticos e zoneamentos próprios do urbanismo moderno, aspecto que abre espaço para a apropriação privada dos benefícios de requalificação, na medida em que expressa também um distanciamento em relação aos planos diretores e outros instrumentos de regulação do solo (SARTOR, 2000).

Projeto Orla Rio (2000-)

Com a vitória de Cesar Maia sobre seu antigo correligionário, Luiz Paulo Conde, nas eleições municipais de 2000, o contexto do começo do século XXI na Prefeitura do Rio de Janeiro foi o de revisão do PECRJ-I, tendo sido aprovado o PECRJ II - As Cidades da Cidade no ano de 2002. Na época de sua aprovação, o PECRJ-II era um conjunto de 12 planos estratégicos regionais; entretanto, com a confirmação da cidade como sede dos Jogos Pan-Americanos de 2007, o plano foi reformulado para atender especificamente às particularidades do evento internacional. Além das obras de infraestrutura que foram criadas, como estádio, Parque Olímpico e Vila Pan-Americana, ressaltam-se obras em distintas áreas da cidade, com tratamento urbanístico e alterações no sistema viário.

Entre os projetos previstos para a orla, notabiliza-se o Projeto Orla Rio, destinado a "revitalizar" os quiosques da orla, com vistas a promover maior dinâmica econômica e cultural dos espaços praianos. Fruto de uma parceria firmada entre a Prefeitura da Cidade e a empresa Rio Orla, o objetivo era, ao mesmo tempo, padronizar os quiosques e também conferir-lhes

características diversificadas. Na parceria público-privada, a Prefeitura participou com o terreno público da orla marítima. Já a empresa privada encarregou-se das obras e comercialização dos quiosques, obtendo concessão de 25 anos, desde 2005.³³ Entre as praias constantes no projeto, estavam as da zona Sul - Leme, Copacabana, Arpoador, Ipanema, Leblon, São Conrado, Barra da Tijuca e Recreio, com demanda para 309 quiosques. Para o projeto de remodelação dos quiosques e estruturas de apoio (banheiros, cozinha e depósitos subterrâneos) foi contratada por licitação a empresa do escritório do arquiteto Luiz Eduardo Índio da Costa (Figura 86).



Figura 86: Quiosques de autoria do escritório do arquiteto Luiz Eduardo Índio da Costa
 Fonte: <http://www.indiodacosta.com/pt/project/orla-rio/#.VXoUafViko>. Acesso em: 1 maio 2015.

O Projeto Rio Orla representa uma modalidade da gestão urbana, baseada no chamado “empresariamento urbano”. Gomes (2009), em sua pesquisa realizada em 2007, explica que, até aquele ano, apenas um dos quiosques novos pertencia a proprietários existentes na orla antes do projeto. Firms novas, muitas vezes vinculadas ao capital internacional, compraram os novos quiosques, aspecto demonstrativo de que os antigos proprietários não tinham recursos suficientes

³³ Vale ressaltar, entretanto, que o projeto de modernizar os quiosques havia sido iniciado ainda em 1999, na gestão do prefeito Luiz Paulo Conde. A empresa Orla Rio venceu licitação promovida pela Prefeitura para operar o sistema com exclusividade por 25 anos; mas a implantação do projeto foi embargada, em razão de questionamentos de ordem ambiental, entre outros. Fonte: <http://goo.gl/KnDyMD>. Acesso em: 15 abr. 2015.

para competir com capitais multinacionais. Empresas como Nestlé, Coca-Cola, Brahma, Skol e Itaipava, firmaram parcerias com a empresa Orla Rio para viabilizar a comercialização da zona.

Desta feita, verifica-se que novas modalidades de intervenção e projeto sobre a cidade passaram a compor as estratégias de intervenção e projeto na cidade do Rio de Janeiro, sobretudo desde a 2ª metade dos anos 1990. No caso do projeto Orla-Rio, na modalidade de "empresariamento urbano", reforçou-se o privilégio das empresas privadas vinculadas com o capital internacional e provocou-se a expulsão de antigos vendedores e proprietários. Ademais, a imagem da orla também foi modificada: a informalidade na organização construtiva e publicitária dos antigos quiosques foi substituída pela padronização dos novos quiosques e as estratégias publicitárias das empresas multinacionais, conferindo à orla certa universalidade e "banalização". (MUÑOZ, 2008).

3.4 Considerações finais do capítulo

Os casos analisados -, na Espanha (Catalunha), Holanda e Brasil - retratam diferentes contextos e transformações territoriais. Todos os casos, todavia, exibiram pontos de inflexão quanto à modalidade de planejamento - alguns mais intensos do que os outros - adotado por volta dos anos 1990, quando da necessidade de reestruturação econômica e busca por um lugar no panorama internacional globalizado e competitivo. Tanto os processos de implementação, entretanto, quanto os seus efeitos, foram bastante diferentes, e alguns casos repercutiram como modelos para outras intervenções em âmbito nacional e internacional como mostra o Quadro 2.

O caso de Barcelona contribui para o entendimento das nuances e particularidades políticas, administrativas, sociais e econômicas que viabilizaram a preparação da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 1992. Observa-se que esse processo teve como pano de fundo uma reforma administrativa e a aproximação com as reivindicações dos movimentos sociais.

Tal aspecto foi estratégia para melhorar a qualidade dos espaços da cidade, por meio da provisão de novos equipamentos, da reabilitação de áreas portuárias e a requalificação de espaços públicos, sobretudo a frente marítima. Neste processo, a imagem da cidade e do planejamento barcelonês foi alterada, tornando-se referências internacionais, inclusive com forte respaldo no Brasil, a exemplo do caso do Rio de Janeiro, que adotou o "modelo Barcelona".

Quanto aos casos na Holanda e do ponto de vista dos objetivos dos projetos analisados, ambos têm papel relevante na transformação da imagem da cidade pela reabilitação de áreas portuárias desativadas ou subutilizadas e pelo estímulo a novas atividades econômicas em áreas com potencial relacionado à água.

Quadro 2: Quadro-síntese dos casos referenciais

CASOS REFERENCIAIS	ANTECEDENTES (final do século XIX aos anos 1970)	1970 - 1990	1990 - 2014
BARCELONA CIDADE OLÍMPICA	<ul style="list-style-type: none"> - Regime franquista (1939-1976); - Planejamento funcionalista e centralizado; - Industrialização; - Frente marítima: bairros periféricos e habitações de baixa renda, indústrias, isolamento 	<ul style="list-style-type: none"> - Planejamento descentralizado (a partir de 1976); - Ley del Suelo de 1979; - Políticas urbanísticas mais democráticas; - Ações voltadas à conservação e reutilização de áreas e edificações; - Plan General Metropolitano (1976): flexibilização; - Lançamento do Plano Estratégico da Cidade (1988); - Nomeação olímpica dos jogos de 1992; - Criação de grandes projetos em função dos Jogos Olímpicos, aprovados para corroborar a imagem da cidade: Vila Olímpica, Porto Olímpico, Avel Olímpico sobre o Montjuic, circuito viário, fonte litórea; - Parcerias estratégicas: Prefeitura Municipal, Governo Nacional, Comunidade Europeia, empresas privadas 	<ul style="list-style-type: none"> - "Modelo Barcelona" incrementado após os Jogos Olímpicos; - Ações voltadas à escala da cidade: global, ênfase no turismo e nos grandes eventos; - Integração a redes de cidades; - Marketing institucional CIDELU; - Empreendedorismo competitivo
MODELO(S)		<ul style="list-style-type: none"> - "Modelo Barcelona" surge na preparação para os Jogos Olímpicos; - Contexto favorável: acordo entre sociedade e governo; culto social; - Ação baseada no projeto do espaço público como lugar urbano coletivo; - Ação por meio de projetos urbanos; - Requalificação da cidade existente 	
HOLANDA		<ul style="list-style-type: none"> - Ações no território com base na <i>Active Land Policy</i>; - Projetos de larga escala e longo prazo 	<ul style="list-style-type: none"> - Novas estratégias de ação sobre o território; - Articulação com a iniciativa privada; - Projeto urbano: renovação de áreas subutilizadas por meio de desenho urbano e intervenções arquitetônicas
DOCAS SUL DO RIO IJ - AMSTERDÁ	<ul style="list-style-type: none"> - Construção da Estação Central; - Esvaziamento das áreas portuárias das Docas Sul 	<ul style="list-style-type: none"> - Lançamento de Concurso de Projetos (1983); ideias de renovação da frente ribeirinha das Docas Sul do rio IJ; - Criação de um Plano Integrado pela ANP (Plano de Negócios e Projeto Urbano), autônoma de OMA, com base em parcerias público-privadas; mobilização de um setor de mercado (negócios), não executado 	<ul style="list-style-type: none"> - Estratégia "Áncoras do IJ" (1995) liderada pela Prefeitura; - Programas e projetos em alvos específicos; - Ações sobre a estrutura existente; - Mobilização de vários setores de mercado; - Desenho urbano e esquietais; - Princípio da serendipity
KOP VAN ZUID - ROTTERDÁ	<ul style="list-style-type: none"> - Kop van Zuid: entreposto Roterdá-Nova York; - 1940: destruição da cidade por bombas alemãs; - 1950-1960: reconstrução da cidade; - Esvaziamento de atividades portuárias no Kop van Zuid; - População imigrante africana e asiática 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de planos de regeneração das frentes de água em Roterdá; - 1979-1982: evento Architecture International Rotterdam (AIR); concurso de ideias para Kop Van Zuid; - 1987: Plano A Nova Roterdá; projeto Kop van Zuid, importância nacional, de autoria de TKA 	<ul style="list-style-type: none"> - Implantação (1995): do projeto Kop van Zuid; - Mistura de funções e usos; - Investimento em espaços públicos; - Desenho urbano e arquitetura icônica; - Nova imagem da área e da cidade; - Programa habitacional; - Escritórios, adaptação da estrutura existente; - Parcerias público-privadas; - Bienais como estratégia
MODELO(S)	<ul style="list-style-type: none"> - Intervencionista, funcionalista 		<ul style="list-style-type: none"> - Planejamento estratégico; planejamento "parte por parte"
AVENIDA ATLÂNTICA E COPACABANA	<ul style="list-style-type: none"> - Construção de túneis e instalação de bondes; - Abertura da Avenida Atlântica (1916) e duplicação (1938); - Construção de hotéis; subcentro em formação; - Anos 1950-1970: verticalização intensiva; interesse privado 	<ul style="list-style-type: none"> - Planejamento centralizado - Alianças entre os setores público e privado; - 1970: reforma da orla de Copacabana (aterro, alargamento, desenho urbano calçadão e equipamentos); - Ocupação por comércio, serviços e moradores de estratos de renda média; - Turismo nacional e internacional 	<ul style="list-style-type: none"> - Planejamento Estratégico RJ; - Condições de canais – "modelo Barcelona" - Cidade empreendimento; - Marketing urbano; - Desenho urbano; - Eventos: Rio-92, Jogos Pan-Americanos, Rio 92 + 20, Copa do Mundo 2014, preparação para os Jogos Olímpicos de 2016 - Programa Rio Orla (1990-1992): reurbanização de mais de 30 km da orla; - Programa Rio-Cidade (1995-2000) - base no "modelo Barcelona" antes dos jogos (parcerias, agilidade das ações públicas, intervenções em espaços públicos) - Projeto Orla-Rio (2000-7) - parceria público-privada (prefeitura e empresa Orla Rio) - padronização dos quiosques; comercialização com multinacionais - nova imagem da orla - "empresariamento urbano"; marketing urbano
MODELO(S)	<ul style="list-style-type: none"> - "Modelo Copacabana": bairro ocupado com edifícios de escritório ou apartamento no alinhamento dos lotes, sem recuo lateral 	<ul style="list-style-type: none"> - "Modelo Avenida Atlântica": abertura de avenida litórea como parte das ações públicas, desenho urbano (calçadão e equipamentos de lazer e turismo); 	

Fonte: Elaboração própria.

Também ressaltamos, em ambos, o papel conector que tiveram os projetos. Em Roterdã, o projeto no *Kop van Zuid* foi um meio de estabelecer uma real conexão entre o sul e o norte da cidade, com a construção da icônica ponte Erasmus. Do ponto de vista social, há lacunas inerentes ao objetivo a alcançar para esse projeto, visto que parte da população residente na área foi remanejada, o que pode ter contribuído para acentuar a segregação sócioespacial da cidade, bem como um processo de "gentrificação" do local.

Além disso, o estímulo à ocupação da área por edifícios verticalizados marcantes contribuiu para a transformação da imagem da cidade e do setor; entretanto, como explica Ungureanu (2010), o tratamento dos espaços públicos não levou em conta a diversidade da comunidade, o que provocou fragmentação físico-espacial entre as vizinhanças. Embora reconheçam a qualidade dos edifícios construídos e em construção, alguns moradores relatam que, em virtude da brusca transformação por que passou essa área da cidade, principalmente no que tange à verticalização, as famílias que moram no local há mais de 30 anos não se identificam da mesma maneira que antes com o lugar.

No caso de Amsterdam e o projeto do Ij-oevers (Docas Sul) a cidade conseguiu se reconectar ao Rio Ij, fisicamente, por meio do transporte fluvial que conecta os diques do sul com os do norte. Além disso, o investimento em equipamentos culturais, a exemplo da Biblioteca Pública, de museus e, também, de hotéis e edifícios residenciais de alta qualidade arquitetônica, combinado ao redesenho do espaço público (caminhos ao longo da margem do rio e dos canais) proporciona uma nova imagem da cidade e do setor.

O que se pode apreender da experiência holandesa? Com suporte nos estudos de caso, podemos afirmar que ambos os projetos foram elaborados e, em parte, executados no momento em que a política de terra na Holanda era realizada no sistema tradicional - *active land policy*; com a tradição de grandes projetos em detalhe (*comprehensive plan* ou *blue print*), a aquisição das terras pelo Governo local, a negociação do plano com promotores privados, a preparação de tais terras para execução do plano e, enfim, a venda de lotes ou imóveis aos empreendedores privados.

Ambos demonstraram, contudo, necessidades de flexibilização dos projetos, ao considerarmos o novo contexto econômico que marcou o final dos anos 1990. A definição dos usos e a escolha dos promotores privados tiveram de ajustadas com as mudanças econômicas e políticas, como no caso do *Ij-oevers* (Docas do Rio Ij) em Amsterdã. Nesse caso - *anchors of the Ij* - o processo que permeou a implantação do projeto foi do tipo *piecemeal*, planejar por pedaços, ou do tipo *invitation planning*, que funciona como um convite aberto à sociedade em geral (setor público, privado, população local) para contribuir na proposição de ideias para a área, na medida do interesse de investir de cada um. Esse aspecto revelou que não se pode depender apenas de

um setor de mercado. Diversificação permite flexibilização no planejamento e a execução de projetos urbanos de ampla escala; também enseja sua integração estratégica dentro do tecido urbano. Durante a pesquisa sobre casos na Holanda, revelou-se a necessidade de planejar de uma forma aberta a mudanças, dentro do princípio de *serendipity*³⁴ e na busca de promover o interesse da iniciativa privada por novos investimentos na cidade.

Pelo itinerário traçado sobre o caso da Avenida Atlântica e o bairro de Copacabana, realçando os projetos e intervenções para a orla e suas relações com a ocupação do bairro, verifica-se que este caso é exemplar para compreender, entre outros, a transformação de frentes marítimas em distintos, porém contínuos períodos. Até por volta dos anos 1970, a área representava uma porção territorial em expansão, onde as intervenções públicas (como as aberturas, alargamentos e melhoramento de avenidas e calçadas) e as particulares (construção de hotéis monumentais ou edifícios multifamiliares, entre outros, amparados pelas regulamentações de zoneamento - um dos fortes instrumentos do urbanismo moderno) concorrem para a formação de um setor como nova centralidade, atraindo população para o comércio, trabalho, moradia e lazer.

Outrossim, após os anos 1990, observa-se a apropriação de novos ideários e outras modalidades de projeto e intervenção urbana. Entre estas modalidades, ressalta-se a ação sobre elementos específicos da cidade, como a rua (Programa Rio Cidade), vinculados a uma estratégia mais ampla de reestruturar sua imagem. Nesta, o desenho urbano torna-se instrumento relevante para fortalecer essa imagem, na medida em que ressalta aspectos específicos e identitários de cada trecho do projeto. Na passagem do século, esse processo de transformação da imagem da cidade é reforçado, sobretudo para atender a eventos internacionais que aconteceram - Jogos Pan Americanos de 2007 e a Copa do Mundo em 2014. O "empresariamento urbano" (HARVEY, 1995) torna-se modelo da gestão da orla da cidade, viabilizado - entre outros instrumentos - por meio de parcerias público-privadas entre Governo local e empresa majoritária, levando, entre outros efeitos, a um processo de expulsão de antigos vendedores e proprietários de barracas. Neste processo, o desenho urbano também confere relevância, na medida em que padroniza a orla e corrobora a sua imagem.

³⁴ Segundo o Meriam-Webster On-line Dictionary, *serendipity* significa fazer boas descobertas por acidente, ao acaso. No português, seria, como anglicismo, serendipidade. Optamos por usar o termo original, em inglês.

**4 A ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA NO
CONTEXTO DE SUA EXPANSÃO URBANA:
ANTECEDENTES (1535-1920); OCUPAÇÃO,
PROJETOS E INTERVENÇÕES (1920-1963)**

NESTE CAPÍTULO, TECEMOS UM PERCURSO SOBRE AS INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS NA ORLA DA CIDADE DE FORTALEZA, ATÉ O INÍCIO DOS ANOS 1960, REPORTANDO-NOS AO SEU DESENVOLVIMENTO URBANO E CONSIDERANDO AS MODIFICAÇÕES DE SUA PAISAGEM. TAMBÉM NOS IMPORTA VERIFICAR SE HOUE - E DE QUE FORMA SE PROCESSOU - A APROPRIAÇÃO DE MODELOS, DISCURSOS OU NOÇÕES DO URBANISMO PRATICADO ALÉM-MAR (EUROPA E ESTADOS UNIDOS), EXPRESSOS NAS NOVAS GESTÕES, NOS DESENHOS E PROJETOS ELABORADOS PARA AS ZONAS LITORÂNEAS. NO PERCURSO, COMPREENDEREMOS COMO OS BAIRROS LITORÂNEOS DA CIDADE FORAM SENDO FORMADOS - COM ORIGEM EM CONFLITOS E DE SUA VALORIZAÇÃO PELAS CLASSES MAIS FAVORECIDAS - E COMO OS ESPAÇOS PÚBLICOS (NA ORLA) SE CONFIGURARAM COM AS NOVAS ATIVIDADES RELACIONADAS AO LAZER AO AR LIVRE, AOS BANHOS DE MAR, ETC.

4.1 A frente marítima de Fortaleza e as primeiras tentativas de fixação europeia no território cearense (1535-1699)

Embora a ocupação inicial do Ceará tenha ocorrido no litoral, a penetração pelo território não aconteceu por este ponto: *“aspectos tecnológicos, naturais e simbólicos [do litoral cearense] apresentaram-no como quadro impróprio à penetração e justificador do fraco desenvolvimento desta zona em relação ao sertão”*. (DANTAS, 2011, p. 15).

O escasso interesse pelas terras do Ceará e, também, o desconhecimento em relação a elas, no século XVI - são demonstrados pelos imprecisos registros da costa cearense nos mapas da parte setentrional do Brasil (CASTRO, 1982; MARQUES, 1988). Com a divisão do País em capitanias, duas expedições foram organizadas pelos donatários da capitania do Ceará, no século XVI - em 1535 e 1551, respectivamente - no intuito de tomar posse e adquirir algum conhecimento sobre aquela terra, mas não lograram êxito. Estas expedições *“mal tocam as praias arenosas e inóspitas da capitania, sujeitas a ventos permanentes”* (CASTRO, 1982, p. 32). Ressalta-se, nem mesmo a posse da Capitania do Ceará foi tomada pelo seu donatário, Antonio Cardoso de Barros, tendo ele vindo ao Brasil apenas no Governo de Tomé de Sousa, em 1549 (STUDART, 1924).

Castro (1982) explica que o projeto de expansão colonizadora foi ampliado com a União Ibérica (1580-1640), quando a Coroa portuguesa passou aos reis da Espanha Filipe II (Filipe I em Portugal), Filipe III (Filipe II em Portugal) e Filipe IV (Filipe III em Portugal). Objetivando o domínio da foz do rio Amazonas - com vistas à conquista do interior do Continente e à existência de metais preciosos - uma série de importantes fundações urbanas contribuiu para consolidar o processo de colonização do litoral brasileiro ao Norte de Pernambuco, desde Filipeia/Paraíba (1585), Rio Grande do Norte (1599) e Ceará (1603/1612). No Maranhão, a expulsão dos franceses brevemente estabelecidos em São Luís (1612-1615) marcou mais uma etapa nesse percurso, que atingiu a foz do Amazonas com a fundação de Feliz Lusitânia (posteriormente Belém) à beira do rio Pará em 1616.

Assim, em 1603, foi possível a fundação de uma povoação - denominada Nova Lisboa - localizada na foz do rio Ceará, com a construção do Forte de São Tiago, sob a liderança de Pero Coelho de Sousa. Evidencia-se que esta fundação não fazia parte dos principais objetivos da viagem ao Ceará. A busca de metais preciosos e, alguns anos depois, a expulsão dos franceses instalados no Maranhão foram os principais motivos para a visita portuguesa, tendo em vista que o Ceará ocupava posição geográfica estratégica, ao funcionar como ponto de defesa, escala e suprimento (GIRÃO, 1989). A tentativa de implantação deste povoado se deu de maneira efêmera, com o seu posterior abandono e extinção (CASTRO, 1982).



Figura 87: Trecho do mapa da costa do Ceará, de 1629, por João Teixeira Albernaz. 1-Barra do Rio Ceará; 2- Ponta do Mucuripe; 3-Foz do Rio Jaguaribe. O trecho em amarelo representa a frente marítima de onde se desenvolveria a vila correspondente a Fortaleza
 Fonte: Jucá (2012, p. 122), modificado por nós.

Em 1611/1612, com Martim Soares Moreno, prosseguiram as tentativas “de fixação europeia em terras cearenses” (CASTRO, 1982, p. 35). Também português e membro da incursão de Pero Coelho de Sousa, Moreno verificou que a costa cearense (Figura 87) poderia servir como “ponto de apoio litorâneo à metade do caminho entre Natal e Maranhão” para a reconquista do Maranhão, então ocupado pelos franceses. Neste sentido e, dando continuidade ao projeto de expansão portuguesa, Martim Soares Moreno construiu, em 1611, a ermida de Nossa Senhora do Amparo, na barra do rio Ceará, que, em 1612, teria sido defendida pela construção do Forte de São Sebastião³⁵ (Figura 88). De 1612 a 1621, Moreno lutou contra os franceses, foi preso por estes,

³⁵ Encontra-se um registro do Forte de São Sebastião no mapa da região, intitulado *Arx in Siara* e também, numa perspectiva da edificação - em água forte, datada de 1645 e assinada por Frans Post - no livro de Gaspar Barleaus, dedicado à administração de Maurício de Nassau no Brasil. Castro (1982) explica que, possivelmente, o forte tenha sido projetado por Francisco Frias de Mesquita. (BARLAEUS, 1980, p. 68-69).

chegando a Portugal e retornando à aldeia da Barra do Ceará em 1621, com o título de Capitão-Mor do Ceará, onde permaneceu até 1631, quando foi transferido para Pernambuco para lutar contra os invasores holandeses.

Pode-se dizer, então, que foi na Barra do Ceará, situada na atual orla oeste de Fortaleza, que se deu a instalação do primeiro ponto de passagem pelo território cearense, escolhido tanto por portugueses e holandeses, justificada por “*condições portuárias mínimas e disponibilidade de água potável*” (CASTRO, 1982, p. 35).

Durante o período de domínio espanhol em Portugal (1580-1640), os holandeses se fixaram na costa do Nordeste brasileiro. Duas expedições ao Ceará foram organizadas. A primeira data de 1637, na busca por sal e âmbar-gris - sob o comando de Joris Artmane Hendrick Huss e, posteriormente, por Gedion Morris Jorge - quando se deu a ocupação do Forte de São Sebastião, que se encontrava parcialmente abandonado. A expedição permaneceu na Barra do Ceará por sete anos, até sua dizimação pelos índios (CASTRO, 1982).

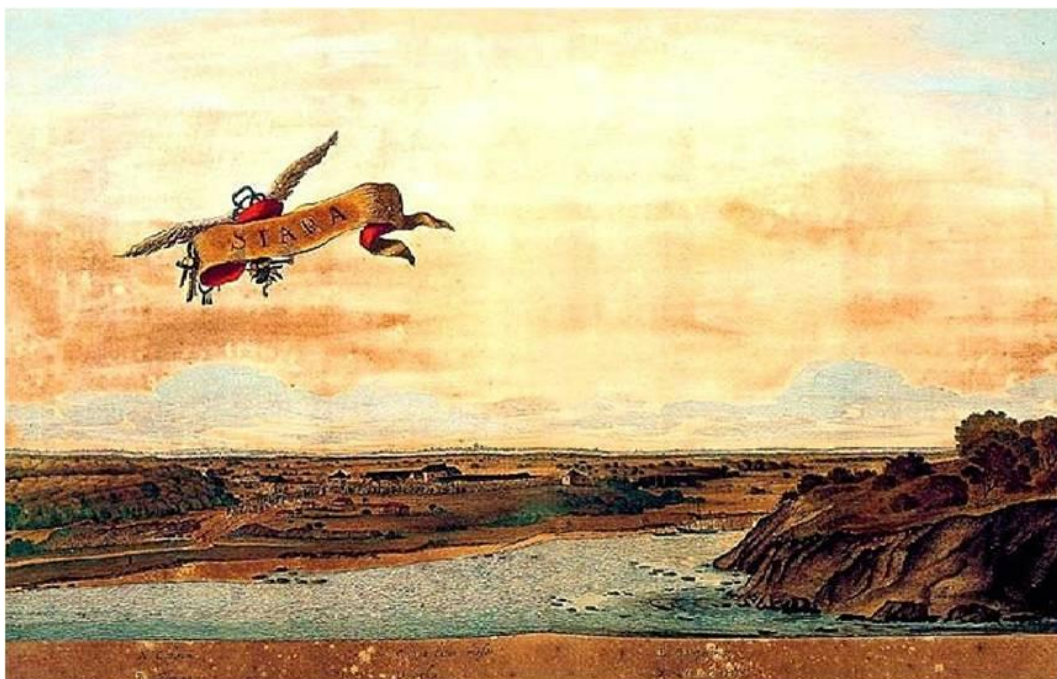


Figura 88: “Vista da área do Fortim de São Sebastião, à margem do rio Ceará, na Capitania desse nome”, ocupado pelos holandeses em 1637, a partir de desenho de Frans Post, 1645
Fonte: Barleaus (1980, gravura 24).

Na segunda expedição, em 1649, sob o comando de Mathias Beck, os holandeses buscavam prata e ouro, também sem êxito. O primeiro desembarque deu-se pelo Mucuripe (AMORIM; BARBOSA, 2014), considerada uma “*grande enseada muito quieta para navios de 400 e 500 toneladas*” (CASTRO, 1982, p. 36), embora sem disposição de água potável. Posteriormente, localizaram-se na Barra do Ceará, acessível aos navios de 30 a 40 toneladas, com o desmonte do Forte de São Sebastião. As duas opções não privilegiavam todas as demandas das embarcações, o

que forçou os holandeses à busca de outras opções de fixação, mais a oeste. A área do atual Meireles também não foi considerada adequada.

Foram escolhidas, portanto, as embocaduras do riacho Pajeú, onde foi construído, na margem esquerda, um pequeno forte - Forte Schoonenborch (Figura 89), que funcionaria como ancoradouro favorável a fugas eventuais para navios maiores no Mucuripe. Segundo Castro (1982), a permanência dos holandeses na segunda expedição durou sete anos e possivelmente, foi restrita às terras fortalezenses. Pelo mapa elaborado por Beck (sem data), percebe-se a costa de Fortaleza - e seus acidentes geográficos - compreendida entre o Mucuripe (a leste) e a Barra do Ceará (a oeste), além da localização do forte e seus desenhos - em planta e corte.

Dois fatores induziram a retomada do processo de expansão e colonização portuguesas: a restauração da coroa independente da Espanha, com o rei Dom João IV de Bragança em 1640, e a expulsão definitiva dos holandeses do Brasil, em 1654. A instalação posterior dos portugueses no território cearense aproveitou a boa localização do Forte Schoonenborch, dando continuidade à tradição portuguesa de fundações urbanas em pontos elevados, de reminiscência medieval (CASTRO, 1982). Até o século XVIII, entretanto, a vida dos colonizadores se limitou aos capitães-mores que se fixaram na fortificação existente no Pajeú.

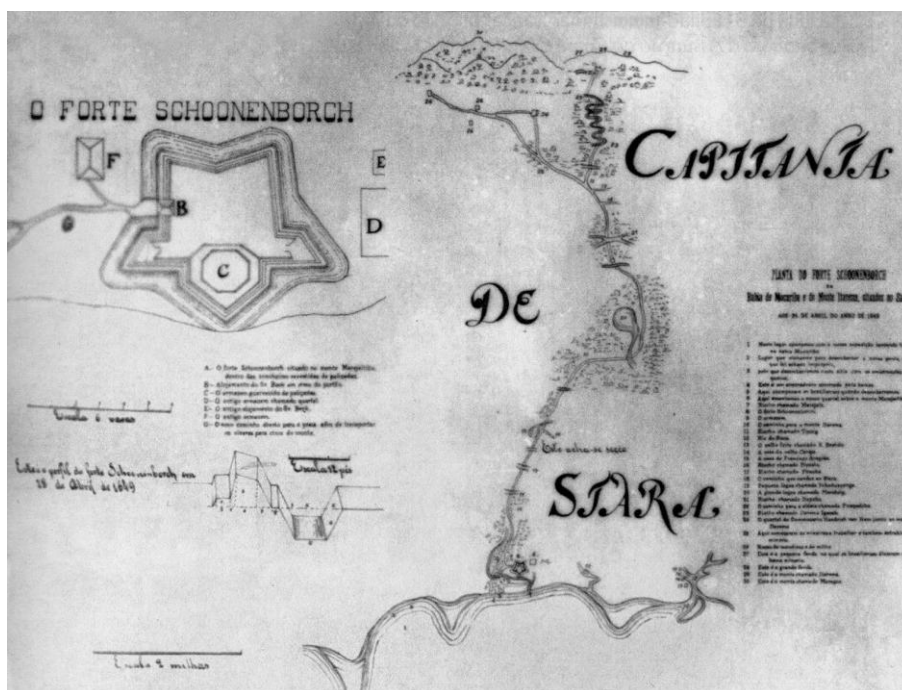


Figura 89: “O Forte de Schoonenborch da Bahia de Mucuriba e do Monte Itarema”, conforme mapa de Mathias Beck
Fonte: Krommen (1997, p. 250).

Com a expulsão dos franceses, depois dos holandeses e a conquista do Pará, qual seria mesmo a razão de se manter a Capitania cearense, até então procurada pela Coroa apenas por ser

um ponto de apoio para tais realizações? Soma-se a esta realidade a criação do Estado do Maranhão e Grão-Pará em 1654, separado do Estado do Brasil, entre os quais a comunicação passou a ser estabelecida pelos sertões, ou cruzando rios. Diante do exposto, o Ceará foi posto à margem, como zona de fronteira entre os dois estados (CASTRO, 1982). Até meados do século XVII, foi capitania subordinada à do Maranhão; desde então, e até o final do século seguinte, foi subordinada à Capitania de Pernambuco.

Girão (1989) justifica essa posição assumida pela Capitania do Ceará (à margem) salientando o caráter de subordinação que ela assumiu perante Pernambuco. Vale ressaltar que o Ceará dependeu política e economicamente de Pernambuco, de 1656 a 1799. Neste período, o Siará Grande assumiu posição de Capitania secundária, não podendo comerciar diretamente com Portugal. Quando da existência de alguma transação comercial com a Metrópole, esta era realizada por meio do porto do Recife, distante mais de 420 milhas (ou quase 800 km) por via marítima ou quase 120 léguas por via terrestre, dificuldade que passou a representar um empecilho à economia local (FARIAS, 2012). Acrescenta-se a esta condição a precariedade dos ancoradouros, as estradas rudimentares e a miséria da maioria da população, caracterizando uma situação de penúria dos povoados cearenses, que não recebiam investimentos, nem incentivos por parte de Pernambuco, que recolhia os tributos relativos às exportações das poucas riquezas materiais provenientes do Ceará.

O Governo Metropolitano, todavia, deu foros de autonomia ao território da Capitania do Ceará, concedendo a criação da primeira vila do Ceará em 1699, embora não tivesse sido determinado o lugar específico onde esta deveria ser erigida (CASTRO, 1982). Foi instalada a Câmara na vila do Aquiraz, a cerca de 30 quilômetros de Fortaleza, apenas em 1713, em virtude das disputas entre localidades que se autoindicavam como sedes, provocando divergências entre o capitão-mor Manuel Francês e o vigário Padre João de Matos Serra.

Com apoio num movimento a favor da criação de uma nova vila, foi instituída em 1726 a Vila de Nossa Senhora da Assunção, da Capitania do Ceará Grande - que seria o núcleo da futura capital do Ceará, Fortaleza - como mostra o desenho do capitão-mor Manuel Francês, correspondente à (Figura 90).

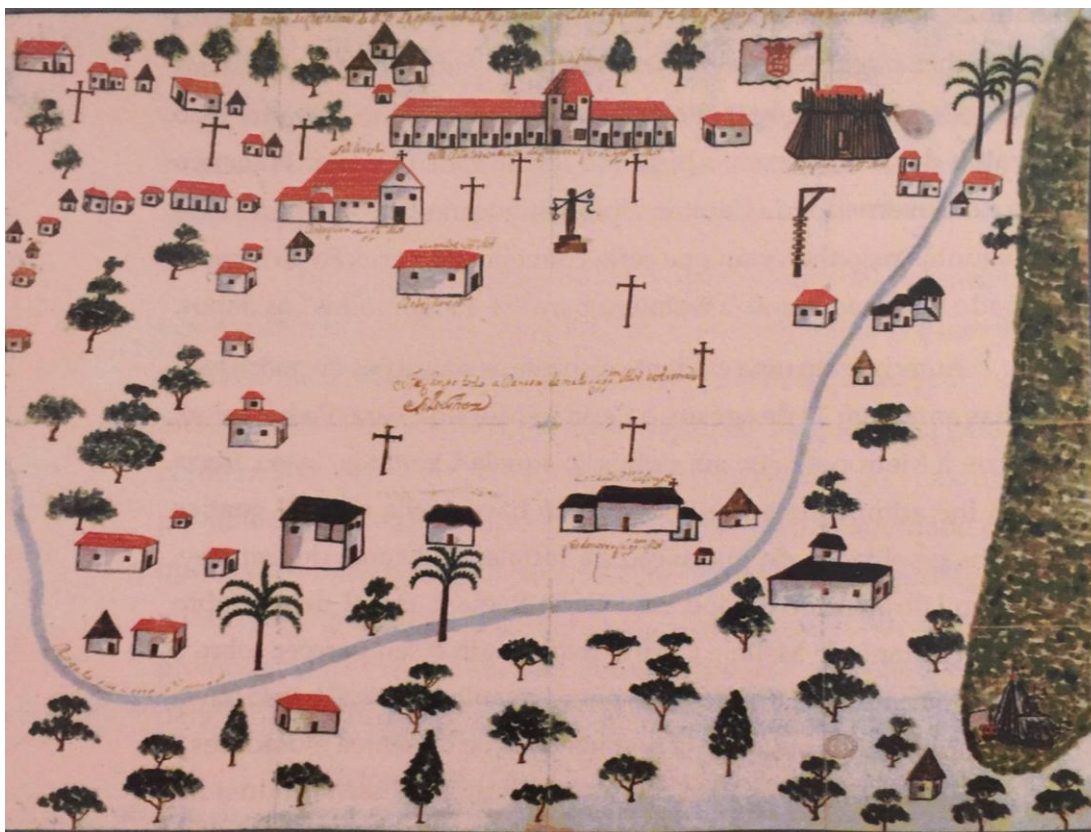


Figura 90: Desenho da Vila de Nossa Senhora da Assunção da Capitania do Ceará Grande, pelo capitão-mor Manuel Francês, por volta de 1730
 Fonte: Jucá Neto (2012, p. 224).

Para entender melhor o desenho, valemo-nos de informações de seu próprio autor: no canto superior direito localiza-se a Fortaleza; a Casa de Câmara e Cadeia, com 12 portas, posicionada ao centro, na parte superior; uma praça, com pelourinho e forca, no centro do desenho; o mar, na face direita do desenho; o riacho Pajeú (CASTRO, 1982). Percebe-se, ainda, como se dá o relacionamento da cidade com o mar: as construções, em sua maioria, localizam-se na parte oeste, ou seja, do riacho para cima, enquanto que o mar, ao norte, permanece praticamente intocado.

4.2 A frente marítima de Fortaleza na ocupação efetiva do Território Cearense (1699-1860)

Um processo simultâneo e bem diverso daquele que ocorreu no litoral do Ceará no século XVIII foram a ocupação e o povoamento dos sertões da Capitania. Foi apenas ao adentrar esse século que ocorreu a ocupação demográfica do solo cearense, com a expansão da pecuária extensiva, no interior do território. Para reforçar esta afirmação, Jucá Neto (2007) mostra que de 1700 a 1820 foram fundadas, em território cearense, 18 vilas, das quais apenas duas são situadas no litoral - Aquiraz e Fortaleza - como verificado na Figura 91. Portanto, vale considerar que a ocupação efetiva do território se deu do sertão para o litoral, e tardiamente (século XVIII),

comparativamente a outras capitanias do Nordeste do Brasil (CASTRO, 2003). Assim, o desenvolvimento da zona litorânea no primeiro momento cedeu espaço para o sertão.

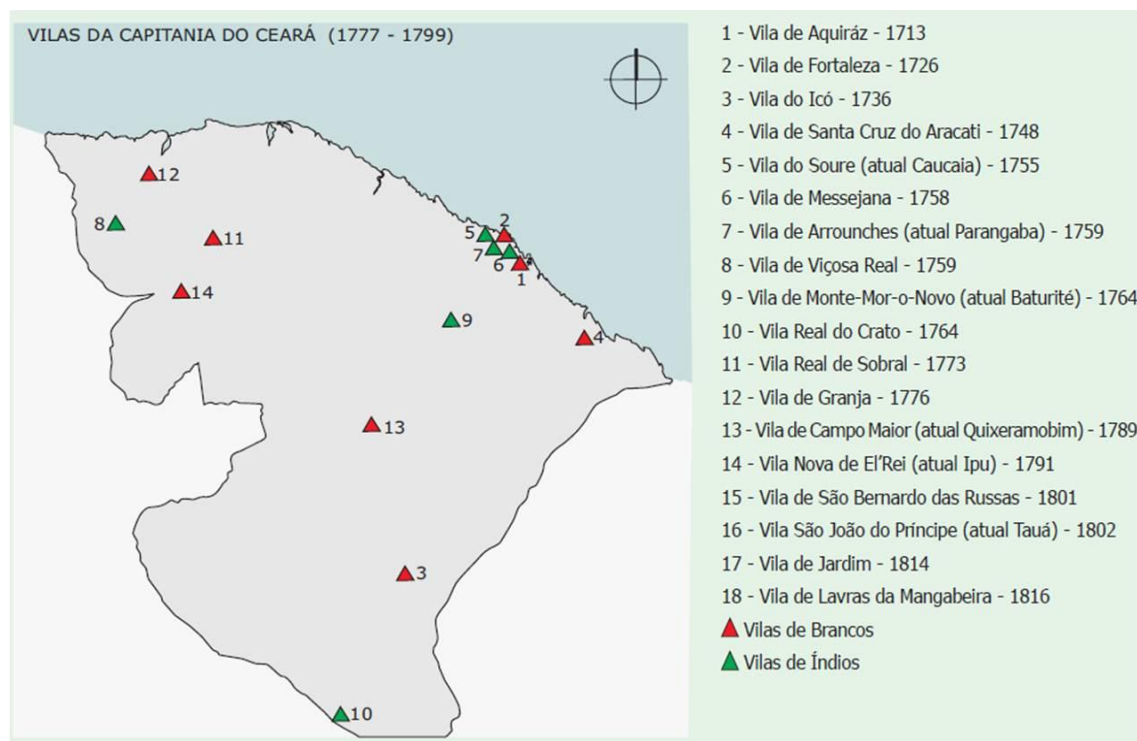


Figura 91: Mapa do Ceará, com destaque para as vilas fundadas no século XVIII
Fonte: Jucá Neto (2007, p. 161).

Portos foram estabelecidos no litoral do Ceará, mas as cidades que os controlavam, sejam elas Aracati (situada a três léguas da cidade de Fortaleza) e Sobral (responsável pelos portos de Camocim e Acaraú) demonstraram a importância do desenvolvimento do sertão, como zona produtora de carne seca e outros artigos destinados ao mercado regional. Estabeleceu-se, portanto, uma dependência desde o início, do litoral em relação ao sertão (DANTAS, 2011).

Vale compreender também, entretanto, o litoral como território ligado à prática da pesca. Como mostra Dantas (2011, p. 16), ao mencionar as regiões litorâneas semiáridas. *“Nessas regiões, a pesca reinava quase que absoluta, com fraca agricultura de subsistência (a mandioca, o algodão, os cereais) em contraponto àquela desenvolvida na Zona da Mata”*. Em contraposição ao sertão, marcado pelo latifúndio, a zona do litoral cearense não assumia esta característica, atraindo os portugueses sobretudo pela situação estratégica para prevenção de invasões estrangeiras, interesse revelado desde o século XVII.

Para a proteção da área litorânea quanto às invasões estrangeiras, estabeleceram-se jurisprudências sobre a ocupação das marinhas, por parte da Coroa Portuguesa, sendo de 1698 a Carta Real que determinava que tais terrenos pertenciam ao rei e somente este poderia determinar os usos possíveis (DANTAS, 2011).

Destarte, podemos afirmar, com suporte em Dantas (2011) e Castro (1982), que o território do litoral do Ceará estava praticamente ocupado por indígenas, formando assim uma zona de pescadores praticando uma pesca essencialmente de subsistência. Pertenciam tanto à família tupi (potiguaras) como à tapuia (tremembés), com exceção de espaços específicos, como os portos, e a própria Fortaleza que, por ser a sede do Governo, garantia a existência de outros grupos étnicos; e de outras vilas litorâneas, como Aquiraz.

O quadro simbólico próprio do sertão caracterizou a vida sociocultural da Capitania, e, por conseguinte, da Vila de Nossa Senhora da Assunção, também conhecida como Vila do Forte (atual Fortaleza), até o século XIX. Embora a capitania do Ceará fosse dependente da de Pernambuco até 1799, as funções militares e administrativas locais eram desempenhadas pela Vila do Forte (CASTRO, 1982). Foi somente nos últimos anos do regime colonial, desde 1799, que a Coroa portuguesa deu permissão para que o Ceará comercializasse diretamente com a Metrópole, sem a intermediação de Pernambuco.

Justifica-se o maior interesse demonstrado pela Coroa Portuguesa para com o Ceará quando da dinamização de sua economia, sobretudo com a expansão do plantio do algodão no final do século XVIII, e de sua comercialização. A separação das duas capitanias e a implantação de uma nova estrutura administrativa no Ceará representaria, para Portugal, o aumento de sua arrecadação tributária, além de um maior controle sobre potentados e latifundiários locais (FARIAS, 2012).

4.3 A frente marítima na nova posição assumida por Fortaleza no século XIX (1800-1920)

4.3.1 Poucas mudanças na frente marítima na primeira metade do século XIX

Castro (2003) exprime que, embora os portos tenham sido abertos às nações amigas na primeira metade do século XIX, as repercussões culturais e econômicas deste acontecimento na cidade de Fortaleza iriam surgir apenas na segunda metade do século. De 1811 a 1812, por exemplo, relatos de visitantes estrangeiros informavam que a cidade não contava mais de 1.200 moradores. *“A vila não passava de umas poucas ruas arenosas, formadas por um casario de baixa qualidade material, ruas nascidas ao pé do Forte e cujo desenvolvimento acompanhava as curvas do riacho Pajeú, em sua margem esquerda.”* (CASTRO, 1994, p. 44). Vale considerar também que os ancoradouros não eram adequados para receber novos navios a vapor, de maior calado. Essa condição justifica também a circunstância de que, mesmo após 1799, algumas transações continuaram a ser realizadas por meio de Pernambuco, principalmente no caso da Vila do Aracati (STUDART, 2010).

Foi apenas com a transformação da economia da Capitania, depois Província, na qual aos poucos a pecuária extensiva perdia seu predomínio, antes quase total, e ganhava importância a cultura do algodão, que a capital foi assumindo um novo e hegemônico papel nesse território e, por conseguinte, se afirmou em seu quadro urbano (PONTE, 2001).

Assim, ao longo do século XIX, a cidade de Fortaleza foi assumindo as funções e privilégios das cidades litorâneas brasileiras que exerciam o papel de capital. Além das funções administrativas e militares, somavam-se as novas funções comerciais de porto de exportação algodoeira (CASTRO, 1994; DANTAS, 2011), justificadas também pela posição geográfica tornada favorável devido às transformações econômicas, com fácil acesso desde as zonas algodoeiras e apta a centralizar o potencial econômico e comercial derivado dessa posição e da liberdade de comércio com as demais capitânicas, logo, províncias do Império do Brasil, e com a Europa.

Castro (1982) comenta sobre a instalação, em 1802, da Casa de Inspeção do Algodão na vila e, já em 1810, a casa exportadora de William Wara e, pouco tempo depois, a Casa Inglesa de Singlehurst & Cia, estreitando as relações entre a cidade e as praças britânicas com o porto de Liverpool.

O mapa atribuído ao capitão-de-fragata Francisco Antonio Marques Giraldes (Figura 92) traz os aspectos da vila de Fortaleza, em 1810, assumindo a função de porto. Castro (1982, p. 44) admite que é o mapa “*de exatidão confiável*” mais antigo da costa fronteiriça à vila. Vê-se uma série de fortes à esquerda (leste), no Mucuripe; a barra e o reduto da Prainha (ao centro); a Igreja Matriz; o Forte (ainda pequeno o reduto, antes da implantação da fortaleza atual) e o ancoradouro (CASTRO, 1982). Importante é compreender como se dava a ancoragem das embarcações e, até mesmo, dos primeiros navios a vapor.

Durante algum tempo, a foz do Pajeú pôde atender a pequenas embarcações. Com o aumento da tonelagem e posteriormente, com a presença dos navios a vapor, tornou-se inviável maior aproximação da costa, de modo que os navios ancoravam em pleno mar, distantes da praia. Passageiros e mercadorias eram desembarcados em canoas (posteriormente em lanchas). A fim de não se molharem, as pessoas eram transferidas para terra por meio de cadeiras carregadas por escravos. Com a criação das pontes, havendo calado para as lanchas, os viajantes podiam galgar pessoalmente da escada de acesso. O desembarque, portanto, era ainda incômodo e até perigoso, de modo que era comum entre os que estavam de passagem, permanecer no navio, vendo a cidade de longe, sem conhecê-la propriamente. (CASTRO, 1982, p. 57).

Assim, foi no início do século XIX que se deu a primeira tentativa de criação de um porto na frente marítima central da cidade de Fortaleza. A intenção das autoridades locais era promover e melhorar as atividades comerciais daquela área, que já possuía facilidades de locomoção e uma certa infraestrutura (ROCHA JÚNIOR, 1984). Em 1807, foram construídas as primeiras instalações portuárias, de maneira bastante precária: um píer de madeira, com dimensões

limitadas e, logo, substituído por uma grua. Embora simples, as primeiras instalações provocariam a alteração das dinâmicas do litoral, em virtude da deposição induzida de sedimentos produzidos na área do porto (MAIA et al., 1998).

Os primeiros trapiches são constituídos em frente ao núcleo principal da vila onde existia uma ilha de recifes de cerca de 300 metros, formando um pequeno ancoradouro para pequenas embarcações parcialmente abrigadas em maré baixa. (ROCHA JÚNIOR, 1984, p. 19).



- 1 – Morro do Mocoripe 5 – Barra da Prainha
 2 – Ponta do Mocoripe 6 – Trapiche
 3 – Praia do Mocoripe 7 – Prainha
 4 – Pedras do Meireles 8 – Barra do Riacho

Figura 92: “*Perspecto da Villa da Fortaleza de N. Sra. d'Assumpção ou Porto do Seará*”, gravura atribuída ao capitão-de-fragata Francisco Antonio Marques Giraldes (CASTRO, 1982)

Fonte: Reis Filho (2000, p. 134-145), modificada por nós com base em Andrade (2012, p. 39).

Castro (1994) relata a administração do governador coronel Manuel Ignácio de Sampaio (1812-1820), assessorado pelo seu ajudante-de-ordens, o tenente e engenheiro Antonio José da Silva Paulet, cujo mandato teve como principais intervenções realizadas a construção da nova Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, do edifício do Mercado da Vila, e a abertura de ruas em linhas retas com cruzamentos em xadrez. Estas três intervenções pouco interferiram na frente marítima, embora, com as vias retas abertas em direção ao mar, tenham sido criados percursos naquela direção. O edifício do Forte, próximo ao mar, tornava-se referência para quem adentrava a vila por via marítima e, também, para aqueles que exerciam nela alguma atividade.

Isso pode ser exemplificado ao observar-se a “*Planta do Porto e da Villa da Fortaleza*”, de Antonio José da Silva Paulet,³⁶ de 1818, como mostra a (Figura 93). Nota-se que as principais vias são formadas no sentido norte-sul, ou seja, do mar para o sertão. Vale ressaltar, entretanto, que as vias que acompanham leitos de rios coincidem com esse sentido norte-sul, embora dentro de um traçado mais natural. Quanto às referências a construções na orla marítima, observam-se poucos detalhes.

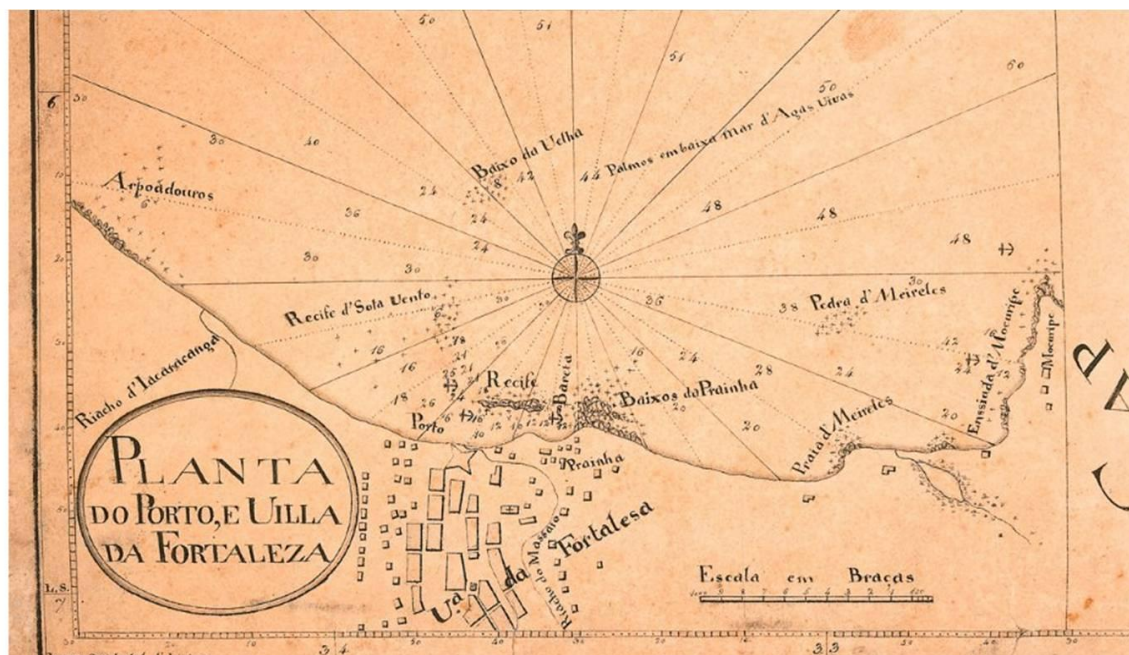


Figura 93: “*Planta do Porto e Villa da Fortaleza*”, a partir de detalhe da “*Carta da Capitania do Ceará levantada por ordem do Governador Manoel Ignácio de Sampaio por seu ajudante-de-ordens Antonio José da Silva Paulet*” (CASTRO, 1982), em 1813, disponível na Mapoteca do Itamarati
Fonte: Reis Filho (2000, p. 133).

Sobre a questão retrocitada, Dantas (2011) bem observa que o caráter interiorano foi um componente da vida urbana que se estabeleceu no século XIX. A camada dominante local - formada pelos emigrantes do sertão - interferiu no processo de ordenamento espacial da cidade, admitindo ao mesmo tempo valorizar a cultura europeia e as práticas impostas pela Coroa e reforçar as relações com o sertão.

Em 1823, Fortaleza foi elevada à categoria de cidade, constituindo-se ainda como uma singela aglomeração e sendo o Governo Provincial o principal agente de um projeto que consistia em fornecer-lhe “*as condições necessárias para a função de cidade portuária, mercantil e de capital da Província*” (ACCIOLY, 2008, p. 95).

³⁶ O tenente Antônio José da Silva Paulet (1778-1837), português, vindo ao Brasil em 1808 como membro do séquito da família real, chegou a Fortaleza como ajudante do Coronel Manuel Ignácio de Sampaio, em 1812.

Até os anos 1830, era objeto ainda de forte concorrência de centros interioranos, como Icó, Aracati e Sobral. O desejo da Administração Municipal - conduzida por Francisco Xavier Paes Barreto - de expandir a cidade ao leste e ao nordeste foi manifestado nos anos 1850, como mostra a Figura 94.

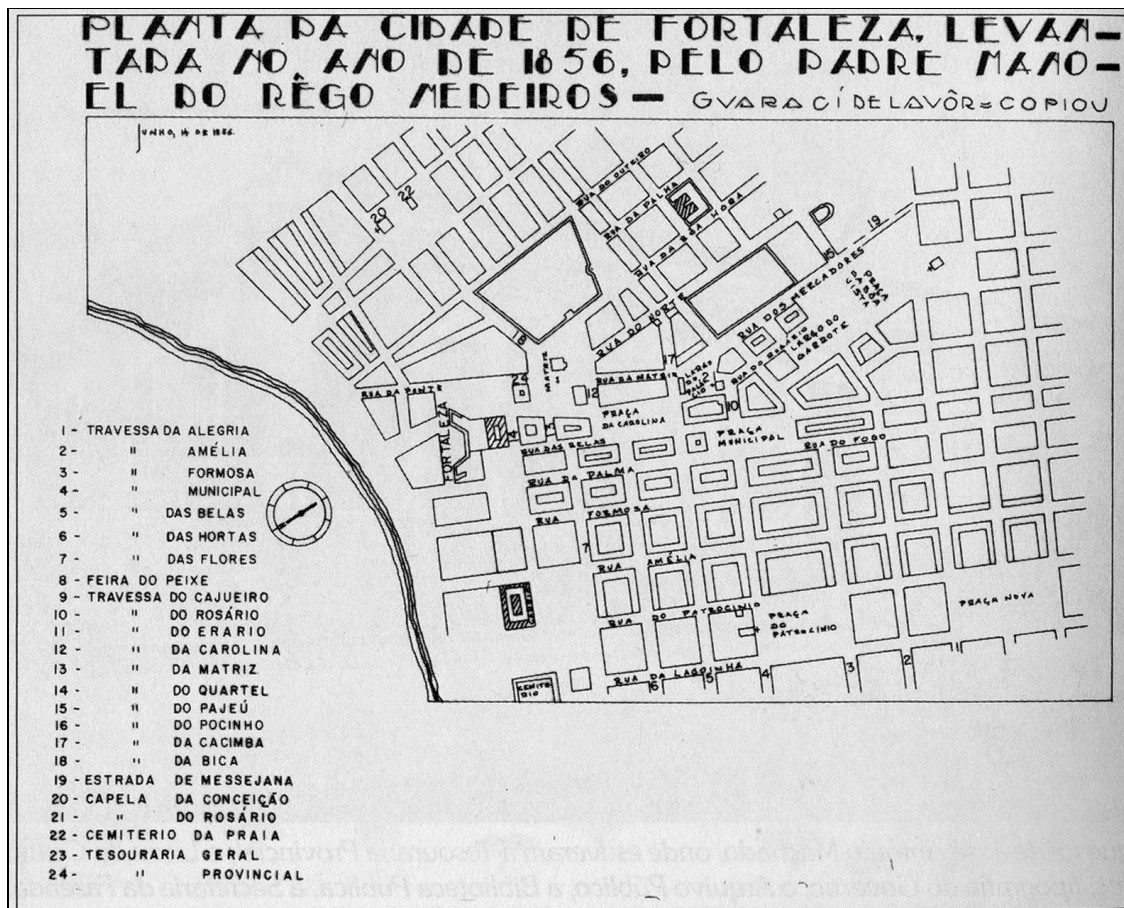


Figura 94: Planta do Padre Manoel do Rego Monteiro, levantada em 1856
 Fonte: Castro (1994, p. 69).

Percebe-se, pelo desenho, que já havia quadras na parte leste, embora desocupadas, fato que demonstra uma tendência de ocupação da cidade nessa direção. Quanto à ocupação da frente marítima, a edificação mais próxima é (ainda) o Forte de Nossa Senhora da Assunção, embora haja delineamento das quadras fronteiriças.

4.3.2 Novas funções e usos na frente marítima na segunda metade do século XIX

No período dos anos 1850 a 1920, registrou-se um evidente progresso material na cidade de Fortaleza (CASTRO, 1994; PONTE, 2001). Foram implantadas algumas inovações

tecnológicas no período, como mostra o Quadro 3. Esse processo se dá também enquanto se estabeleciam novas relações com o mar, embora contingenciais.

Quadro 3: Inovações Tecnológicas na cidade de Fortaleza ao longo da segunda metade do século XIX, segundo Castro (1982)

INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS DE PROCEDÊNCIA EUROPÉIA NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX EM FORTALEZA	
1857	Pavimentação urbana em pedra tosca
1863	Serviço de águas (Ceará Water Works Co. Ltda) - escavação de poços
1865	Iluminação pública e domiciliar a gás (Ceará Gas Vo. Ltd.)
1872	Ferrovia/ linha Fortaleza-Baturité, primeiros trilhos
1880	Bondes puxados a burros
1878	Telégrafo (para o Rio Grande do Norte)
1881	Telégrafo (para o Rio de Janeiro)
1891	Telefonia comercial

Fonte: Elaboração própria, com suporte nas informações de Castro (1982, p. 54).

Se, inicialmente (ao longo do século XVIII), as vias de comunicação se consolidaram com base em caminhos naturais já existentes no território cearense - como leitos de rios, estradas de boiadas etc. - no século XIX, a construção do sistema ferroviário, concebido inicialmente em 1870, e a presença do porto, significaram a desestruturação da lógica de comunicação, aspecto que reforçou as relações entre litoral e sertão (COSTA E LEMOS, 1988; DANTAS, 2011).

Dantas (2011) relata os esforços empreendidos pela apital, no sentido de procurar a melhor posição entre as cidades da Província, considerando as rivalidades estabelecidas tanto com as cidades que se inseriam na lógica interiorana de comunicação - Aracati, Icó e Crato - quanto com aquelas que participavam do ciclo econômico do algodão, como Sobral.

Entre as iniciativas empreendidas para garantir essa melhor posição, destacam-se a legislação sobre tarifas alfandegárias (como no caso, a incorporação da região produtora de algodão no entorno de Sobral) e a construção de vias de comunicação (Figura 95), efetivada com a implantação de linhas férreas que conectaram Fortaleza ao sertão (DANTAS, 2011).

Quanto ao porto, construiu-se um trapiche, em 1857,³⁷ sobre estacas avançadas por cima do mar, em forma de ponte, destinada ao embarque e desembarque de mercadorias. Já em 1870, entretanto, esta ponte já se encontrava aterrada, em virtude das dinâmicas marítimas provocadas pela sua construção. Vale considerar que, nesse ínterim, fora construída, segundo proposta de Pierre Berthot³⁸, na praia do Meireles, uma muralha submersa com 2.500 metros de comprimento “fazendo 30 graus com a direção dos ventos, constituindo-se em um ‘espigão’ inclinado sobre a praia” (ROCHA

³⁷ Por sugestão do engenheiro Manuel Gouveia, que em 1849, foi incumbido de dar parecer sobre o porto, tendo descartado a possibilidade de uma ponte fixa. (ROCHA JÚNIOR, 1984).

³⁸ Técnico portuário francês que “supunha que a obstrução do porto se dava pelas areais trazidas pelo vento, desprezando o arrasto por via marítima” (ROCHA JÚNIOR, 1984, p. 20).

JÚNIOR, 1984, p. 20), tendo também ficado aterrada pelo fato de reter areias carregadas de leste a oeste.

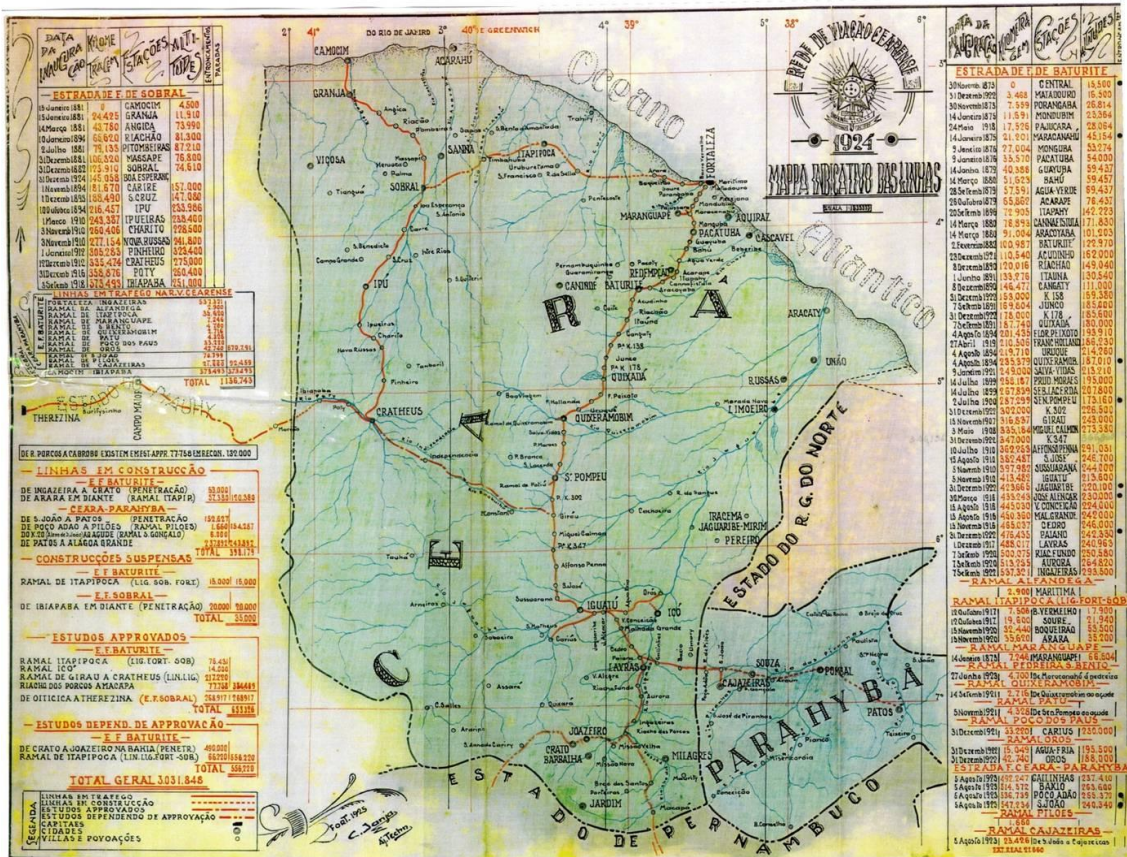


Figura 95: Mapa da rede ferroviária cearense, de 1924, mostrando as linhas de Baturité, Cariri e Sobral. Fonte: Janja (1924).

Destarte, o raio de influência da Capital foi ampliado com a expansão progressiva da rede de transportes ferroviários (Fortaleza-Baturité, em 1876; Fortaleza - Cariri, em 1926; Fortaleza - Sobral, em 1934) e, posteriormente, foi reforçada pelas rodovias.

Soma-se a estes fatores a criação de uma linha de navios a vapor (de 1866 a 1873), que possibilitou a ligação direta entre as cidades de Fortaleza e o Rio de Janeiro, então capital do País, além da iluminação pública feita a combustíveis, serviços de canalização de água (1867), pavimentação de vias etc. De 1871 a 1872, registrou-se o ápice das exportações fortalezenses, superando inclusive aquelas do porto de Aracati (FORTALEZA, 1979a).

Enquanto a cidade se expandia, Adolpho Herbster,³⁹ contratado pela Câmara Municipal como engenheiro, elaborou três plantas da cidade, respectivamente, em 1859, 1875 e 1888. A primeira delas data de 1859 e, de confecção mais precisa por ser um levantamento (Figura 96),

³⁹ Adolpho Herbster (1826-1893) tinha ascendência suíça e chegou ao Ceará em 1854 para exercer a função de engenheiro da província, além de arquiteto da Câmara Municipal fortalezense, função assumida logo depois. O edifício da antiga Assembleia Provincial é de sua autoria, tendo sido tombado como monumento nacional (CASTRO, 1994).

revela para quais direções e de que maneira a cidade se expandia. Além disso, há o levantamento do sistema hidrológico, das vias de acesso à cidade, a denominação dos logradouros públicos e o registro de equipamentos públicos e privados. A planta mencionada também traz um núcleo praiano, composto de “*um areal ensombrado por coqueiral denso*” (CASTRO, 1982) onde se concentravam a Alfândega e armazéns de exportação.

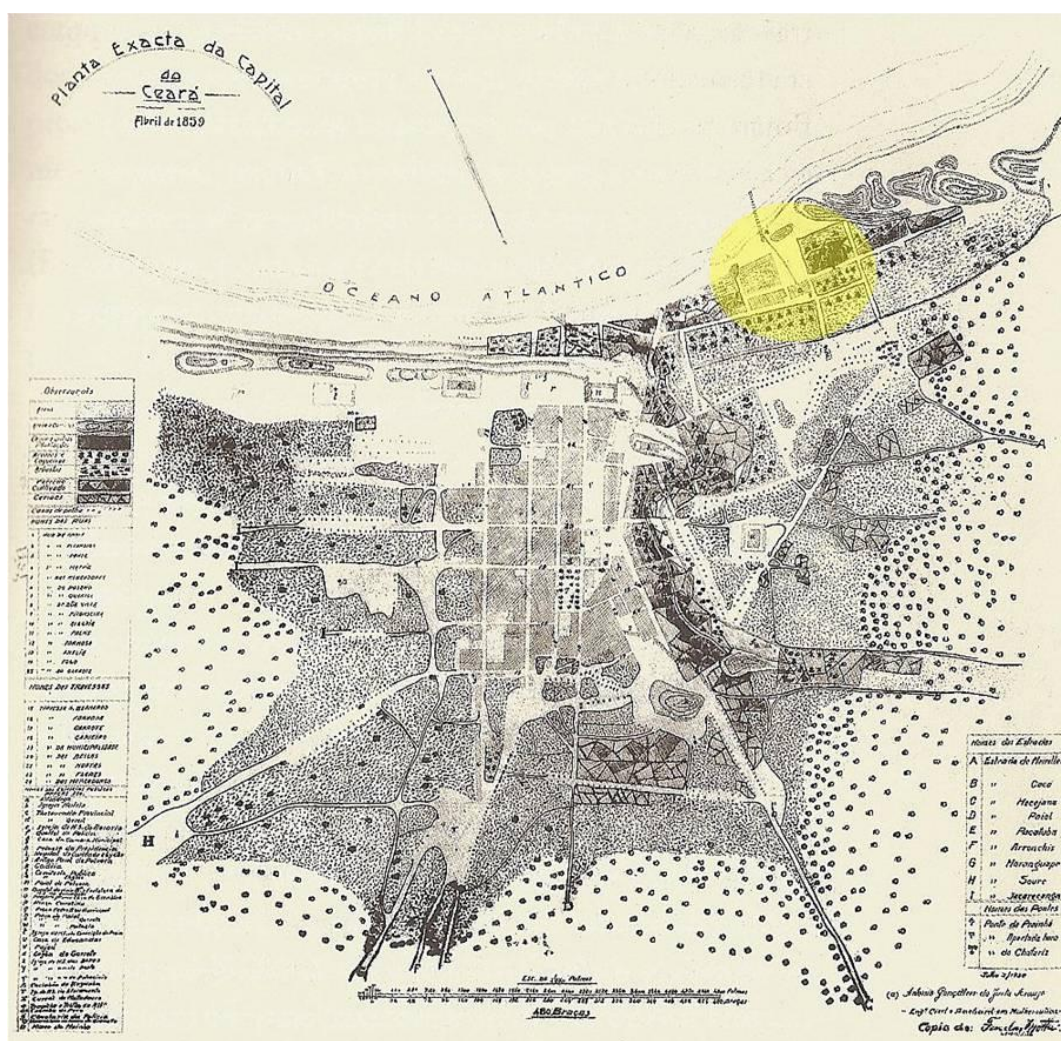


Figura 96: “Planta Exacta da Cidade de Fortaleza” levantada pelo engenheiro Adolpho Herbst, em 1859, com destaque em amarelo para o “núcleo da praia”
 Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará (MIS-CE), modificada por nós.

Na medida em que houve a geração de fluxo demográfico significativo proveniente do litoral, ocorreu crescimento econômico e aumento da área ocupada pela cidade. Assim também o caráter propriamente urbano da vida da cidade foi se fortalecendo. Essas transformações - de cunho qualitativo e quantitativo - conformaram um quadro peculiar de vida urbana (DANTAS, 2011), pois a cidade que se construía levava em conta uma confrontação da nova população com o meio e suas relações com o semiárido.

O “Esquema Topográfico da Cidade de Fortaleza” (Figura 96), elaborado em 1875 pelo mesmo engenheiro Adolfo Herbster, comprova ainda mais esta situação. Com o objetivo de prever a expansão viária por via de um traçado urbano, destaca-se a criação de um contorno de avenidas formado por três *boulevards*, sendo dois deles em sentido norte-sul e o outro, paralelo ao mar (CASTRO, 1994). Segundo o autor, a importância desta planta se dá na medida em que privilegia a forma urbana que a cidade de Fortaleza iria assumir. Percebem-se referências às intervenções do Barão Georges-Eugène Haussmann, em Paris, quanto à criação de largas avenidas conferindo novos eixos à cidade que se queria moderna.

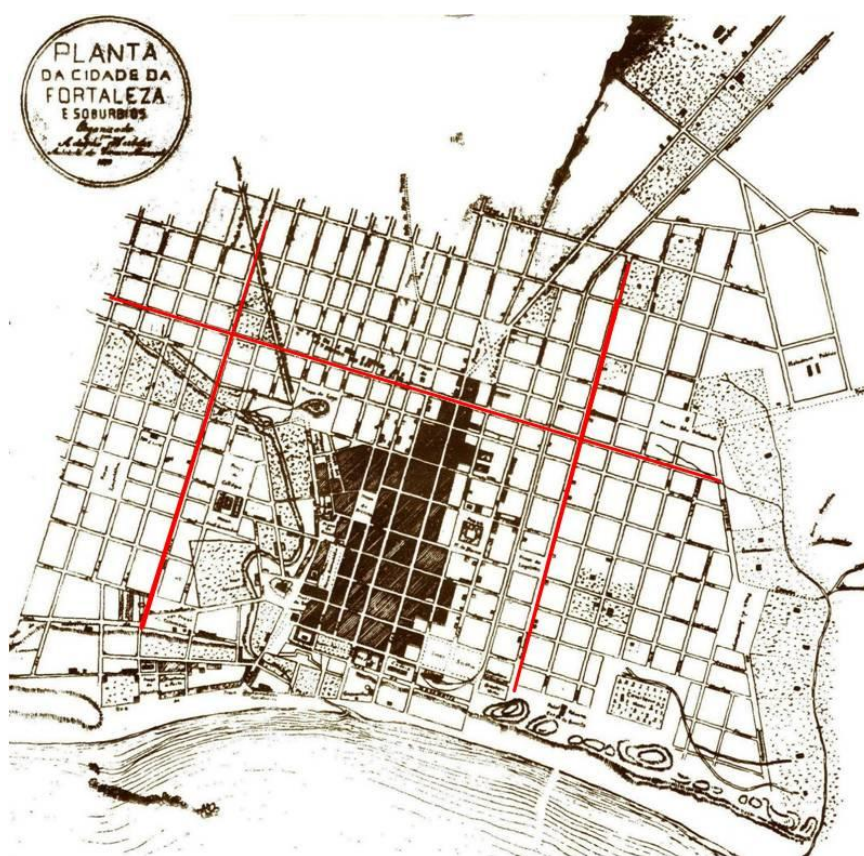


Figura 97: Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios, elaborada em 1875 pelo engenheiro Adolfo Herbster. As linhas em vermelho correspondem às avenidas (*boulevards*) propostas. Fonte: Castro (1982, p. 65), modificada por nós.

Embora a localização do porto de Fortaleza tenha sido favorecida pela proximidade da serra de Uruburetama, grande produtora de algodão, uma das dificuldades eram as difíceis condições de desempenho das atividades portuárias por volta dos anos 1850-1870 (CASTRO, 1994). Adolfo Herbster também fora solicitado para realizar levantamento topográfico do Mucuripe, com base em pretensões de estrangeiros - como João Paulino Hoonholtz - de estabelecer naquela localização, instalações portuárias.

Por volta de 1870, o engenheiro inglês Charles Neate desenvolveu um projeto para o porto, incluindo um quebra-mar, um canal, um porto, e uma ponte de acesso ao litoral (Figura 98), embora nada disso tenha sido construído.

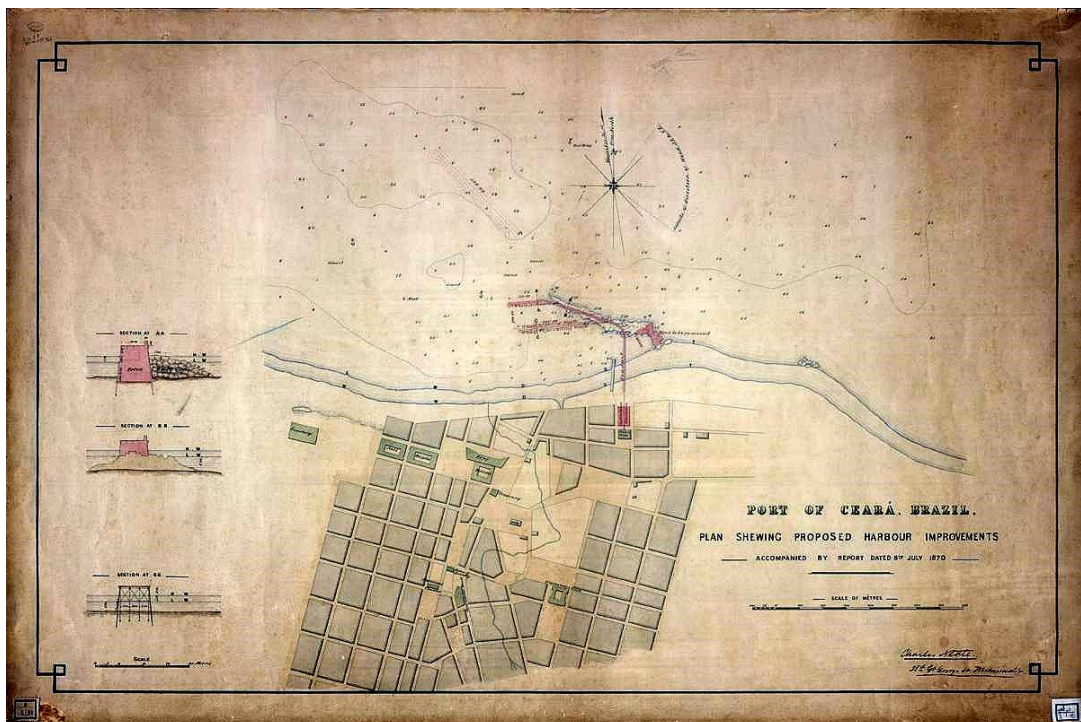


Figura 98: Projeto do novo porto pelo engenheiro Charles Neate, de 1870
Fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Um quebra-mar, projetado pelo engenheiro inglês John Hawkshaw, foi construído nos anos 1880 na frente marítima onde hoje está localizada a comunidade Poço da Draga (Figura 100). Segundo Girão (1997, p. 213), reduziu-se a um “paredão sem utilidade”, por causa de problemas de assoreamento. Formou-se uma diminuta bacia de águas paradas (CASTRO, 1982). A denominação da comunidade atual “Poço da Draga” originou-se devido à existência de uma draga que transferia a água para o outro lado (ROCHA JÚNIOR, 1984).

Somente em 1902 foi iniciada a construção de um cais, concluído em 1906, na altura da Alfândega, tendo sido reformado em 1928, constituído de ferro e piso de madeira (GIRÃO, 1997), conhecido por Ponte Metálica, com o nome oficial de Viaduto Moreira da Rocha. Seu projeto original é de autoria de Sergio Sabóia, e a reforma foi realizada pelo engenheiro Francisco Sabóia de Albuquerque.

Pela Figura 99 observa-se a formação da bacia (Poço da Draga), o quebra-mar a 45°, inclinado sobre a praia (projeto de Hawkshaw) e a Ponte Metálica, pier perpendicular ao quebra-mar.

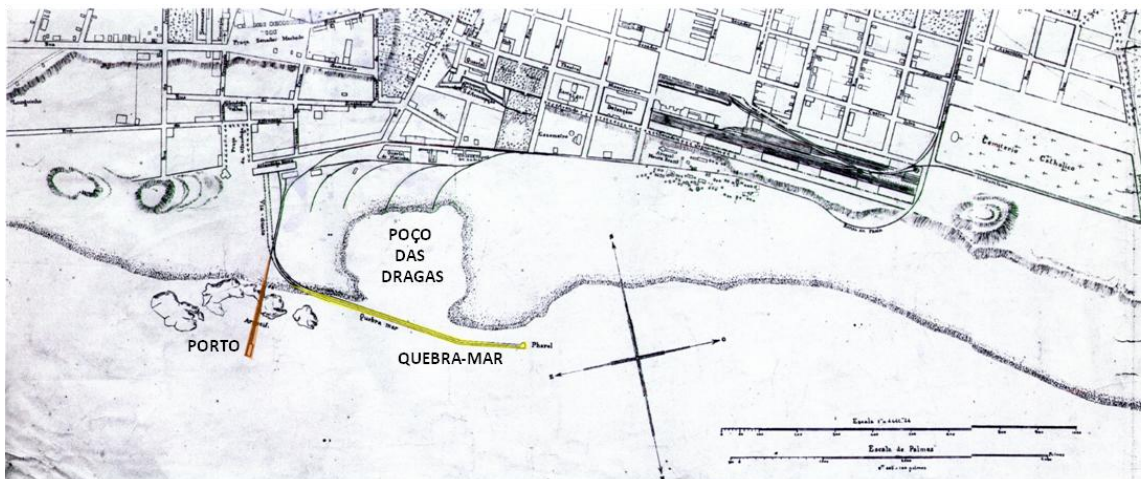


Figura 99: Trecho da planta levantada por Adolpho Herbster, em 1888, correspondendo à frente marítima central de Fortaleza, mostrando o porto e o quebra-mar, projeto de John Hawkshaw
 Fonte: <http://www.ofipro.com.br/preservando/porto1.htm>. Acesso em: 29 jun. 2014, modificado pela autora.

Era na Ponte Metálica (Figura 100 - numero 12 - e Figura 101) que ocorriam o embarque e o desembarque de mercadorias e pessoas, que eram levadas por lanchas ou botes até os navios, condição que perdurou até o final dos anos 1940, quando da construção do Porto do Mucuripe.

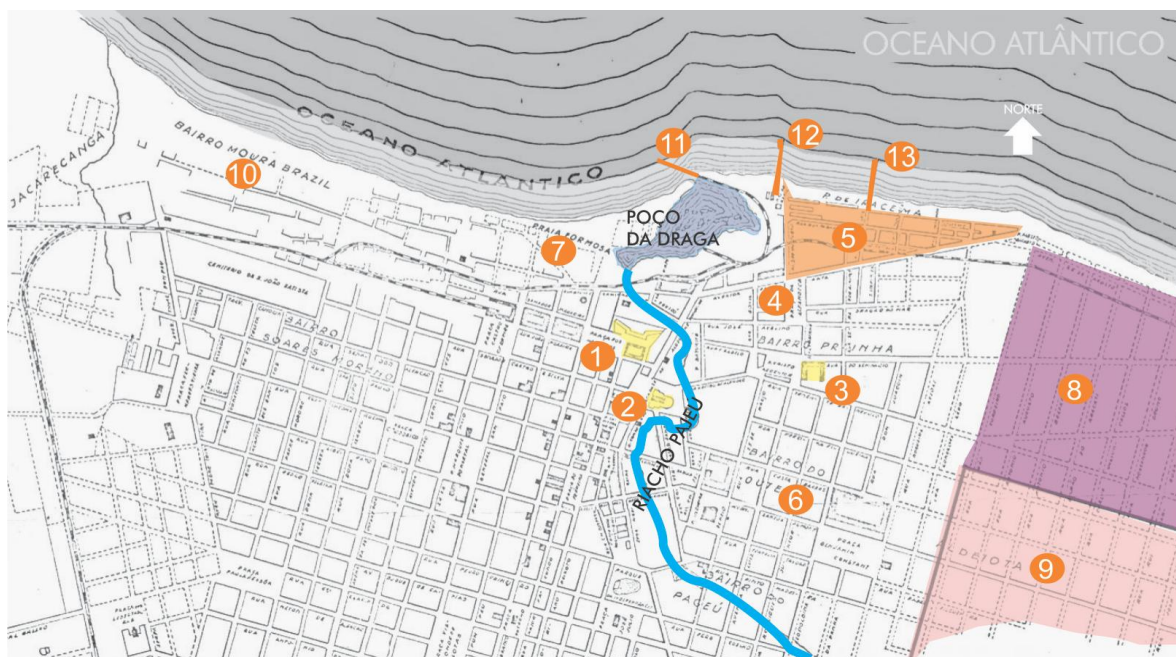


Figura 100: Mapa da área central de Fortaleza, no entorno do Poço das Dragas. 1-Forte; 2-Igreja Matriz; 3-Seminário da Prainha; 4-Alfândega Nova; 5-Praia do Peixe/de Iracema; 6- Bairro Outeiro; 7-Praia Formosa (frente central); 8-Meireles (área de expansão futura); 9-Aldeota (área de expansão futura); 10-Arraial Moura Brasil; 11-Quebra-mar construído na década de 1880; 12-Ponte Metálica ou Viaduto Moreira da Rocha, inaugurado em 1906; 13- Ponte dos Ingleses, inaugurada em 1923
 Fonte: Planta Cadastral de Fortaleza de 1932, modificada por nós.

Pelo porto chegavam mercadorias e, também, as novas ideias. Nesse sentido, vale ressaltar a relevância da cultura francesa para os setores sociais privilegiados: tanto os produtos - roupas,

acessórios, móveis etc. - como também saberes literários e linguísticos, que eram conhecidos desde a possibilidade de viajar e até mesmo estudar neste país “chegavam” por intermédio do porto. Vale ressaltar, ainda, os novos modos de vida, como as práticas terapêuticas - banhos de mar, lazer à beira-mar etc. - como novos costumes que surgiam - assimilados com suporte nos laços que se estreitavam com a Europa (DANTAS, 2011; PONTE, 2001).



Figura 101: Fotografia a partir da Ponte Metálica, e piso de madeira, provavelmente de 1912 (Rocha Júnior, 1984)

Fonte: Museu da Imagem e do Som. Arquivo Nirez.

A atividade portuária provocou e intensificou o movimento de mercadorias e pessoas na área da chamada Praia Formosa (atual Praia de Iracema), reforçado com o edifício da Alfândega,⁴⁰ inaugurado em 1891, e de entrepostos comerciais. Comenta Dantas (2011) que o trânsito da população se dava de maneira temporária, ou seja, apenas quando da necessidade de viajar para a Europa ou para outras cidades do Brasil.

Quanto às atividades de lazer e terapêuticas (banhos e tratamento da tuberculose) relacionadas ao mar, Dantas (2011) sustenta que a comunicação proporcionada pelo porto foi o que as tornou possível. À praia foi sendo conferida mais um valor, aquele associado ao lazer à beira-mar e à terapia pelos banhos de sol e mar, o que provocou a especialização de algumas áreas da cidade, como inicialmente, na atual praia do Meireles.

⁴⁰ Referimo-nos à Alfândega Nova, construída pela Ceará Harbour, empresa incorporada em Londres e concessionária da administração do porto (CASTRO, 1982, p. 77).



Figura 102: Fotografia da cidade de Fortaleza, provavelmente dos anos 1930, da área central para o mar. Pode-se visualizar o píer inclinado Hawkshaw, a Ponte Metálica e armazéns
Fonte: Museu da Imagem e do Som - Ceará.

Registra-se, também, pela planta elaborada também por Adolpho Herbster, quando o ele já estava aposentado, em 1888 (Figura 103), que o crescimento da cidade se orientava para oeste, em sentido oposto ao litoral (COSTA; LEMOS, 1988). Este fato revela as preferências da população de maior poder aquisitivo, por áreas próximas ao centro, mas não tão próximas ao mar. Girão (1997) explica que o mar era ainda desvalorizado pela referida camada social, principalmente quanto à moradia, em razão do solo arenoso que segundo se pensava, não servia bem às construções de mais de um pavimento. Além disso, consoante resoluções do Código de Posturas de 1865, o mar era considerado local apropriado para lançamento de dejetos, a exemplo da Resolução Municipal 1.365, de 20 de novembro de 1870, a saber: *“É proibido fazer limpeza ou despejo de matérias fecais em outro lugar, que não seja na praia do porto das jangadas para baixo, e da ponte do desembarque para cima”* (Art. 47, § 3). Estas áreas, como comenta Andrade (2012), não faziam parte do perímetro urbano em 1870.

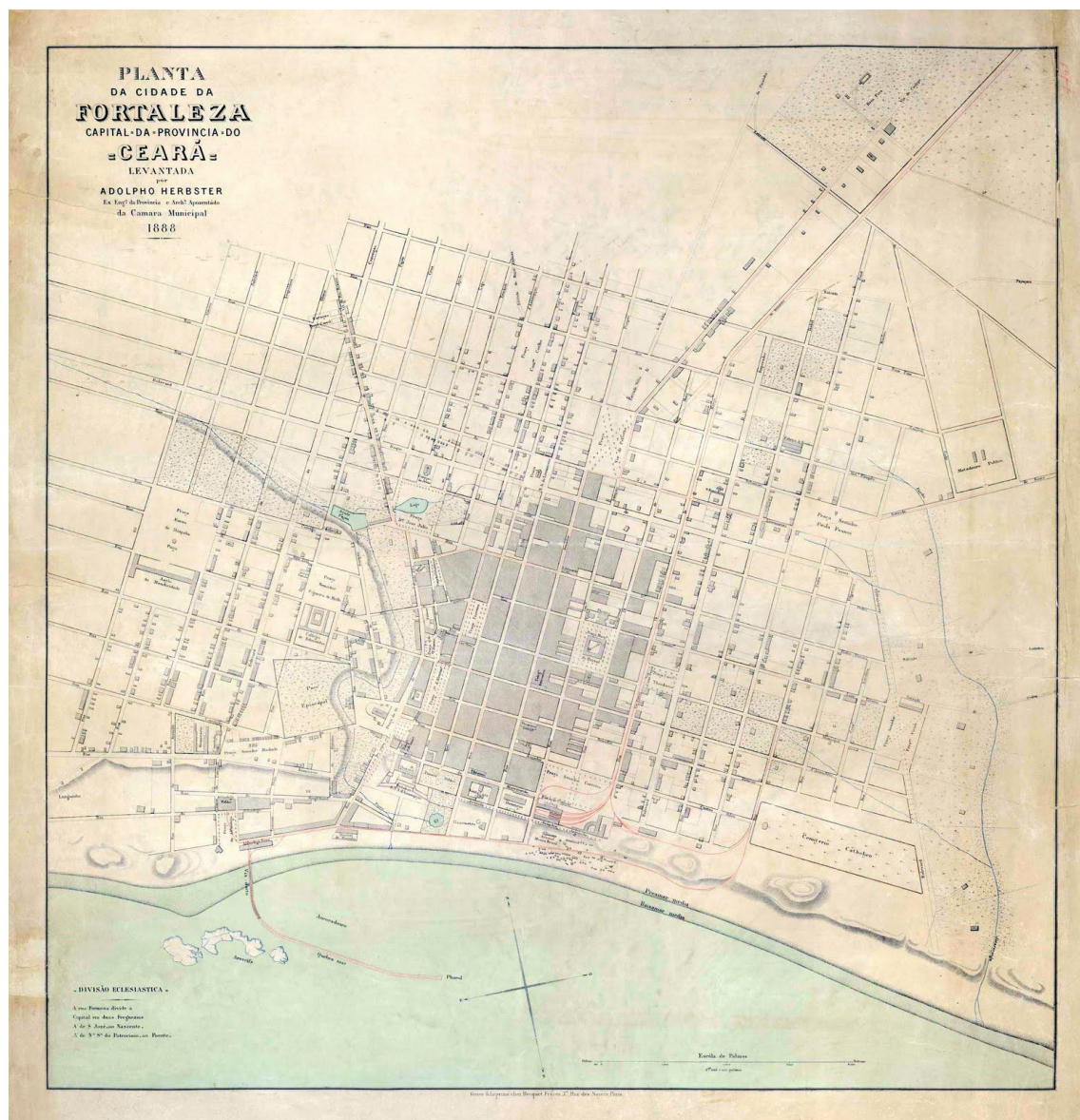


Figura 103: Planta da Cidade de Fortaleza Capital da Província do Ceará, elaborada pelo engenheiro Adolpho Herbster, em 1888

Fonte: Museu da Imagem e do Som - Ceará.

Pode-se afirmar que, no primeiro momento, a abertura da cidade ao mar se dava por meio de vias de comunicação até o porto. Sua construção, no entanto, se deu no sentido do sertão. Os espaços de socialização - praças e Passeio Público - dos setores sociais privilegiados foram localizados em áreas relativamente distantes da praia. Sobre o Passeio Público, destaca-se sua construção em 1879, em três níveis, possibilitando - pela topografia do local - amplas vistas para o mar (PONTE, 2001).



Figura 104: Passeio Público, fotografia de 1919
 Fonte: Arquivo Nirez.

Assim, ligações da cidade com o mar foram estabelecidas pontualmente, e o mar passou a ser percebido de forma restrita, sempre associado à chegada e saída de produtos pelo porto. Nas palavras de Dantas (2011, p. 30), nascia a "*cidade litorânea-interiorana*", tendo como uma de suas funções principais responder às novas necessidades das classes abastadas: inicialmente, demandas comerciais ligadas à zona portuária e, posteriormente, as práticas terapêuticas, de recreação e lazer.⁴¹

Também podemos ressaltar a prática da pesca e de atividades, como a natação informal, por crianças. Um dos motivos para a assimilação parcial pode ser o fato de se haver dado pouca ênfase ao discurso médico europeu, especificamente tratando-se dos banhos de mar. Ao contrário, os aspectos climáticos foram aqueles mais reforçados pelos cientistas locais, mais precisamente, aqueles relacionados à qualidade do ar (para o tratamento da tuberculose, por exemplo), que pôde considerar não somente as áreas praianas, mas também as serranas e sertanejas (DANTAS, 2011).

O caráter de salubridade climática conferido ao Ceará - que privilegiava principalmente os aspectos de insolação e ventilação - provocou a atração de doentes de outras áreas do País, que passaram a se estabelecer em cidades como Icó, Quixadá e Quixeramobim (DANTAS, 2011). Este processo também envolveu a cidade de Fortaleza, que passou a ser reconhecida por denotar condições ideais para o tratamento da tuberculose.

⁴¹ Quanto às novas atividades de recreação e lazer, destacam-se as serenatas noturnas - a exemplo daquelas que eram praticadas pelos europeus nos calçadões próximos à zona de praia - que aconteciam, geralmente, nas noites de lua cheia, tirando partido da paisagem de dunas.

Essas novas práticas relacionadas ao mar - viagens, comércio, lazer, processos terapêuticos, recreação - ainda não eram suficientes, contudo, para provocar a urbanização das áreas de praia (DANTAS, 2011). No próprio plano de Adolfo Herbster de 1875, em que se previa a expansão da cidade para o leste, a zona norte (praiana) da cidade não foi considerada:

Seu plano limita-se a orientar a ocupação da zona de porto, principal lugar no estabelecimento de relações da cidade como mar, fato que apresenta a ocupação da beira-mar, reduzida à zona portuária e à vizinhança, especificamente na Prainha, onde se encontravam algumas casas, um seminário e a Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Prainha. (PEREIRA, 1877 *apud* DANTAS, 2011, p. 35).

Esse aspecto - um certo desinteresse pela zona de praia - reforça o que já foi afirmado, ou seja, que a relação da cidade com o mar continuava a ser estabelecida de forma contingencial, e mais precisamente, vinculada ao porto. Acrescentamos a isto, o fato de que essas áreas eram indicadas como terrenos de marinha.

A ocupação do litoral de Fortaleza, portanto, se dava pelas classes pobres da sociedade, parte delas proveniente do sertão. As áreas inicialmente ocupadas por pescadores foram sendo também adensadas pela nova população, que se estabeleceu em terrenos de marinha. As novas populações, ao serem impedidas de integrar-se às comunidades de pescadores, constituíram, no século XX, o fenômeno da favelização, a exemplo do Pirambu.

Nestes termos, podem-se caracterizar as zonas de praia de Fortaleza como território da pesca e lugar de habitação dos pobres, fato traduzido na presença e no crescimento das antigas comunidades de pescadores, notadamente as de Mucuripe, e pela ocupação da beira-mar pelos pobres, especialmente as zonas de construção precária das dunas dos Outeiros e do Arraial Moura Brasil, no fim do século XIX. (DANTAS, 2011, p. 36).

Enquanto a cidade de Fortaleza estabelecia uma nova relação com o mar, com origem nas novas atividades surgidas com o porto, as relações do sertão eram reforçadas: *“a relação de Fortaleza com o sertão deixa marcas na paisagem, tanto na cidade propriamente dita como em sua vizinhança, que contém sinais vivos do sertão”*. (DANTAS, 2011, p. 37).⁴² Evidencia-se esta constatação em edificações construídas à beira-mar, que referenciavam o homem sertanejo. Algumas residências são enumeradas por Dantas, como o Sítio Curió, a casa do sítio Sabiaguaba, a casa do sítio de Jurucutuoca etc.

⁴² É peculiar, portanto, o fato de que uma cidade praiana não tenha estabelecido, no século XIX, um imaginário praiano. Pelo contrário, a sua localização não interferia significativamente nas ideias e expressões da população (DANTAS, 2011), embora algumas obras literárias já apresentassem a cidade de Fortaleza em seu caráter marítimo, a exemplo de *A afilhada*, obra de Manoel de Oliveira Paiva, datada de 1871, e *Velas Brancas*, no início do século XX, de Gustavo Barroso, enfatizando a paisagem litorânea e a figura do pescador (DANTAS, 2011).



Figura 105: Arisa Caminha e irmãs. Ao fundo, a “Ponte Velha”, atual Ponte dos Ingleses. Praia de Iracema, década de 1920
Fonte: Arquivo Nirez.



Figura 106: Primeira aterrissagem do avião da empresa Latecoére em Fortaleza. Praia de Iracema, década de 1920
Fonte: Arquivo Gerard Boris.

Pode-se afirmar, portanto, que a abertura - tanto física quanto no nível da mentalidade, do imaginário e dos costumes - da cidade de Fortaleza se processou de forma lenta e contingente, durante o século XIX. As modificações no âmbito político e econômico contribuíram para transformar as zonas de praia em lugar de trocas e, também, de habitação das classes pobres.

Por outro lado, as práticas marítimas iniciadas - com a assimilação de hábitos europeus pelas camadas privilegiadas - constituíram-se como fatores importantes que impulsionaram o movimento de urbanização das zonas de praia, o que se efetivaria apenas no decorrer do século XX (DANTAS, 2011).

4.4 As novas práticas e a ocupação nas zonas de praia de Fortaleza (1920-1947)

No período de 1920 a 1947, Fortaleza já estava consolidada como o grande centro econômico do Estado do Ceará, concentrando uma variedade de serviços, equipamentos e atividades e, assim, atraindo a população de outras cidades e das zonas rurais (COSTA; LEMOS, 1988).

A queda da Bolsa de Valores de Nova Iorque, em 1929, repercutiu, em âmbito nacional, na baixa do preço do algodão, o que exigiu novas iniciativas para enfrentar a crise econômica, como o início do processo de industrialização. Novos produtos passaram a ser exportados pelo Ceará para a região Sudeste, como a cera de carnaúba.

A instalação das primeiras indústrias se deu no centro da cidade, fato que motivou parte da população que ali residia a buscar novas áreas para viver, como os bairros de Jacarecanga, ao sudoeste do centro, e da Aldeota, a leste. Esta área, ainda nos anos 1930, resumia-se a um grande areal (COSTA; LEMOS, 1988).

A zona portuária se manteve na frente marítima do centro até o final de 1930, embora evidenciasse cada vez mais a necessidade de sua adequação ao atracamento de navios de maior calado. Algumas iniciativas foram empreendidas, sendo uma delas uma intervenção na ponte existente quando se revestiu a sua estrutura metálica de concreto, além do aumento do alcance da ponte. Em 1928, houve a inauguração da "nova" Ponte Metálica, então denominada Viaduto Moreira da Rocha (Figura 107e Figura 108).



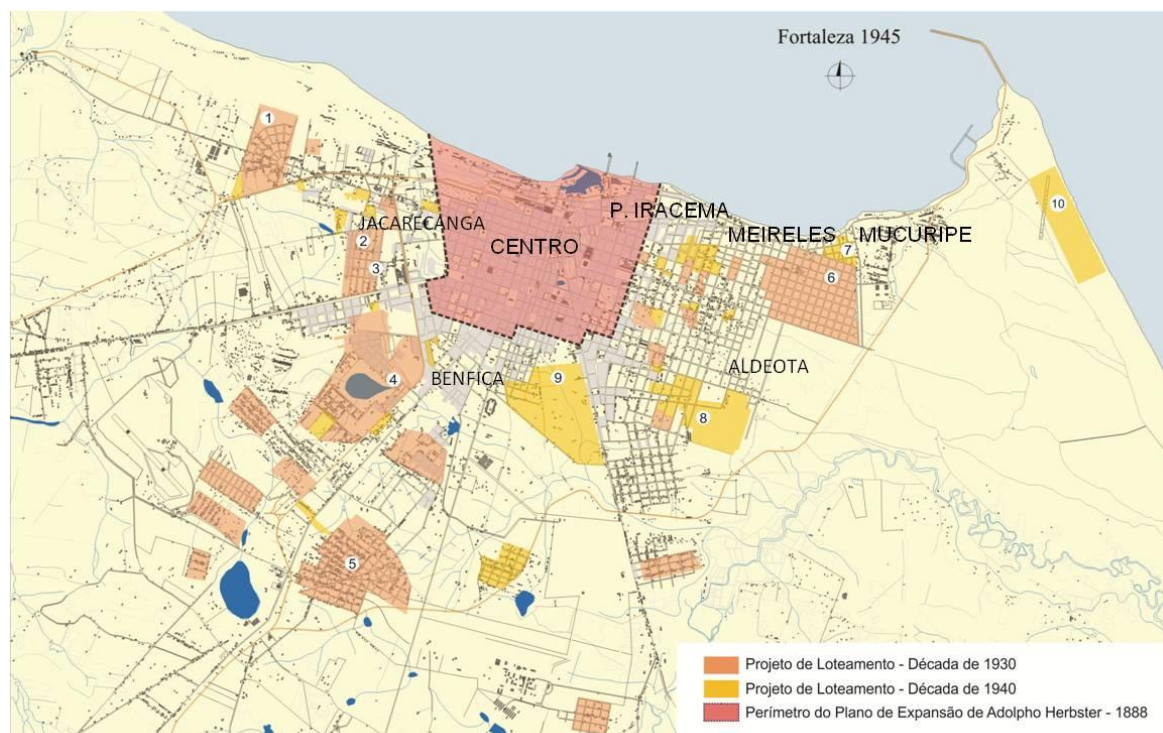
Figura 107: Ponte Metálica (Viaduto Moreira da Rocha), vista do mar
 Fonte: Arquivo Nirez.



Figura 108: Ponte Metálica (Viaduto Moreira da Rocha), vista da cidade, com navios atracados ao fundo
 Fonte: Arquivo Nirez, modificada pela autora (houve um recorte na parte superior).

Ademais, loteamentos fora da área central (perímetro do plano de Adolpho Herbster) foram realizados nos anos 1930 e 1940 (Figura 109). Destacamos o loteamento “Lydiópolis Nova Cidade”, de 1931, que permaneceu ocupado de forma rarefeita até os anos 1960, configurando-se como parte do bairro do Meireles, contíguo à orla (ANDRADE, 2012).

No levantamento dos projetos para novos loteamentos, percebeu-se que grandes glebas foram parceladas, mas permaneceram desabitadas, como, por exemplo, o empreendimento de Antônio Mattos Porto, Lydianópolis Nova Cidade, 1931, aplicado em 1940 como bairro de Meireles. (ANDRADE, 2012, p. 252).



LEGENDA

- 1 Loteamento Floresta, Floresta - Proprietário Boris Frères Cia. Ltda. - Autor: Fernando Lima
- 2 Loteamento Vila Pontes, Alagadiço
- 3 Loteamento Chácara Iracema, Alagadiço- Proprietário Cel. José Gentil - Autor: Fernando Lima
- 4 Loteamento Sítio Porangabussu, Porangabussu - Proprietário Raimundo de Holanda Bessa - Autor: Fenelon Motta
- 5 Loteamento Parque Coqueirinho - Proprietário Boris Frères - Autor: Fernando Lima
- 6 Loteamento Lydiópolis Nova Cidade, Meireles - Proprietário Antônio Matos Porto - Autor: Fernando Lima
- 7 Loteamento Lydiópolis Nova Cidade, Volta da Jurema - Proprietário Antônio Matos Porto - Autor: Fernando Lima
- 8 Loteamento Estância Castelo, - Proprietário Dionísio Torres - Autor: Fernando Lima
- 9 Loteamento Parque Trindade, Joaquim Távora - Proprietário Cel. José Gentil - Autor: Fernando Lima
- 10 Loteamento, Praia do Futuro - Proprietário Cel. José Gentil - Autor: Fernando Lima

Figura 109: Loteamentos dos anos 1930 e 1940, com suporte num exercício de reconstituição cartográfica de autoria de Margarida Andrade

Fonte: Andrade (2012, p. 258), modificado por nós.

Diógenes (2002) verifica que, por conta da ortogonalidade e do traçado regular das quadras do bairro do Meireles, possibilitadas pela topografia plana e pela estrutura fundiária da região, a expansão do bairro foi facilitada, por meio de uma série de extensões e reproduções dessa malha ortogonal em direções diferentes.

Foi nessa época que já se delineava uma diferenciação espacial e, por conseguinte, segregação residencial, na cidade de Fortaleza. Enquanto as famílias mais privilegiadas passaram a ocupar novos bairros (a leste e a sul), as zonas de praia, justamente por serem terrenos de marinha, passaram a receber a população rural, menos favorecida.

Até os anos 1920, foram rarefeitas as intervenções urbanas realizadas na orla marítima de Fortaleza. Como informa Dantas (2011), o movimento de urbanização das zonas de praia foi iniciado por volta dos anos 1920-1930, primeiramente na antiga Praia Formosa - a atual Praia de Iracema e, no decorrer do século XX, foi se ampliando até a Praia do Meireles, nos anos 1970,

até incorporar outros municípios vizinhos de Fortaleza, como Aquiraz (ao leste) e Caucaia (ao oeste), entre outros.

Vale ressaltar que este movimento de urbanização de praias estava ocorrendo em outras cidades nordestinas, como Salvador e Recife. Por exemplo, atribui-se à cidade do Recife o papel de encabeçar as inovações no Nordeste quanto à ocupação do litoral pela maritimidade moderna. Isso pode ser explicado pelo pioneirismo da construção, já nos anos 1920 (de 1922 a 1926), de uma avenida à beira-mar, na referida cidade, com extensão de cinco quilômetros (PEREIRA, 2012). Enquanto isso, em Fortaleza, as intervenções na orla se resumiam às construções de edificações isoladas, sem ainda a abertura de vias contínuas ao longo da orla.

Enquanto na Europa o discurso médico adquiriu grande ênfase, aspecto que foi assumido do ponto de vista de normas e orientações para a construção de residências próximas ao mar, no bairro do Meireles - que iniciava uma rarefeita ocupação nas contiguidades da orla - esse discurso foi apropriado informalmente. Por exemplo, as chácaras - muitas delas constituindo a segunda morada de famílias de maior poder aquisitivo - não apresentavam as características normalizadas pelo discurso europeu, ainda dispondo de características da arquitetura colonial urbana, com dormitórios (alcovas) sem iluminação lateral e pés-direitos altos. A apropriação de tal discurso foi assimilada, na prática, de maneira parcial, aspecto notabilizado pela liberdade com que as pessoas passavam a se banhar no mar, com a intenção de curar doenças. Castro (1982) explica que apenas após 1930, quando da nova legislação urbana, com exigência de recuos laterais, é que haveria a modificação dos padrões de aberturas das casas.

Assim, em meados do século XX, houve uma transformação nas características das relações estabelecidas com o espaço marítimo no Ceará. Destaca-se, como aspecto diferenciador, a abertura dos setores sociais dominantes quanto ao uso residencial e de lazer dos espaços litorâneos, aspecto comprovador de que as transformações de ordem cultural assumiam maior relevância em relação ao que ocorria nos séculos anteriores. A partir de 1920, as áreas tradicionalmente ocupadas pelo porto e, também, pelas comunidades pesqueiras e pelos pobres, foram gradualmente abrindo espaço ao lazer e à habitação dos setores mais abastados. Vale ressaltar, contudo, a persistência destas comunidades ao longo do tempo nessas áreas, processo permeado por conflitos (ambientais e socioeconômicos), aspecto que será tratado detidamente adiante nesta pesquisa (DANTAS, 2011).

A atual Praia de Iracema - inicialmente chamada Porto das Jangadas, depois Praia do Peixe, depois Praia Formosa (Figura 110) - começou a ser valorizada com a construção de residências para veraneio, dotadas de características ecléticas (Figura 110).



Figura 110: Praia de Iracema em 1933. À esquerda as casas do Coronel José Porto e DO Desembargador Moreira da Rocha, presidente da Província de 1924 a 1928
 Fonte: Museu da Imagem e do Som do Ceará.

Percebe-se, portanto, que, diferentemente do período anterior - quando as novidades e inovações da arquitetura europeia nas construções em geral podiam ser vistas no centro da cidade - nos anos 1920 a orla também passou a expressar a modernidade por meio de suas construções e usos “modernos” (Figura 112). Entretanto, esse processo se deu de forma lenta, e estas inovações resumiam-se a intervenções pontuais, particularmente no que se referia aos edifícios, sendo que a orla em si foi objeto de poucas mudanças.



Figura 111: Antiga Praia do Peixe, 1933. Hoje Praia de Iracema. Fotografia colorida a mão
 Fonte: Acervo Thomaz Pompeu Gomes de Matos / Museu da Imagem e do Som do Ceará.



Figura 112: Residências vistas da Praia de Iracema. Início do século XX
 Fonte: Acervo Gerrard Boris. Museu da Imagem e do Som do Ceará.

A cidade de Fortaleza foi hegemônica quanto ao desenvolvimento das práticas marítimas “modernas” no Ceará: “*é na capital que essas práticas surgem, com os banhos de mar de caráter terapêutico, substituídos, com o tempo, por práticas vinculadas à sociedade de lazer em emergência (sobretudo os banhos de mar e o veraneio)*” (DANTAS, 2011, p. 44).

Na consolidação da cidade moderna, ressalta-se a especialização do centro da cidade como lugar de poder, comércio e serviços, além do encontro da população abastada. Paralelamente, e contrapondo-se ao centro da cidade, constitui-se a periferia, como lugar de habitação da população pobre, lazer e veraneio da habitação mais abastada.

Dantas (2011) relata sobre os fluxos de abandono do centro pelas classes abastadas e expulsão dos pobres para áreas menos valorizadas. Acrescenta, ainda, três aspectos que reforçam os fluxos do centro para a periferia. O primeiro deles relaciona-se ao fenômeno da especialização de atividades no centro da cidade, que se tornou um núcleo de comércio, serviços, usos institucionais e também de indústrias, que progressivamente induziu a transferência das residências das classes mais abastadas para áreas, na época, mais periféricas.

O segundo fator relaciona-se às diretrizes principais constantes dos planos urbanísticos elaborados para Fortaleza, que confirmaram o processo de valorização de determinadas áreas já sendo eleitas pelos setores sociais dominantes, pelos loteadores e pelo mercado imobiliário. Consideremos, por exemplo, o plano Adolfo Herbster (1875), que sugeriu a integração das zonas oeste e leste.

O terceiro aspecto foi a “chegada”, ou melhor, a disseminação do transporte automóvel para uso desses mesmos setores sociais, o que possibilitou o estabelecimento da referida população em áreas mais longínquas do centro, e o seu deslocamento com maior rapidez àquela área comercial ou a novas áreas de lazer. Costa et al (1988) relatam as intervenções realizadas no centro da cidade, desde a administração municipal de Ildelfonso Albano, de 1923 a 1924, para acomodar o automóvel, recém-chegado à cidade. Entre os melhoramentos, destacam-se retificação e alinhamento de casas, alargamento e pavimentação de ruas, reformas de praças etc. (Figura 113 e Figura 114) (COSTA; LEMOS, 1988).



Figura 113: Praça General Tibúrcio, após a reforma empreendida durante a gestão do prefeito Ildelfonso Albano
Fonte: Diário do Nordeste, 10 set. 2006, Caderno Cultura.

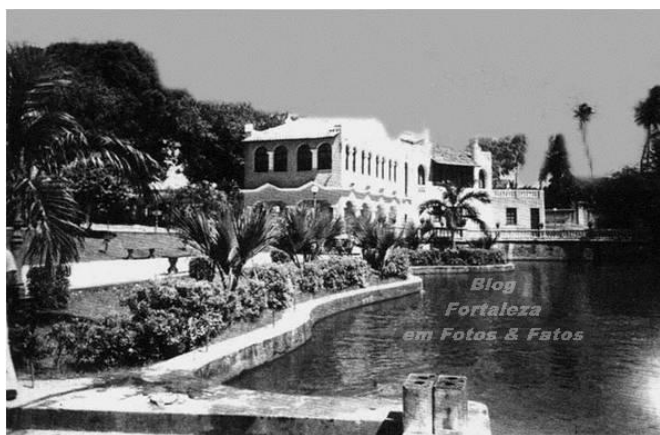


Figura 114: Praça da Independência, após a reforma durante a gestão do prefeito Ildelfonso Albano
Fonte: <http://goo.gl/Lkrvlu>. Acesso em: 8 jul. 2013.

No processo de deslocamento do centro para outras áreas da cidade, podemos destacar alguns movimentos: deslocamento nos vetores sul e oeste da cidade, com bairros notadamente residenciais (Benfica e Jacarecanga); deslocamento para leste e norte da cidade, com a ocupação do bairro da Praia de Iracema por meio de construção de chácaras de segunda residência e do bairro Meireles com a construção de chácaras de primeira residência.

Vale ressaltar que os setores abastados se instalaram em áreas de areais, vulneráveis quanto aos ventos (alísios) e, ainda, ocupadas por barracos. Se, no Meireles, as práticas marítimas não se estabeleceram no primeiro momento pelas novas classes que passaram a ocupá-lo, a Praia de Iracema se tornou-se lugar procurado para banhos de mar, caminhadas na praia e relacionadas ao veraneio. Soma-se a isto a implantação do bonde, na rua Tabajaras, fator que proporcionou a consolidação dessa zona de praia como espaço de lazer.



Figura 115: Praia de Iracema, por volta de 1931 (segundo o historiador Nirez); a primeira edificação, à esquerda é o Estoril

Fonte: Arquivo Nirez.

Residências, clubes das camadas sociais abastadas - a exemplo do atual Estoril, em 1926⁴³ (Figura 115), e da primeira sede do Clube Náutico Atlético Cearense (1929)⁴⁴ - foram sendo construídos na década de 1920, na então Praia Formosa, atual Praia de Iracema (Figura 116 e Figura 117). Essa área passou a concorrer, como lugar de encontro, com a Praça do Ferreira, no centro da cidade.



Figura 116: Praia de Iracema e casario (segundas residências, em sua maioria), entre 1930 e 1940
Fonte: Arquivo Nirez.



Figura 117: Banho de Mar na Praia de Iracema
Fonte: Arquivo Nirez.

⁴³ O "Estoril", inicialmente, era conhecido como "Vila Morena" construído como residência nos anos 1920 e tornando-se a sede de encontro dos soldados dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial. Após os anos 1940, passou a ser um restaurante, local de encontro da boemia cearense.

⁴⁴ Pontes (2005) explica que o NAC (Náutico Atlético Cearense) foi fundado em 1929, mas sua sede (o edifício tal qual o conhecemos hoje) foi construída no Meireles apenas no início dos anos 1950. A marca do grêmio levava um par de remos cruzados, o que mostra a associação com o mar.

Sobre o NAC (Náutico Atlético Cearense),⁴⁵ é interessante notar que, na época de sua criação, em 1929, dois clubes sociais funcionavam em Fortaleza: o Clube Iracema e o Clube Diários, ambos localizados no centro da cidade, com atividades restritas a jogos de salão e festas dançantes (PONTES, 2005). A intenção desta nova agremiação' do NAC - ideia que partira de banhistas da Praia Formosa, atual Praia de Iracema⁴⁶ - foi a de oferecer aos associados o desenvolvimento de práticas esportivas. Como já comentado, a primeira sede do clube foi implantada na Praia Formosa, em frente à Cadeia Pública e à Estação Ferroviária. Pontes (2005, p. 187) descreve essas instalações:

Aí foram instaladas duas guaritas de madeira, uma para as mulheres e outra maior para os homens. A função de tais equipamentos era, sobretudo, proporcionar condições para a troca de roupa, já que naquele tempo, seria impensável que as pessoas andassem pelas ruas em trajes de banho. Em volta, foi erguido um muro de alvenaria, mediante a colaboração dos sócios.

Também foi construída, naquela época, outra sede do NAC - ainda que pequena - na Barra do Ceará. Nessa praia, a prática de esportes náuticos, como o remo, era incentivada por um pequeno abrigo, que posteriormente foi atingido pelas ondas.



Figura 118: Guaritas do Náutico Atlético Clube, na "Praia Formosa" (Praia de Iracema)
Fonte: Arquivo Nirez.

⁴⁵ Segundo Pontes (2005), o NAC, entre os clubes que marcaram a história da cidade de Fortaleza, parece ter sido o que trouxe maior repercussão, do ponto de vista urbano.

⁴⁶ Segundo Pontes (2005), dois banhistas - Raul Faria de Carvalho e Ademísio Barreto de Castro - buscaram a adesão de outras pessoas para criar a associação.

As guaritas do NAC (Figura 118), localizadas na Praia Formosa, tiveram que ser transferidas para outro local na própria praia, em razão de problemas de atraso no pagamento do aluguel. Na nova localização, construiu-se uma sede simples, de alvenaria, equipamento que perdurou até o ano de 1944. Nessa época, as obras do Porto do Mucuripe, em andamento, ameaçavam algumas construções à beira-mar, por terem afetado o sentido das correntes marítimas,⁴⁷ o que levaria à construção de outra sede, dessa vez no Meireles. Situação semelhante tinha o Ideal Clube; embora com sede em área afastada da praia, localizada no bairro Damas, tinha filial na praia de Iracema até 1935. A nova localização foi a praia do Meireles, tendo sido inaugurado em 1939, como será tratado mais adiante.

A efemeridade de valorização da praia de Iracema dos anos de 1920 a 1940 - com banhos de mar, festas e passeios à beira-mar – pode ser explicada pela construção do Porto do Mucuripe no final dos anos 1940, que passou a provocar erosão na praia, implicando a saída da população mais abastada (DANTAS, 2011). Ademais, a faixa litorânea da Praia de Iracema, em 1944, foi drasticamente diminuída também em razão da construção do porto, que tornou-se uma barreira para o fluxo de areias do litoral leste para oeste.

As zonas de praia - como áreas de periferia nos anos 1920 - também foram sendo ocupadas pelos pobres, como já mencionado. Esse movimento se explica pela demanda por habitação por parte da população proveniente de outras áreas do Estado (os retirantes), que não conseguiram fixar-se na cidade. Vale considerar o elevado crescimento populacional decorrente de migrações, em 1930 e 1955. Essa população passou a se instalar em áreas de marinha, provocando a construção de favelas em áreas onde já existiam comunidades de pescadores. Tanto o Arraial Moura Brasil, surgido no século XIX, como o Pirambu, aparecido no século XX, formaram-se no contexto retrocitado.

Na medida em que os setores abastados chegavam às zonas de praias, acontecia a expulsão de parte da população menos favorecida. Esse processo se deu, inicialmente e de forma efêmera, na Praia de Iracema e, posteriormente, na praia do Meireles (DANTAS, 2011).

Provenientes do sertão em decorrência secas, os novos habitantes, buscavam empregos (ou subempregos), aos quais se submetiam, com baixa remuneração. Quando da não disponibilidade, continuavam desempregados, devido à atratividade de serviços existentes na cidade. Essa condição os levava a ocupar áreas desvalorizadas pela elite e pela própria Administração Pública, ou a aceitar abrigos nos “campos de concentração”,⁴⁸ parte das ações que legitimavam o discurso produzido pelas políticas públicas “*empenhados em isolar os migrantes, com a finalidade de tranquilizar na*

⁴⁷ A segunda sede do Náutico foi totalmente arrastada pelas ondas do mar em 1945 (PONTES, 2005).

⁴⁸ Os “campos de concentração” eram espécies de abarracamentos para abrigar os retirantes, criados pela Administração Pública e localizados em áreas menos prestigiadas e periféricas, como a zona marítima oeste.

medida do possível, a cidade que se incomodava com os pobres". Uma dessas áreas era o Campo do Urubu, hoje "Pirambu", onde eram despejados os flagelados, mormente na área mais próxima ao mar, onde se localizavam as últimas estações ferroviárias de Fortaleza. Assim, o litoral, sobretudo a sua parte oeste, foi um dos receptáculos dessa parcela de população desprovida de recursos.

4.4.1 Os planos de Nestor de Figueiredo (1933) e Saboya Ribeiro (1947) e as propostas para a orla marítima de Fortaleza

De 1875 (ano da elaboração do Plano de Expansão da Cidade de Fortaleza, por Adolfo Herbster) a 1933, não foi elaborado nenhum outro plano urbanístico para Fortaleza. Muniz (2006) comenta que a preocupação dos prefeitos⁴⁹ da cidade estava focada em obras isoladas de saneamento e embelezamento, a exemplo dos ajardinamentos de praças, aformoseamento de vias e fachadas, construção do Mercado de Ferro e do Theatro José de Alencar e a implantação do sistema de abastecimento de água e esgotos. Estas obras foram implementadas sem obedecer a nenhum projeto sistematizado.

No período compreendido dos anos 1930 a 1960, a população da cidade de Fortaleza cresceu de maneira vertiginosa. Assim, seu movimento de expansão atingiu as áreas próximas ao litoral, como a Praia de Iracema e o bairro da Aldeota (Figura 119) (MUNIZ, 2006). Vale lembrar que no bairro de Jacarecanga, procurado por setores sociais privilegiados nos anos 1920 e, de certa forma, próximo ao centro, surgia um complexo industrial de porte considerável, ocorrência que também explica o abandono desse bairro por esses setores e sua preferência, a partir de então, por outras áreas da cidade.

Enquanto isso, a população crescia e os meios de transporte se multiplicavam, com o surgimento dos automóveis e dos primeiros ônibus e caminhões, em 1910. No período compreendido entre os anos 1929 e 1961, a população da cidade de Fortaleza cresceu de maneira vertiginosa. Assim, o movimento de expansão da cidade atingiu as áreas próximas ao litoral, como a Praia de Iracema e o bairro da Aldeota, como mostra a Figura 119 (MUNIZ, 2006).

⁴⁹ Com a Constituição cearense de 1892, foi criado o cargo de Intendente, responsável pela sede do Município. Sobre o município, a Constituição considerava:

Art. 95 - A administração tem por órgãos:

1o - a Câmara Municipal composta de vereadores;

2o - um Intendente na sede do município, incumbido das funções executivas, e tantos subintendentes quantos forem os distritos em que a Câmara dividir o município. (CEARÁ, 1984, p. 67).



Figura 119: Delimitação do perímetro urbano de Fortaleza, com base na planta levantada em 1932
 Fonte: Andrade (2012, p. 189).

Por motivo da transformação súbita, acelerada e desordenada da cidade, exigiam-se sua previsão e seu disciplinamento (FARIAS FILHO, 2008). Evidencia-se, além desse ponto, a falta de profissionais ligados ao planejamento urbano na cidade, fato expresso na própria Prefeitura, que não contava com corpo técnico especializado, nem com uma cultura de planejamento urbano.

A municipalidade promoveu, portanto, em meados do século XX, a contratação de urbanistas trazidos de outras capitais brasileiras, considerados como especialistas renomeados, identificados com o que existia de “moderno” naquele momento no que se refere ao pensamento urbanístico e à capacidade de elaborar planos. No âmbito nacional, os urbanistas, principalmente com início nos anos 1920, passaram a ser cada vez mais contratados pelas administrações públicas para elaboração de planos e pareceres (FARIAS FILHO, 2008). Procuramos então identificar e situar as propostas para a orla marítima de Fortaleza, com base nos planos mostrados no intervalo temporal citado.

Se os governantes cearenses da República Velha não haviam recorrido às contribuições de especialistas da disciplina ainda recente do Urbanismo, foi somente após 1930, na gestão do prefeito Tibúrcio Cavalcante (no ano de 1931), que foi apresentada à Interventoria Federal (a qual governava o Estado do Ceará durante o Governo provisório oriundo da Revolução de 1930) a necessidade de um novo plano de urbanização, e sugerida a contratação de um urbanista. Na referida gestão, foi elaborada planta da cidade, em 1932, que consistia no levantamento de sua área ocupada. Nesta (Figura 119) já se encontram delimitados os bairros da Aldeota, Prainha (Praia de Iracema), Benfica, Joaquim Távora, Jacarecanga e Floresta (COSTA; LEMOS, 1988). Ao

longo da orla marítima, notam-se a barracos, nas dunas do Pirambu, próximos à linha férrea (ACCIOLY, 2008). Destaca-se, ainda, a Barra do Ceará, situada

[...] em sítio distante, desabitado e de acesso difícil. Valorizara-se havia pouco como local à margem do rio, onde desciam os aviões da Nyrba, empresa de aviação norte-americana que punha a cidade em contato direto com as metrópoles do continente. Nyrba, explique-se, era sigla formada pelas iniciais da rota - New York/ Rio/ Buenos Aires (CASTRO, 2011, p. 80).

Foi assim que, em 1933, sob a gestão do prefeito Raimundo Girão (1933-1934), desenvolveu-se o Plano de Nestor de Figueiredo,⁵⁰ intitulado “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza”.⁵¹ Vale ressaltar que o referido prefeito tinha como objetivo dotar a cidade de estratégias de ordenamento urbano nos limites do Município, vontade que ia ao encontro dos anseios da emergente sociedade urbana de Fortaleza. Segundo Sales (1996, p. 96):

O anteprojeto de Plano de Nestor de Figueiredo e o Código de 32⁵² refletiam os anseios de setores da sociedade fortalezense, que na década de 30 já estavam em contato com os novos ideais de Cidade e Modernidade, da emergente sociedade urbana brasileira. Essa parcela da sociedade através de seus representantes na administração municipal ávida pela “modernização” da cultura local e conseqüentemente, da melhoria do padrão de vida urbana, esperava que um “Plano de Remodelação e Extensão” para a cidade, a exemplo do que já havia acontecido em outras capitais, como São Paulo e Rio de Janeiro, pudesse acelerar o processo.

Destarte, considerado o primeiro plano com diretrizes urbanísticas modernas (ACCIOLY, 2008), este plano incluía também a primeira proposta de zoneamento para a cidade de Fortaleza. Eram visíveis as referências ao pensamento do urbanista Alfred Agache (1875-1959), como as avenidas em leque, que convergiam para edificações monumentais. Tinha como premissa a

⁵⁰ Nestor Egydio de Figueiredo (1893-1973) formou-se arquiteto na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA), Rio de Janeiro, em 1917. Além de participar de projetos arquitetônicos e concursos no então Distrito Federal, ocupou a presidência do Instituto Central de Arquitetos entre 1930 e 1932 e, com a reforma deste, do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), de 1936 a 1943. Ao longo dos anos 1930, elaborou projetos de arquitetura e de intervenção, expansão, remodelação e criação de cidades novas na região Nordeste (TRAJANO FILHO, 2013). Este aspecto o levaria “num espaço de pouco menos de cinco anos, a propor planos ou apenas ser sondado para desenvolver serviços de urbanismo em Recife e Olinda (PE), em João Pessoa, Cabedelo e Campina Grande (PB), Fortaleza (CE), Teresina (PI), além do traçado de duas estâncias termas, Brejo das Freiras, no sertão paraibano, e Salgado, em Sergipe” (TRAJANO FILHO, 2013, p. 99). Campos Neto (1999) acrescenta sobre a participação de Nestor de Figueiredo na elaboração do Plano Agache para a capital federal, tendo apresentado uma proposta para o Recife em 1930, no IV Congresso Pan-Americano de Arquitetos.

⁵¹ Segundo Liberal de Castro (2011, p. 89) “o material gráfico concernente ao plano de Figueiredo tomou rumo ignorado. Restou uma fotografia de pequenas dimensões, em preto e branco, de procedência ignorada, talvez dos arquivos de [Raimundo] Girão, que reproduz um desenho do plano, o qual se evidenciam as ideias do urbanista. Constitui o único documento da autoria de Figueiredo que se conhece, em cópia, aliás. A memória explicativa do plano desapareceu com a rejeição do plano, drama cujos passos foram narrados e parcialmente documentados por [Raimundo] Girão, de permeio com decepções e lástimas.”

⁵² O Código de 32, concretizado no teor do Decreto no. 70, de 18 de dezembro de 1932, mas somente publicado no início de 1933, conforme Liberal de Castro (2011), foi aprovado durante a administração do prefeito Manuel Tiburcio Cavalcante, em 1932. Este código “reformulava a velha legislação, como dito, aprovada nos primeiros anos da República, em 1893 e que havia perdurado por décadas. Os artigos do código dispunham sobre “alinhamentos e nivelamentos”, “da insolação, iluminação e ventilação dos prédios”, “técnicas de construção e, principalmente, quando tratavam do dimensionamento das quadras e dos lotes, enfim da ocupação do solo. Essas determinações, em tese, modificavam o velho sistema de parcelamento fundiário da Cidade, principalmente em virtude dos recuos frontais e dos afastamentos laterais das novas edificações, recuos até então considerados.” (CASTRO, 2011, p. 89). Ademais, “os recuos, mínimos de 3 metros, favoreceram a introdução de varandas frontais, de sorte que os moradores das novas casas já não precisavam sentar-se à calçada, a fim de gozar a brisa vespertina ou noturna. [...] O código legislava sobre elevadores, certamente com vistas ao futuro, pois na ocasião havia apenas dois deles, no Excelsior Hotel”. (CASTRO, 2011, p. 90).

implantação de um sistema radioconcêntrico (COSTA; LEMOS, 1988), com vistas a reestruturar o traçado urbano xadrez, considerado o principal modelo seguido até então no processo pouco ordenado de expansão da cidade. Essa reestruturação deveria levar em conta a necessária ligação da periferia à zona central.



Figura 120: Plano de Nestor de Figueiredo, 1933, com destaque para as propostas para frente marítima (Centro Cívico e Porto Marítimo)

Fonte: Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza. Disponível na Biblioteca do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFC, modificado por nós.

Considerando a proposta para a faixa de litorânea de Fortaleza no plano de 1933, observa-se a criação de vias em direção à orla (MATOS; VASCONCELOS, 2012). Além disso, também propõem-se vias paralelas a ela, uma para o leste, desde a embocadura do riacho Macció até o oeste, no morro da Jacarecanga e Arpoador, com a localização de uma “porta marítima”, justamente na ponte de embarque marítimo (porto), formada por uma ampla praça, de onde partiriam três avenidas em leque. Segundo Castro (2011, p. 104),

Esse sistema viário nascido no porto de então, reproduzia em ponto muitíssimo menor a Porta do Brasil, ponto marcante do projeto de Agache para o Rio de Janeiro. À versão fortalezense, a “Porta do Ceará”, como assim se poderia denominar supositivamente, faltava, entretanto, em seu redor, a localização prestigiosa dos edifícios do Congresso e de vastos palácios de uso oficial, preconizados pelo urbanista francês para a Capital Federal.

Interrompido em 1934, quando da saída do prefeito e somente retomado em 1943, o plano de Nestor de Figueiredo não foi implementado por motivos não bem definidos, mas certamente por falta de visão de continuidade nas sucessivas gestões municipais (GIRÃO, 1997). Muniz (2006, p. 140) explica que, “*em vez de implementar o plano de Nestor de Figueiredo, o Poder Público mais uma vez resolveu partir para as ‘cirurgias urbanas’, ou seja, o poder público volta a se dedicar à implementação de iniciativas pontuais*”.

Ainda que o plano não tenha sido implementado, o prefeito Raimundo Girão empreendeu algumas significativas intervenções urbanas que contribuíram para efetivamente inserir a zona portuária na dinâmica urbana. Entre elas, podemos citar a conexão da avenida Visconde do Rio Branco e ruas Sena Madureira e Rua Conde D'Eu, que possibilitou uma maior comunicação da cidade com o porto e da área central com bairros localizados ao sul de Fortaleza, como Joaquim Távora e o então Distrito de Messejana (MATOS; VASCONCELOS, 2012; SOUZA, 1995).

Destarte, malgrado a ineficiência do porto situado na frente marítima da área central, dada a nova lógica urbana que se tentava empreender, os projetos mencionados mantiveram a sua localização. Essa ineficiência se dava na medida em que a Praia de Iracema concentrava ao mesmo tempo a zona portuária e a área de balneabilidade da elite, não servindo como *“um porto definitivo e único, dando abrigo e atracação a embarcações de qualquer calado até 10 metros, acessível em qualquer maré”*. (GIRÃO, 1997, p. 216). Essas características exigidas de um porto ideal para Fortaleza levavam em consideração o crescimento da cidade (130% nas primeiras décadas do século XX) e evidenciavam que o porto não conseguiria corresponder, na mesma medida, às demandas impostas pelo crescimento urbano, incremento econômico e movimento comercial e de passageiros. Alguns dos fatores que justificam essa condição eram a *“falta de características morfoestruturais básicas de uma zona de porto, notadamente um calado amplo e estrutura em formato de pontal”* e a convivência da função portuária com a residencial (segundas residências das famílias de maior poder aquisitivo). A aceitação da permanência desse porto, entretanto, próximo ao centro da cidade, se dava ainda em razão de seu uso para a realização de viagens de lazer e trabalho.⁵³

Se a Era Vargas levou à elaboração do Plano de Nestor de Figueiredo, com pouca repercussão em termos de propostas concretizadas, a redemocratização do País no Segundo Pós-Guerra motivou a contratação de outro urbanista, mais atualizado, com o mesmo propósito: em 1947, foi elaborado o Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, por José Otacílio Saboya Ribeiro,⁵⁴ durante a gestão do prefeito Clóvis de Alencar Matos (1946-47).

⁵³ Os pacotes da Agência Lloyd Brasileiro realizavam viagens para Belém, Barbados e Nova York, Natal, Maceió, Bahia, Victoria e Rio de Janeiro (MATOS; VASCONCELOS, 2012).

⁵⁴ José Otacílio Saboya Ribeiro (1899-1967) foi engenheiro civil carioca, formado em 1930 na Escola Politécnica. Além de prefeito da cidade de São Luis do Maranhão (nomeado em 1937), ingressou também na cadeira de “Urbanismo-Arquitetura Paisagística” na Faculdade Nacional de Arquitetura, da qual foi diretor de 1964 a 1967. Contribuiu com a elaboração de planos e projetos na Comissão de Planos da Cidade do Rio de Janeiro, desde 1937. Também contribuiu na elaboração de uma série de artigos e textos referentes ao Urbanismo e ao Planejamento Regional, a maioria direcionada à cidade do Rio de Janeiro, nos anos 1937 a 1946. O período de 1940 a 1950 representa um ponto de inflexão na atuação do Engenheiro, tendo em vista a aceitação oficial do Urbanismo moderno, período correspondente à elaboração do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza. Embora os arquitetos passem a ser, cada vez mais, aqueles profissionais considerados adequados para apoiar as soluções de projeto, em detrimento dos engenheiros-urbanistas, a cidade de Fortaleza nesse período contou com o trabalho do profissional engenheiro (LEME, 1999, p. 489-490).

Vale ressaltar que antes, em 1945, havia sido realizado um novo levantamento da cidade de Fortaleza, pelo Serviço Geográfico do Exército, originando a Carta da Cidade de Fortaleza, segundo a qual a população municipal contava com 220.000 habitantes. Este documento (Figura 121), foi disponibilizado como base para a elaboração do Plano de Remodelação Urbana (ACCIOLY, 2008). O levantamento demonstrava que a cidade se expandia para Sudeste e Sudoeste, predominantemente (Figura 121). A leste, é visível a área edificada da Praia de Iracema e as áreas correspondentes aos novos loteamentos da cidade (Figura 122).

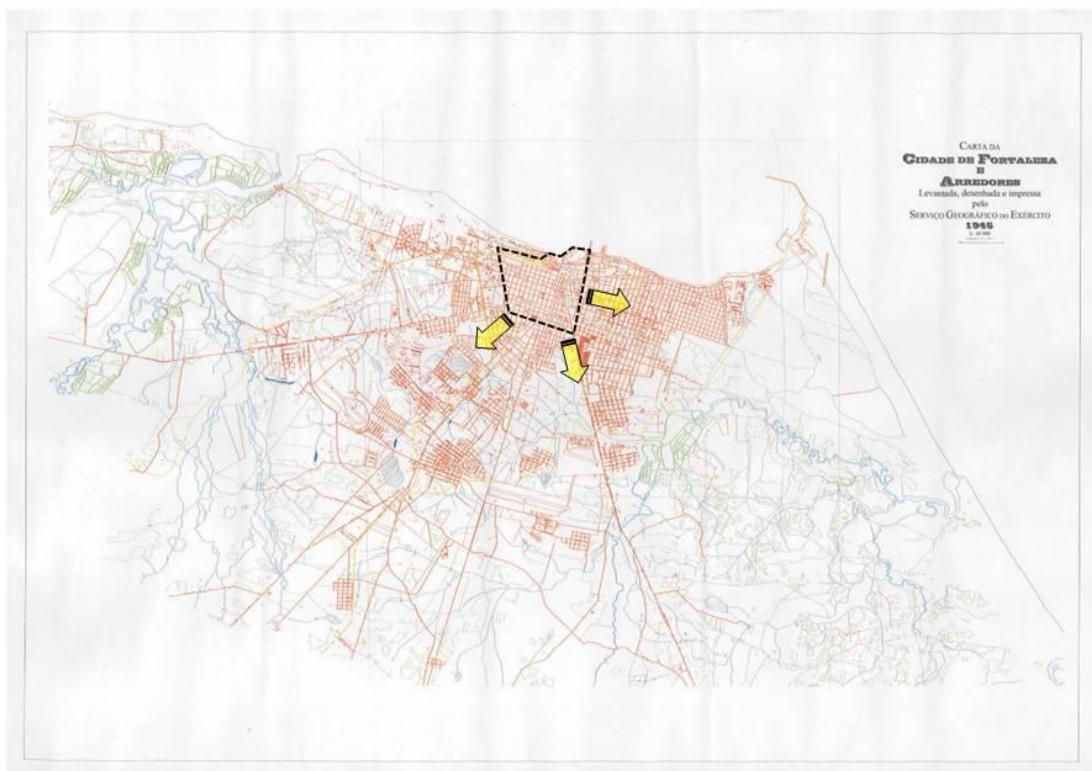


Figura 121: Vetores de expansão da cidade, sobre a Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores, levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército, em 1945

Fonte: acervo digital de Vera Mamede Accioly, a partir da planta disponível na Biblioteca do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC, modificada por nós.



Figura 122: Setores da Orla de Fortaleza com suporte na Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores, levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército, em 1945

Fonte: acervo digital de Vera Mamede Accioly, a partir da planta disponível na Biblioteca do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC, modificada por nós.

Se o plano de Nestor de Figueiredo adotava os princípios do Urbanismo francês da primeira metade do século XX, trazidos ao Brasil, entre outros, por Donat-Alfred Agache, o plano de Saboya Ribeiro já se apoiava nos princípios do Movimento Moderno, e considerava uma estrutura urbana pautada nas exigências da Carta de Atenas (MUNIZ, 2006), apropriando-se de um processo em consolidação - a da cidade policêntrica, como já mencionado - e propondo uma cidade polinuclear.

O sistema de vias do plano indicava a criação de um sistema radial, com vias sub-radiais - inclusive, a Radial Beira-Mar, interligando as zonas de praia e acomodadas à malha ortogonal (Figura 123). Conduzia a modificações no traçado, tendo em vista a interligação dos sistemas de transporte (ferroviário, marítimo e aéreo) ao sistema viário (Muniz, 2006). Entre as propostas relacionadas aos espaços livres, destaca-se a criação de parques urbanos. Para a orla oeste, propunha a urbanização do Arraial Moura Brasil.

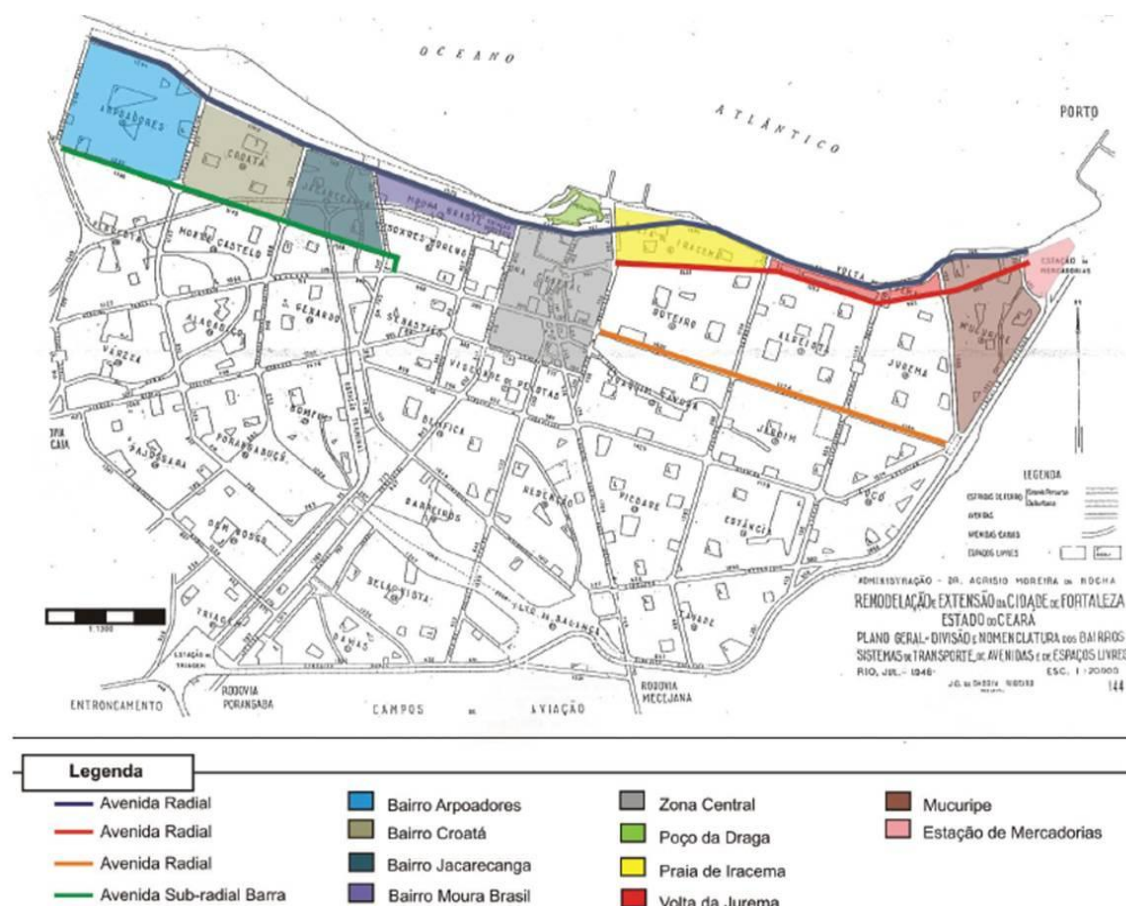


Figura 123: Os novos bairros e vias de circulação na zona costeira propostos no Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, elaborado Saboya Ribeiro (1947)
 Fonte: Matos e Vasconcelos (2012, p. 96).

Desta forma, o plano idealizado por Saboya Ribeiro procurava inserir o litoral na dinâmica de expansão da cidade. Embora não implementado, o Plano de Saboya Ribeiro forneceu as

diretrizes que serviram como base para o primeiro Código Urbano de Fortaleza, em substituição às diretrizes sanitárias dos Códigos de Posturas, conforme Accioly (2008). Segundo essa autora, o plano de Saboya Ribeiro privilegiava as iniciativas que faziam parte de uma nova etapa em termos das políticas e práticas urbanas em Fortaleza, pautadas na abrangência do conjunto da cidade.

Os planos de Nestor de Figueiredo e Saboya Ribeiro, apoiados em concepções sobre a cidade moderna, marcam também o início de um processo de mudança quanto à capacidade de indução e condução produtiva da cidade pelo poder público.

Entre 1810 e 1933, nota-se a presença marcante do poder público na indução do processo de transformação urbana de Fortaleza, tanto por intermédio dos planos de expansão (1850 e 1863), como por meio dos códigos de posturas que nortearam a volumetria e o zoneamento do conjunto. A especialização dos espaços (comércio e serviços na área central, residências nos novos bairros, fábricas e matadouro nas extremidades) foi fruto de políticas de zoneamento emanadas do poder público. A área em torno da praça do Ferreira passou gradativamente por uma mudança de uso de predominantemente residencial para comercial induzida pela legislação vigente. A partir de 1933, verifica-se a falência do poder público de orquestrar a expansão da cidade, seja através do “Plano de Remodelação e Extensão” elaborado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo (1933), seja através do “Plano Diretor de Remodelação e Expansão de Fortaleza”, do engenheiro civil José Otacílio Saboia Ribeiro (1947). Desde então, sobressaem loteamentos capitaneados por indivíduos ou empresas, definindo a colcha de retalhos que caracteriza essas áreas de expansão da malha urbana até o presente. (ANDRADE, 2012, p. 23).

Com o devido crédito no pressuposto de Andrade (2012), a expansão da cidade ao longo do século XX, que será mais intensa em sua segunda metade, atingiu também a orla marítima, modificando os seus padrões de uso e ocupação. No deslocamento da elite intrínseco à expansão da cidade, destacam-se dois momentos: o primeiro de 1930 a 1940 (como já explicado), partindo do centro em direção ao sudoeste da cidade (bairros de Benfica e Jacarecanga) e o segundo sucedeu de 1950 a 1960, partindo do centro e do sudoeste para o setor norte-leste da cidade (bairros da Praia de Iracema, do Meireles e da Aldeota), como será explicado a seguir.

4.5 A frente marítima de Fortaleza no processo de expansão da cidade (1940-1970)

4.5.1 Novas configurações urbanas e a orla de Fortaleza

O período dos anos 1940 a 1970 corresponde à configuração de Fortaleza como cidade policêntrica, desde sua expansão para leste, oeste e sul (DANTAS, 2011). Essa nova formatação espacial é consequência do seu crescimento econômico, resultado - entre outros - da criação de organismos públicos nos anos de 1950 - como o Banco do Nordeste do Brasil (BNB) em 1952 e

Universidade Federal do Ceará (UFC), em 1954⁵⁵ - e da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), em 1959. Atribuía-se à falta de recursos para a industrialização o atraso do Nordeste (DIÓGENES, 2005; GONDIM, 2000). Assim, supunha-se que, com a criação da SUDENE e a disponibilidade de recursos para a implantação de indústrias em Fortaleza, seria solucionado o problema dos flagelados da seca, com a geração de empregos.

Quadro 4: Censos Federais de 1920, 1940, 1950 e 1960 e os aspectos gerais de uso e ocupação da orla marítima de Fortaleza

CENSO/ ANO	HABITANTES NO MUNICÍPIO / ASPECTOS URBANOS	USO E OCUPAÇÃO DA ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA
CENSO FEDERAL DE 1920	78.536	ATIVIDADES PORTUÁRIAS E COMERCIAIS; INÍCIO DO LAZER À BEIRA MAR, COM BANHOS E MAR E TERAPÊUTICOS; RESIDÊNCIAS DE VERANEIO (DECADA DE 1930)
CENSO FEDERAL 1940	180.185	ATIVIDADES PORTUÁRIAS NA ÁREA CENTRAL; CONSTRUÇÃO DAS PRIMEIRAS SEDES DE CLUBES À BEIRA MAR;
CENSO FEDERAL 1950	270.169	NOVAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (MUCURIBE), CLUBES SOCIAIS NA ORLA MARÍTIMA EM PONTOS DISTANTES DA PRAÇA DO FERREIRA
CENSO FEDERAL DE 1960	514.818	ATIVIDADES PORTUÁRIAS (MUCURIBE), ABERTURA DA AVENIDA BEIRA MAR ATIVIDADES ESPORTIVAS, BANHOS DE MAR NA PRAIA, HOTEIS E RESIDÊNCIAS NA ORLA MARÍTIMA E CONTIGUIDADES; CONCORRÊNCIA COM OUTRAS PRAIAS
CENSO FEDERAL DE 1970	872.702	

Fonte: Elaboração própria, com base em Castro (1982, p. 28-30).

A condição explicitada provocou o rápido aumento da população (Quadro 4). De 1940 a 1950, a população urbana e rural de Fortaleza aumentou, de cerca de 180.000 habitantes para aproximadamente 270.000 habitantes, superando a taxa de crescimento de Salvador (43%) no mesmo período. Já nos anos de 1950 a 1960, a taxa de crescimento foi de 90,6% (mais alta do que aquela das cidades de Recife e de Salvador), e a população (urbana e rural) chegou a 514.818 habitantes (FORTALEZA, 1963).

Acrescenta-se, ainda, a intensificação do uso do automóvel, que no ano de 1952, por exemplo, chegou a registrar 4.000 veículos trafegando na cidade, além dos 195 ônibus que atendiam a 51 linhas interurbanas, como principal transporte coletivo de ligação entre o centro, distritos e bairros (ACCIOLY, 2008).

Naquele momento o contexto urbano e a pauta das intervenções urbanísticas também abarcava a construção de avenidas de interligação da cidade de Fortaleza com áreas mais distantes

⁵⁵ Segundo a socióloga Linda Gondim (2000), a criação do Banco do Nordeste representou o marco inicial de transformação da sociedade e da política cearense. Juntamente com a criação da Universidade Federal do Ceará, ambas as instituições contribuiriam na modernização e na formação de técnicos para compor quadros da Prefeitura e do Governo Estadual.

do Município (Figura 124), como foi a criação da Avenida Perimetral, com vistas a disciplinar a expansão da cidade, durante a administração do prefeito general Manuel Cordeiro Neto (1959-1963). Essa avenida cortava os bairros Barra do Ceará, Antonio Bezerra, Siqueira, Mondubim, Messejana, Sapiranga, Água Fria, Papicu, Praia do Futuro e terminava no Mucuripe (MAPURUNGA, 2012). Acrescentam-se as rodovias que se tornaram relevantes como conectoras entre municípios cearenses, que fariam parte de sua Região Metropolitana nos anos de 1970. Entre essas rodovias, a CE 004 (que se tornaria depois, a CE-065) é responsável por conectar Fortaleza a Maranguape e a CE 021 (que se tornaria depois a CE-060), interligava a cidade de Fortaleza aos municípios ao leste, Eusébio e Aquiraz. Vale ressaltar que a BR-116 resultaria de um caminho já existente no século XIX, responsável pela ligação entre Fortaleza e o sertão, ou melhor, a "estrada de Aquiraz" (PAIVA; VARGAS, 2011).

Tem ressaltado, nesse período, a construção de empreendimentos que significariam posteriormente importantes ações do Poder Público voltadas para o turismo, como a CE-040, implantada em 1962 e ligando Fortaleza ao litoral leste do Estado, e a infraestrutura aeroportuária que daria origem ao Aeroporto Pinto Martins, já em funcionamento desde 1952, além da implantação da Avenida Beira-Mar, que será detalhada mais adiante.

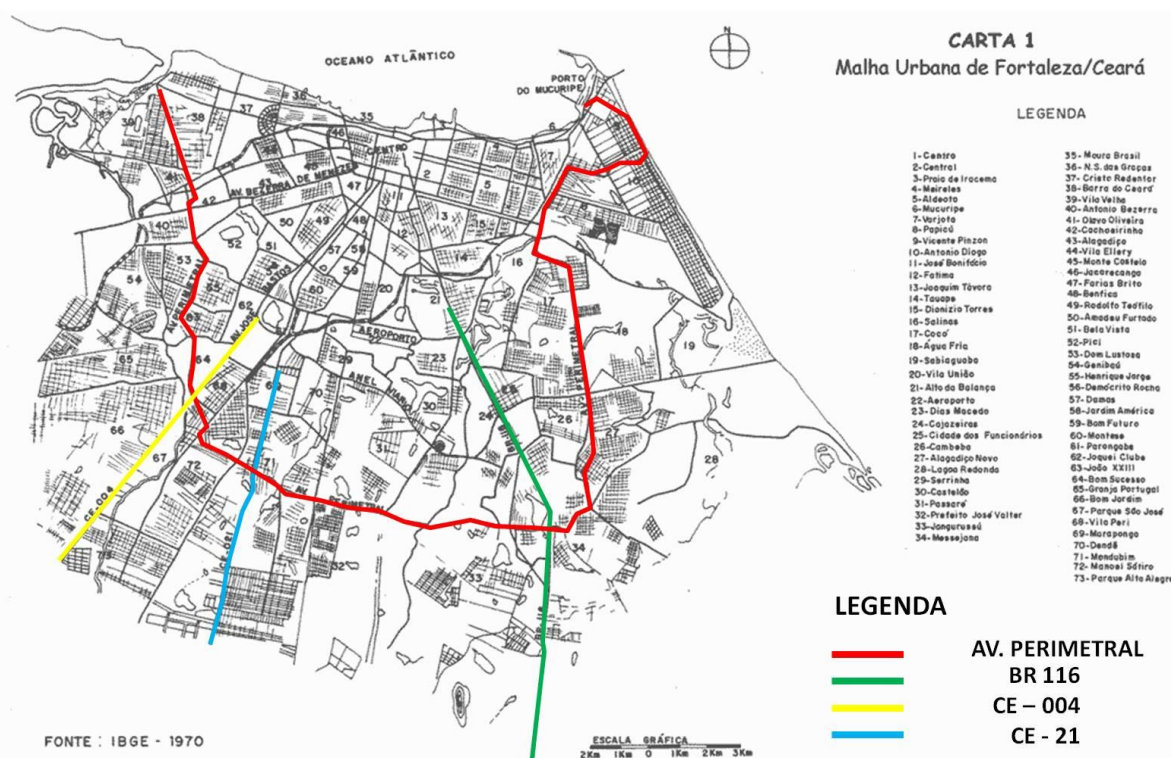


Figura 124: Malha Viária do Município de Fortaleza, com destaque para rodovias e Avenida Perimetral
Fonte: IBGE, http://www.ub.edu/geocrit/sn/fsn-202/fsn-202_1.gif. Acesso em: 3 mar. 2015, modificada autora.

Vale ressaltar, ainda, a atuação de arquitetos cearenses recém-egressos de escolas de Arquitetura de outros centros urbanos, como José Liberal de Castro e Neudson Braga (formados na Faculdade Nacional de Arquitetura, no Rio de Janeiro), e Ivan Brito (formado no Recife), quanto às novas edificações - de inspiração modernista - no centro da cidade e, também, nos novos bairros (como Gentilândia, Benfica, Aldeota e Meireles).

A diversificação dos espaços de lazer também acontecia naquela época, com a proliferação de clubes sociais ao longo da orla marítima (Figura 125) ou em suas proximidades (espaços privados) e a nova infraestrutura dos espaços públicos, como praças - a exemplo da Praça do Ferreira, cuja reforma ocorreu na administração do Prefeito José Walter Cavalcante (1967-1970)⁵⁶ - e ruas da área central (ACCIOLY, 2008).

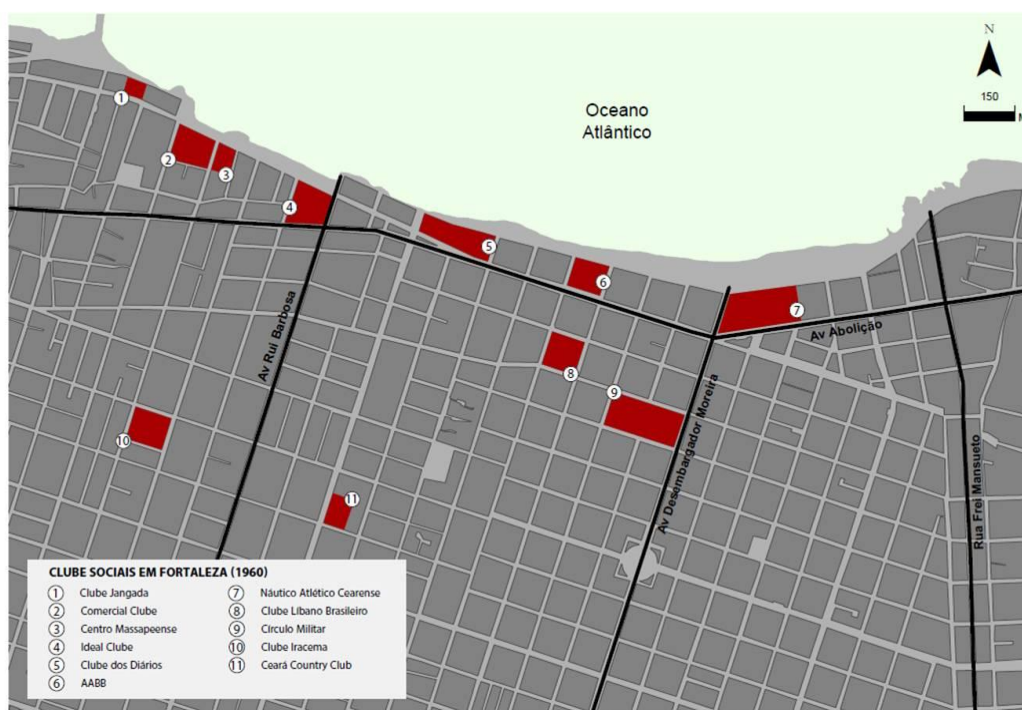


Figura 125: Localização dos clubes sociais em Fortaleza, em 1960. Os que não foram demolidos até a data desta pesquisa são Ideal Clube, Náutico Atlético Cearense e Círculo Militar

Fonte: Elaboração própria, com base em Pontes (2005, p. 88).

⁵⁶ A gestão do prefeito José Walter Cavalcante, de 1967 a 1970, foi marcada por uma política centralizada - subordinada às diretrizes da política econômica nacional. Entre as ações - de caráter setorizado - se destacam aquelas ligadas à política habitacional orientada pelo BNH e a reformulação do principal espaço público e de lazer da população - a Praça do Ferreira, na área central. "O projeto, ex-novo, inseria-se na concepção da vertente racionalista, inspirada na arquitetura brutalista paulista, baseada em princípios estéticos abstratos e geométricos, sem qualquer referência à memória coletiva. O projeto previa a destruição da Coluna da Hora, da paisagem formada pelos jardins, equipamentos e locais de reunião. Tal estratégia refletia a ideologia norteadora das políticas públicas do regime militar, impeditiva de qualquer ação coletiva ameaçadora da ordem estabelecida, contraposta ao ideário do PDCF." (ACCIOLY, 2008, p. 168).



Figura 126: Ideal Clube, em 1957, localizado de frente para a orla do Meireles. Projeto de Silvio Jaguaribe Eckman. Fotografia de Tibor Jablonsky

Fonte: acervo dos trabalhos geográficos de campo. Negativo 481. Biblioteca do IBGE, <http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=410495>. Acesso em 30 jun. 2014.

O Ideal Clube teve a sede transferida para o Meireles, em 1939, conforme relata Castro (1998). O projeto de arquitetura é do engenheiro Sylvio Jaguaribe Eckman, filho do arquiteto Carl Ekman, expressando a modernidade que passou a marcar presença nas zonas de praia (PONTES, 2005).

No último dia do ano de 1939, o Ideal clube abriu a seus sócios, na Praia de Iracema, um pavilhão, ou melhor, uma “filial” da primeira sede, que funcionava nas Damas, esta inaugurada quando da fundação do Clube, em 1931. Entretanto, o desejo de localizá-lo em definitivo numa sede à beira-mar somente veio a seu objetivar com a aquisição de um terreno a 26 de abril daquele ano de 1939, cedido pelos proprietários, o italiano Ângelo Marino e sua mulher, Philomena Cunto Marino [...]. A gleba, trapezoidal, era delimitada, a leste e a oeste respectivamente pelas Avenidas Rui Barbosa e Rua Monsenhor Bruno, ao norte, pelo mar e, ao sul, pelo prosseguimento da Rua do Seminário.

[...] A construção da sede ocorreu por etapas, iniciada a primeira fase com certeza em 1939 [...]. O conjunto projetado já estava praticamente concluído em 1945. (CASTRO, 1998, p. 63-66).

Além do Ideal Clube (Figura 126), outra sede de clube à beira-mar que merece menção é a do Náutico Atlético Cearense (Figura 127), anteriormente localizado na Praia de Iracema, com instalações muito simples, como já explicado. Em razão da venda de ações para ampliar seu quadro social, que em 1943 já contava com a adesão de cerca de 100 sócios desde a campanha,

foi possível executar o projeto do arquiteto Emílio Hinko⁵⁷ (PONTES, 2005), na Praia do Meireles (Figura 127).

Sobre a novidade da nova sede do Náutico Atlético Cearense, vale considerar as apreciações de Jucá (2000, p. 20):

A grande surpresa, sem dúvida, era a nova e grandiosa sede do Náutico, projetada pelo Emílio Hinko (1901-2002), húngaro naturalizado, figura simpática e acolhedora, portador do título de arquiteto licenciado, obtido quando da criação dos Conselhos de Engenharia e Arquitetura em 1933. O projeto do Náutico mostrava soluções que me pareciam curiosas e, ao mesmo tempo, originais. [...] O Náutico Atlético Cearense, após fazer uma assepsia social em seu antigo quadro, tornou-se uma espécie de microcosmo da cidade, o centro de sua vida social, cultural, desportiva e até política. A excepcional importância conferida à associação durante pelo menos quarenta anos da vida fortalezense provavelmente estava embebida em certos inconscientes coletivos de representatividade. Traduzia os anseios de amplos segmentos de uma classe média em processo de afirmação. Naqueles dias ninguém poderia avaliar a importância simbólica do clube e de sua sede no desenvolvimento material de toda a região do Meireles, hoje transformada em conspícua sala de visita da cidade. Pelo menos para os turistas.



Figura 127: Sede do Clube Náutico Atlético Cearense, na Praia do Meireles, nos anos 1950

Fonte: <http://www.fortalezanobre.com.br/2009/12/nautico-atletico-cearense.html>. Acesso em: 1 fev. 2015.

A valorização do centro e dos bairros do Meireles e Aldeota decorria de investimentos públicos e privados. Além disso, a morfologia urbana se alterava, a partir da promoção de loteamentos e da construção de habitações multifamiliares.

⁵⁷ Arquiteto de origem húngara, que se instalou em Fortaleza no final dos anos 1920, tendo sido o autor de variadas da cidade. Além do referido clube, igreja, residências e edifícios institucionais como a Base Aérea de Fortaleza (VASCONCELOS, 2008).

Quanto à conformação da cidade no período focalizado, pode-se perceber algumas tendências nessa nova ocupação: o vetor leste passou a ser ocupado pelo uso habitacional mais nobre, embora também concentrasse atividades comerciais e administrativas; o vetor oeste permaneceu cada vez mais marcado pelo uso habitacional das classes menos prestigiadas, próximo às indústrias e associado à estrada de ferro. Diferentemente da região leste, a região oeste continuou dependente do centro. Vale mencionar, ainda, o vetor sul da cidade, que passou a ser ocupado por conjuntos habitacionais; e a região norte, zona de praia, ocupada pelas classes menos favorecidas (DANTAS, 2011).

Accioly (2008) relata o surgimento de favelas em áreas específicas, como áreas públicas da Prefeitura, terrenos da União e margens de recursos hídricos. Além das praias situadas ao noroeste do centro, consolidaram-se, desde 1933, favelas ao longo da orla marítima leste, como no Mucuripe (1933), e mesmo ocupações ao longo da orla do Meireles (1950).

Mencionado período é também aquele em que se intensificou e ampliou a ocupação dos espaços litorâneos da cidade, valorizados como lugares de habitação, lazer e veraneio. Esse aspecto consolidaria Fortaleza como cidade litorânea e turística. O centro tinha sido apropriado, até os anos 1970, como principal lugar de encontro e lazer da cidade. Com a sua especialização funcional, entretanto, seus logradouros - como as ruas e praças - passaram a se constituir, predominantemente, como espaços públicos de circulação.

Do ponto de vista da ocupação dos espaços de praia além-centro, vale ressaltar que esse movimento acarretou a demanda por novos espaços de moradia e lazer na área leste - sobretudo no bairro do Meireles.

As principais áreas afetadas por esse processo foram a praia de Iracema e suas contiguidades, a Praia do Meireles, a Praia do Pirambu e a Praia do Arraial Moura Brasil, estas duas últimas com a construção da Avenida Leste-Oeste, nos anos 1980. O perfil boêmio da Praia de Iracema foi reforçado com a concentração de serviços como bares e restaurantes, tendo como principais usuários, os setores de renda média. No entorno da Praia de Iracema, também foram construídos hotéis (COSTA; LEMOS, 1988).

4.5.2 A construção do Porto do Mucuripe e a ocupação de seu entorno

Campos Neto (1999), ao tratar sobre a construção do aparato da modernidade no território nacional nos anos que se seguiram à Primeira Guerra Mundial, discorre sobre a importação e adaptação de formulações orientadas para intervenções sobre as cidades modernas da Europa, após a recém-instituída disciplina do Urbanismo. Entre essas formulações, o autor destaca “a

modernização dos portos, a remodelação das áreas centrais, o saneamento e a criação de bairros residenciais destinados aos estratos dominantes” (CAMPOS NETO, 1999, p. 194).

Em Fortaleza, a necessidade de um (novo) porto já era considerada desde os finais do século XIX, como já comentado. O próprio engenheiro Adolpho Herbster (1826-1893) chegou a propô-lo, considerando uma nova localização, no Mucuripe, ao leste do centro. Considerava-se como um dos principais motivos as dificuldades de atracamento de embarcações de maior porte (mais largas do que quatro metros) na Ponte Metálica.

Após a abertura da primeira concorrência para a construção do porto, seguida de protestos, foi apenas em 1937 que o Presidente Getúlio Vargas editou o Decreto-Lei nº 544, de 7 de julho de 1938, com publicação no Diário Oficial da União, decretando em seu Artigo 1º:

Art. 1º Fica transferida a localização do Porto de Fortaleza para a enseada de Mucuripe a que se refere a concessão outorgada ao Estado do Ceará, pelo decreto nº 23.606, de 20 de dezembro de 1933, para construção, aparelhamento e exploração do referido porto. (ESPÍNDOLA, 1978, p. 32).

Assim, foi nos anos 1940,⁵⁸ que se tornou possível a construção do novo porto, a primeira grande obra costeira na cidade e sua terceira configuração portuária, segundo Maia et al. (1998). Até o final dos anos 1930, nenhuma ação de maior envergadura tinha sido tomada no sentido de instalar-se novos equipamentos portuários,⁵⁹ com exceção da construção da ponte hoje denominada “Ponte dos Ingleses”, iniciada em 1921 e interrompida em 1923.⁶⁰ Constituíam um píer localizado a aproximadamente 380 metros da antiga Ponte Metálica. Fazia parte de um projeto portuário de autoria do engenheiro Lucas Bicalho, executado pela empresa Norton Griffiths; e, segundo Castro (1982), considerado arrojado e inovador, pelo uso de peças pré-fabricadas de concreto armado.

Vale ressaltar que não foram apenas as decisões políticas que implicaram a construção de um porto, a ser implantado no Mucuripe. O porto era defendido por técnicos, como mostra Espínola (2010, p. 153):

Defendiam o projeto Mucuripe não só o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, como pessoa jurídica, mas os engenheiros Maurício Joppert, J.B. Belfort Vieira, Frederico Burlamaqui, Hildebrando de Góis, Saturnino Braga, Mário Elói, João Felipe Pereira, quase todos especialistas em construção de portos.

⁵⁸ O Governo do Estado do Ceará, pelo Decreto nº 23.606, de 20 de dezembro de 1933, recebeu o porto em concessão e, em 1938, o Decreto-Lei Federal nº 544, editado em 7 de julho, previu a transferência das instalações para um novo local, na enseada de Mucuripe.

⁵⁹ A Ponte Metálica havia desmoronado, em parte, em 1930, fato que fez ressurgirem discussões quanto à necessidade de um novo porto. O Plano de Nestor de Figueiredo, em 1933, sugeria criar, desde a ponte de desembarque, um feixe de avenidas. Em 1937 foi aprovado um projeto localizando o porto na frente marítima central, fato que provocou reações por parte de comerciantes, parlamentares e estudiosos. Constituiu-se, para os opositores, um precário embarcadouro (ROCHA JÚNIOR, 1984).

A construção do porto perdurou de 1939 a 1945. Situado na enseada do Mucuripe, era composto por um quebra-mar principal, medindo 1400 m de comprimento, com uma profundidade de 10 m no topo (MAIA et al., 1998).



Figura 128: Trecho da linha férrea que seguia do centro até o Mucuripe, para a construção do novo porto (ao fundo). Nota-se o aglomerado de casas na faixa de praia e o porto, ao fundo
Fonte: Arquivo Nirez.

As obras de construção do Porto do Mucuripe e a transferência das atividades do antigo Porto do Poço da Draga, deram origem a vários problemas, de caráter ambiental e outros,⁶¹ como a erosão das praias e a derrubada de edificações pela ação do mar (COSTA; LEMOS, 1988; MAIA et al., 1998).

⁶¹ Maia et al. (1998) explicam que, comparando-se a situação da costa no ano de 1929 (anterior à construção do porto) e a situação desta após a construção do porto, em 1945, pode-se observar uma erosão considerável e generalizada ao longo de toda a costa estudada. A Praia de Iracema, por exemplo, apresentou recessão correspondente a 130 metros da costa, representando a área mais afetada pelo processo erosivo. A menor recessão foi observada na praia do Meireles - por volta de 30 metros. Essa grande diferença entre o comportamento das marés foi causada por obstáculos naturais, como pedras marinhas. A interação do porto com a dinâmica natural do litoral alterou o caminho natural de sedimentação ao longo da costa. Na região do porto, o dique de proteção do porto provocou uma mudança na dinâmica costeira por difração das ondas incidentes. Em consequência, os sedimentos transportados pela corrente de deriva litorânea passaram a se acumular na bacia portuária, assoreando o canal do porto e formando um banco arenoso na parte interna do dique, chamado de Praia Mansa, Fortaleza.



Figura 129: Faixa litorânea de Fortaleza, vista desde a zona oeste da cidade, por volta dos anos de 1939 e 1940. Em primeiro plano, o “paredão” de Hawkshaw; em segundo, a Ponte Metálica (antigo porto); em terceiro, a “Ponte dos Ingleses”; e, em último, a construção do novo porto na enseada do Mucuripe
 Fonte: Arquivo Nirez.

Com a construção do porto do Mucuripe (Figura 129 e Figura 130) - e a conseqüente expulsão parcial da população da Praia de Iracema, acarretada pelos problemas de erosão na praia - a parcela mais favorecida daquela população procurou satisfazer suas necessidades de habitação e lazer no bairro contíguo à Praia de Iracema, o Meireles.

Aos problemas ambientais causados pelo novo porto no Mucuripe, somaram-se aqueles de ordem funcional, uma vez que a sua implantação na área leste da cidade contradizia ao próprio zoneamento "natural" dessa porção da cidade (CASTRO, 1977). Importa destacar o fato de que, até então, a distribuição dos usos na cidade caracterizava-se pela disposição da função industrial e da moradia popular a oeste; e das funções portuárias, comerciais e de serviços no centro e da função residencial (setores sociais de mais alta renda) a leste. Nessa, a integração entre a área industrial, a área portuária e a área comercial era facilitada pela proximidade entre elas, além da linearidade de sua disposição. Ademais, é ressaltado o surgimento de outro vetor de crescimento, a leste da cidade:

A construção do Porto do Mucuripe na porção leste de Fortaleza alterou a localização das funções urbanas, principalmente na escala interurbana, na medida em que inaugura um vetor de expansão no sentido leste, com relação mais estreita com a faixa litorânea, ao contrário da tendência de crescimento hegemônico verificado no sentido Sul e Oeste, com ligações mais efetivas com o sertão e ao longo da malha rodoviária e ferroviária já consolidadas do traçado radioconcêntrico. (PAIVA; VARGAS, 2011, p. 96).

Conseqüentemente, os planos diretores desenvolvidos desde então, passaram a evidenciar a preocupação em minimizar os problemas decorrentes dessa disposição funcional. (CASTRO,

1977). Por exemplo, a criação de uma via paisagística contínua ao longo de toda a orla da cidade tornou-se impossível, por conta da barreira física representada pelo porto.



Figura 130: Porto do Mucuripe no período de sua construção (por volta de 1939)
Fonte: Arquivo Nirez.

Na década de 1950, os armazéns e depósitos localizados próximos à Ponte Metálica (antigo porto) junto ao centro deslocaram-se para as docas do Mucuripe. Este processo ensejou a criação de instalações industriais na nova área portuária, como moinhos de trigo, fábricas de asfalto, companhias distribuidoras de derivados de petróleo e indústrias ligadas à pesca (Figura 131) (MAPURUNGA, 2012).



Figura 131: Porto do Mucuripe, nos anos 1960
Fonte: Postal Edicard, disponível em: <http://goo.gl/obaMZ2>. Acesso em: 19 mar. 2013.

Estes novos usos favoreceram a ocupação do Mucuripe - área ocupada originalmente por pescadores - por outra parcela da população menos favorecida, atraída por empregos nos serviços portuários e nas indústrias, e assim, construindo favelas, hoje constituindo o bairro do Cais do Porto. Para aquela área também foi transferida a “zona do meretrício”,⁶² como lembram Costa et al (1988), mais especificamente, próxima ao Farol do Mucuripe, localizado no alto do morro. Formou-se um bairro denominado Serviluz, de caráter operário com a instalação do Serviço Municipal de Energia Elétrica. Outra consequência originada da criação do Porto do Mucuripe foi a construção da via férrea Mucuripe-Parangaba, fator que contribuiu para o surgimento de novos bairros e a expansão dos outros, tendo em vista que a via integrava áreas rurais e urbanas do Município que não se comunicavam devido à falta de transportes.

4.5.3 O Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (PDCF) de 1963 por Helio Modesto e as proposições para a orla litorânea

A convite do então secretário municipal de urbanismo, Raimundo Girão, a equipe do arquiteto e urbanista Helio Modesto⁶³ foi contratada para elaborar o Plano Diretor da Cidade de Fortaleza,⁶⁴ em 1960, durante a gestão do prefeito General Manuel Cordeiro Neto (1959-1963). A equipe era composta também pela urbanista argentina Adina Mera, pelo sociólogo José Arthur Rios e pelo engenheiro Mário Laranjeira de Mendonça.⁶⁵ Destacamos, no âmbito de suas proposições gerais, o que foi sugerido para as zonas de praia da cidade de Fortaleza. Não pretendemos fazer um levantamento e uma análise detalhada do plano, como bem fizeram as autoras Muniz (2006) e Accioly (2008), Castro (1982, 2011) além de valiosas publicações de Farias Filho (2008) e Brasil et al. (2012). Percorrendo o próprio plano, que foi proposto em forma de

⁶² Em 1952, segundo relatório da polícia, cerca de 600 mulheres se prostituíam nas proximidades do Farol. (MAPURUNGA, 2012, p. 38).

⁶³ Helio Modesto (1921-1980) foi arquiteto e urbanista carioca, formado em 1945 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Brasil. Trabalhou, ainda nos anos 1940, no Departamento de Urbanismo da Prefeitura do Distrito Federal. Em Londres, fez um curso de Planejamento Regional da *School of Planning and Regional Development*, em 1949. Elaborou, de 1953 a 1955, o Plano Urbanístico de Volta Redonda, Rio de Janeiro, além de um anteprojeto para a urbanização de Santos em São Paulo. Lecionou na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Foi autor de vários projetos, como o Plano Diretor de Porto Alegre (membro da Comissão); edifício-sede do IBAM, Rio de Janeiro; Jockey Clube Jardim Guanabara, Rio Centro, Rio de Janeiro, entre outros (fonte: www.urbanismobr.org).

⁶⁴ Segundo Accioly (2008), pela Lei 73/60, que autoriza o Executivo a contratar com o arquiteto Hélio Modesto os serviços de elaboração do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza.

⁶⁵ O engenheiro Mário Laranjeira fazia parte do quadro técnico da Sagsmacs, (Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais), fundada nos anos 1950. Foi uma instituição de estudos e pesquisas com foco no planejamento urbano e regional e no desenvolvimento econômico e social, criada em São Paulo sob a orientação do frade dominicano francês “Padre” Joseph-Louis Leuret, mentor do movimento Economia e Humanismo, cujos estudos baseavam-se em levantamentos de campo, com o uso de técnicas de pesquisa como contagem direta, questionários e entrevistas, aplicadas em diagnósticos realizados em São Paulo, Pernambuco, entre outros locais.

lei, Lei nº 2.128 de 20 de março de 1963, e as análises dos autores, focamos nas diretrizes e proposições para a orla marítima.

Se até o início dos anos 1960, e a despeito dos planos de Herbster, de Nestor de Figueiredo e de Saboya Ribeiro, a ação planejada não era contemplada sistematicamente nem em continuidade nas políticas públicas da cidade de Fortaleza, o plano de Helio Modesto procurou marcar um novo direcionamento do planejamento urbano nessa cidade, buscando a redefinição do Governo Municipal e sua articulação com os governos federais e estaduais, além da consideração e participação de outros segmentos sociais.

Vale ressaltar que a época de elaboração do plano era favorável a novos debates sobre a questão urbana e regional, levando-se em consideração o fato de que em âmbito federal, foram necessárias mudanças institucionais ao processo de industrialização, via substituição de importações.

O próprio urbanista Helio Modesto defendia a integração das escalas nacional, regional e local do planejamento, consideradas, naquele momento histórico, a saída para a solução de problemas brasileiros. Assim, com a análise dos elementos estruturantes da proposta de Helio Modesto, identificam-se recorrências à vertente do planejamento regional, ao mesmo tempo em que se percebem as contribuições da metodologia da Sagemacs (São Paulo) e os princípios de racionalidade administrativa do IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal). Havia, portanto, um *“clima propício à transposição de experiências de outras cidades brasileiras”*. (ACCIOLY, 2008, p. 133).

Do ponto de vista das políticas desenvolvimentistas nacionais da época, a estratégia do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza tinha como objetivo inserir a cidade de Fortaleza no ciclo da produção industrial nordestina. Para atingir o objetivo, era necessária uma mudança de natureza estrutural: a passagem do estado de cidade terciária, administrativa e comercial, para uma metrópole regional industrial. Esse novo projeto de cidade implicaria uma reestruturação econômica e social-espacial (ACCIOLY, 2008).

No zoneamento proposto, procurou-se abranger a totalidade da cidade; mas, também, articular cada zona a parâmetros específicos. O mecanismo funcionaria, portanto, como um instrumento de controle de uso e ocupação do solo, realçando e reforçando as tendências de ocupação em algumas áreas pela iniciativa privada, por meio da criação de infraestrutura e melhorias públicas.

Entre as proposições para a circulação, destacamos a abertura da Avenida Parque da Beira-Mar, que *“por seu traçado especial, dará às áreas das praias um valor ornamental e recreativo novo, dando, à cidade de Fortaleza, um caráter paisagístico diferente do das outras cidades brasileiras situadas junto ao mar”*.

(FORTALEZA, 1963, p. 9). A criação de uma avenida do tipo *parkway* ao longo da orla foi assinalada no plano como obra “a atacar” (FORTALEZA, 1963, p. 9), ou seja, de execução imediata (simultânea à pavimentação de vias), pela facilidade da liberação da área do terreno e pelo interesse turístico e recreativo.

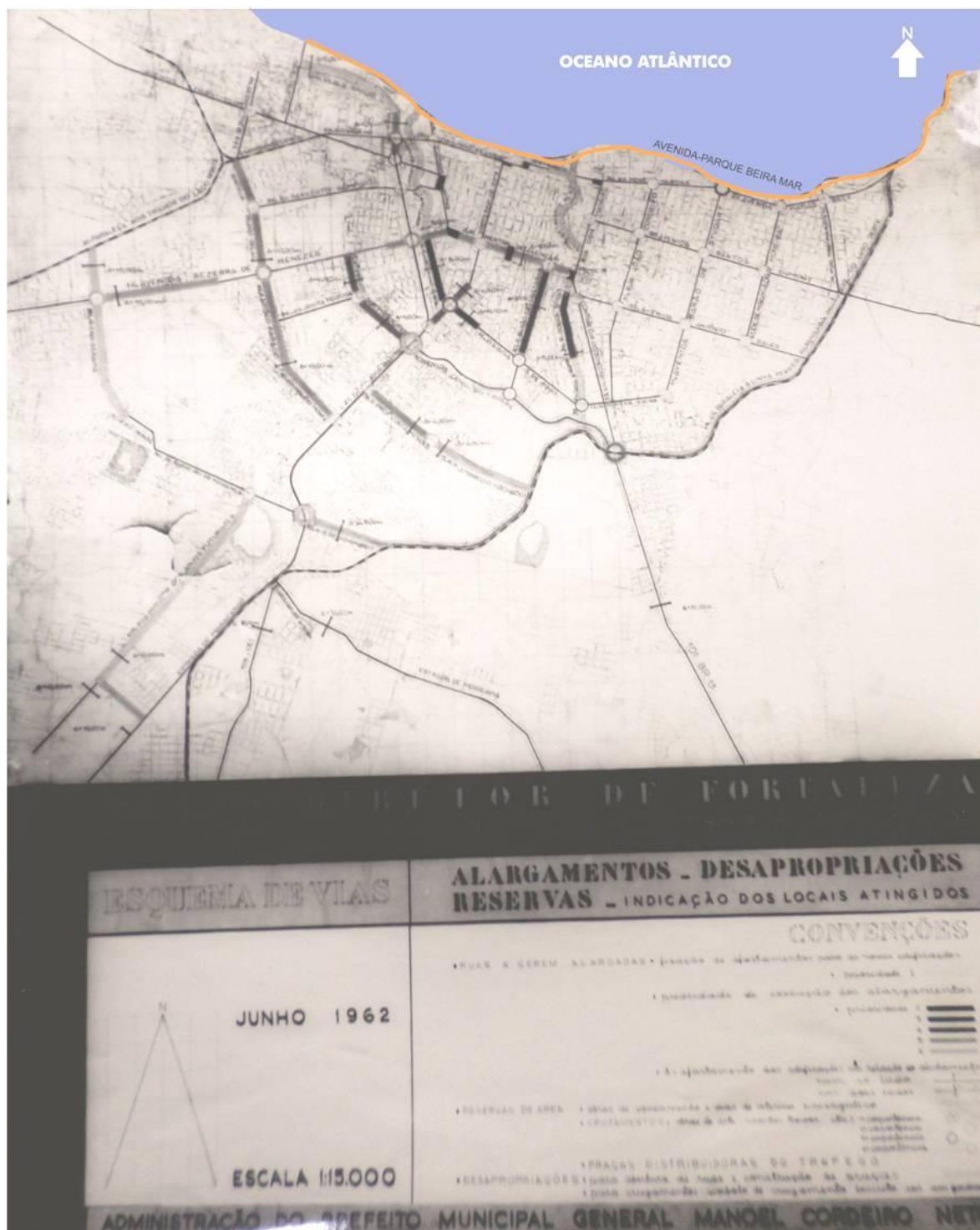


Figura 132: Desenho constante no Plano Diretor da Cidade de Fortaleza, de Helio Modesto, referente aos alargamentos de vias e desapropriações. Destaque para a Avenida Parque da Beira Mar
Fonte: PDCF (FORTALEZA, 1963), modificada por nós.

Para atender às demandas de tráfego e permitir o desenvolvimento da cidade, o plano viário propunha a implantação de uma rede de circulação, reservando-se algumas vias de caráter paisagístico (Figura 132) para a finalidade de saneamento - como talvegues dos rios e riachos Pajeú, Jacarecanga, Água Nhambi, Tauape e Cocó.

Entre as obras nas zonas de praia “*a serem executadas*”, nos quatro anos seguintes, chama-nos a atenção para a previsão de “*continuação da Av. Beira Mar até o Poço das Dragas*”. (FORTALEZA, 1963, p. 10). Destaca-se também “*a construção da avenida paralela ao ramal da estrada de ferro que parte do Porto do Mucuripe, no trecho entre a intersecção da linha férrea com a Avenida Visconde do Rio Branco e o Porto*”. (FORTALEZA, 1963, p. 10).

Entre as ações do Estado, como promotor do desenvolvimento, com impactos regionais (na economia) e locais (no arranjo espacial), destacamos (apenas) aquelas relativas à orla marítima e suas contiguidades:

- a) ampliação das atividades turísticas e de lazer, por meio da incorporação da orla marítima do setor norte;
- b) aumento da densidade de ocupação, principalmente induzindo a verticalização no bairro Meireles, pela proximidade da orla, setor norte/leste, com vistas a promover mudanças nos valores e modos de vida; [...]
- e) criação de áreas de proteção paisagística nos seguintes locais - Barra do Ceará, praia do Farol do Mucuripe, dunas do Pirambu; e tratamento de algumas vias - Beira-Mar e Parque Pajeú. No Parque Barra do Ceará seriam incluídos o Jardim Zoológico, o Jardim Botânico, instalações esportivas, cívicas, e parques, arraial, pousadas, colônias de férias, coqueiral, na orla arborizada. (ACCIOLY, 2008, p. 155).

Observa-se, portanto, como a orla marítima passou a receber maior atenção no âmbito das políticas públicas na cidade. Passou a constituir-se como um local considerado apropriado para intervenções, diretrizes e usos relacionados ao lazer de massa, condizentes com o que se esperava de uma metrópole industrial.

O Plano Diretor da Cidade de Fortaleza foi

[...] o primeiro plano em Fortaleza cujo diagnóstico e proposições apoiaram-se na leitura científica e multidisciplinar, na perspectiva de implantar um processo de planejamento com fins pedagógicos, capaz de mudar a mentalidade dos técnicos, administradores e políticos. (ACCIOLY, 2008, p. 161).

Apesar dessa realidade, houve limitações de caráter material e institucional, que não permitiram a realização de pesquisas e levantamento de dados com a profundidade e precisão próprias daqueles elaborados naquele mesmo momento em outros estados.

Não obstante, houve uma pesquisa qualitativa,⁶⁶ com o apoio da Universidade Estadual do Ceará - o que demonstra já a articulação e a comparência da Universidade como parceira das ações municipais (MUNIZ, 2006) - realizada no intuito de servir de base ao projeto da Avenida Beira-Mar. Vale ressaltar que entre as cinco plantas constantes da proposta de Modesto - como a

⁶⁶ As pesquisas de campo sobre a Avenida Beira-Mar foram realizadas por alunas da Escola de Serviço Social, da Universidade Estadual do Ceará (ACCIOLY, 2008).

proposta do sistema viário, do centro de bairros e da área central - uma delas era dedicada a estudos e projeto da Avenida Beira-Mar (ACCIOLY, 2008), integrando as medidas de curto prazo. Dividiu-se, para efeito de estudo, a Avenida Beira-Mar em oito setores: Mucuripe, Volta da Jurema, Praia de Iracema, Poço das Dragas, Usina, Arraial Moura Brasil, Jacarecanga e Pirambu.

Para a área do Poço das Dragas, propunha-se o seu aterramento, e a criação de um complexo paisagístico composto também pelo Forte e pelo Passeio Público, além de *“palácios de exposição, coqueirais e jardins, locais de diversão, bares, restaurantes, circos, parques de diversão, estação de barcos pequenos”* (ACCIOLY, 2008, p. 152). Aquela área e seus arredores, de porte significativo, *“mantida amplamente sem uso definido a qual, desativada de suas funções originais, mostrava-se irremediavelmente condenada à degradação após a transferência dos serviços para o porto do Mucuripe”* (CASTRO, 2011, p. 126).

Na época de elaboração do Plano de Hélio Modesto, o Porto do Mucuripe ocupava posição de terceiro lugar entre os portos do Nordeste, *“servido pela Rêde de Viação Cearense e pelas estradas de rodagem federais BR-22 e BR-13, e estradas estaduais CE-01 e CE-02, que colocam o Pôrto em comunicação com sua vasta zona de influência”* (FORTALEZA, 1963, p. 13). Os problemas diagnosticados no plano, referem-se à

falta de espaço de atracação e de calado suficiente (PDCF, 1963, p. 13) [o que] obriga grande parte dos navios de longo curso e grande cabotagem a ancorar afastados do cais. Este fato implica na utilização do serviço de alvarengagem, que provoca demora e aumento do custo da carga e descarga (FORTALEZA, 1963, p. 13).

Também incluía no diagnóstico a constatação de que as obras de reequipamento do porto, que estavam a cargo do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais do Ministério da Viação e Obras Públicas, estavam acontecendo em ritmo muito lento, por falta de verbas.

Entre as medidas aconselhadas, destaca-se a *“melhoria rápida das condições de operação”* do porto, embora algumas delas, como já explicado, estivessem a cargo de instituições da esfera federal. Quanto às ações diretamente ligadas ao poder municipal, o plano previa *“completar a ligação rodoviária circular externa, ligando as estradas de rodagem ao porto”, com a criação de uma avenida paralela ao ramal portuário* (FORTALEZA, 1963, p. 13) e, também, estabelecer reservas de áreas para atividades relacionadas ao porto, como armazéns, depósitos, etc., além de *“verificar o efeitos das obras portuárias sobre as praias próximas e estabelecer tratamento adequado da região beira-mar”* (FORTALEZA, 1963, p. 13).

4.5.4 A abertura da Avenida Beira-Mar

Os autores até agora tratados revelaram o projeto da Avenida Beira-Mar como parte intrínseca e fundamental do Plano de Hélio Modesto. É necessário, no entanto, entender algumas

nuanças e questões importantes a respeito desta colocação e do processo de realização do referido plano.

É possível, primeiramente, considerar a própria entrevista do Secretário de Urbanismo da gestão do prefeito general Manoel Cordeiro Neto - Amauri de Castro Silva - a Vera Mamede Accioly (2008), o qual dizia que *“a razão prioritária da elaboração de um plano, naquela ocasião, era a possibilidade de abertura da cidade para o mar, com a construção de uma avenida”* (ACCIOLY, 2008, p. 135). É necessário, sobre isso, recorrer também a um breve mas significativo relato de Liberal de Castro (2011), sobre o Plano de Helio Modesto e a Avenida Beira-Mar. Esse autor explica as complicações inerentes ao desenvolvimento do plano, sobretudo às propostas de intervenção, fato que resultou na não finalização do plano conforme o cronograma esperado, como transcrevemos a seguir:

Se as pranchas do levantamento da situação urbana foram estudadas com profundidade e apresentadas com impecável precisão, as proposições do plano ficaram, todavia, definidas pela metade, em consequência de dois fatos. Um deles, aliás, de modo previsível, recaía sobre o cumprimento do cronograma de desembolso contratado com a Prefeitura, que dividia os trabalhos em tarefas contratualmente estanques, os quais somente poderiam ser reiniciados após quitada a parcela anterior. Os atrasos, justificados pelas limitações orçamentárias do Município, protelaram a elaboração do plano, executado aos poucos. Hélio Modesto fora previamente alertado de problemas defrontados por Saboya Ribeiro. (CASTRO, 2011, p. 126).

Assim, o primeiro problema, de caráter burocrático e organizacional, não era grande novidade, se levarmos em conta o que havia ocorrido com os planos de Nestor de Figueiredo e de Saboya Ribeiro. Transcrevemos, agora, o segundo motivo apontado por Liberal de Castro, importante para esta pesquisa:

Também implicou o retardamento dos serviços **o desejo imprevisto, manifesto pelo prefeito Cordeiro Neto, de contar com um plano setorial, destinado a nortear a imediata abertura de uma avenida beira-mar, realização que pretendia inquestionavelmente ver concluída em seu governo, prestes a encerrar-se.** O atendimento à solicitação do gestor municipal redundou em mudança na ordem de execução das tarefas gerais do plano, exigindo estudos prévios da organização social da área, ocupada pontualmente por pescadores. A alteração de rumo perturbou sobremodo os trabalhos em andamento, trazendo evidente desgaste à equipe. A futura avenida deveria estender-se do Mucuripe ao Pirambu, mas teve sua implantação praticamente findada nas cercanias da Praia de Iracema, conforme projeto exposto em três pranchas pertinentes. (CASTRO, 2011, p. 127, grifamos).⁶⁷

Sobre a questão, verificamos que a maioria dos autores referenciados (ACCIOLY, 2008; MUNIZ, 2006) atribui a Helio Modesto a proposta da Avenida Beira-Mar. O relato há pouco reproduzido, entretanto, denuncia de que modo a Avenida Beira Mar foi planejada; não compunha desde o início o Plano Diretor da Cidade de Fortaleza, não era - por sinal - a sua

⁶⁷ Liberal de Castro (2011, p. 127) faz uma analogia quanto aos novos rumos que o plano teve que tomar quando da pressão do prefeito Manuel Cordeiro Neto pelo projeto da Avenida Beira-Mar: *“Ante a flegmática desolação de Hélio Modesto, em face da mudança de rumo das prioridades contidas no plano, o autor destas linhas, em tom brincalhão, exclamava: Meu plano por uma avenida, parafaseando a conhecida fala de Ricardo III, quas ao fim da peça quando o rei, desorientado em meio de uma batalha perdida, gritava “A horse! A horse! My kingdom for a horse! (Shakespeare, Ricard III, cea IV, ato V)”*.

proposta mais relevante, ainda mais se realizada de forma pontual. Outrossim, foi incorporada ao plano quando este já estava concebido em suas linhas gerais, por exigência da autoridade municipal vigente, com pouco tempo para estudos prévios a respeito da população que seria remanejada para a abertura da avenida, tendo em vista o atendimento ao tempo de execução da via, que esperava-se concluir antes do término de sua gestão. Em entrevista a Liberal de Castro, ele atenta para a localização das pranchas relacionadas à Avenida no conjunto de pranchas do Plano; constam dos últimos desenhos, sem detalhamento.

Castro (2011, p. 126) relata o fechamento do plano de Modesto:

Pressionado pelas ocorrências já mencionadas, Hélio Modesto fez a entrega oficial do seu plano nos últimos dias da administração Cordeiro Neto. Não houve, pois, oportunidade de se iniciarem as proposições sugeridas e nem a administração municipal seguinte demonstrou interesse em aplicar quaisquer diretrizes do plano.

Vale considerar, porém, que a abertura de uma avenida litorânea foi iniciada durante a gestão de Manuel Cordeiro Neto e que o PDCF serviu como norteador para algumas das gestões municipais posteriores, como a do general Murilo Borges (de 1963 a 1966) e de José Valter Cavalcante (1966-1970)

Assim, esta avenida, embora tenha sido o mote para a contratação do plano (segundo a visão dos gestores municipais), não foi executada conforme o proposto. Vale lembrar que a importância da abertura da avenida, do ponto de vista das propostas do plano diretor em questão era, entre outras, a interligação das zonas litorâneas da cidade (de leste a oeste). Desta feita, as intervenções na orla, no plano de Modesto, previam desde o início a inclusão de obras no Poço das Dragas, assim como edificações e espaços da área central, como mostra a citação a seguir:

Junto à Área Central, dentro do esquema previsto para a execução da Avenida Beira-Mar, o Poço das Dragas será aterrado para dar lugar a um parque e locais de concentração pública (feiras, exposições, circos, congressos, etc.), complementando paisagisticamente a remodelação do Forte de Schoonenborch e a do Passeio Público. (FORTALEZA, 1963, p. 21).

Divergindo da orientação original - uma via contínua do Mucuripe ao Pirambu, com áreas de parque no proposto aterro do Poço das Dragas, entre outras propostas para a orla - a avenida foi executada (construída) de 1962 a 1967, apenas parcialmente - do Mucuripe até a Av. Rui Barbosa, correspondendo a cerca de três quilômetros de extensão - representando apenas um fragmento da concepção de Modesto. Os detalhes desta questão serão vistos no Capítulo 5.

Ademais, durante a gestão do prefeito general Manuel Cordeiro Neto, que objetivava implantar e inaugurar a referida avenida em sua gestão, foi entregue à população apenas uma parte correspondente a 1500 metros de extensão (Figura 133). Para o gestor municipal, contudo, a execução imediata de apenas um trecho de tal proposta, já se mostrava suficiente para que a cidade tivesse uma "Avenida Beira-Mar", legado de sua gestão.

A conclusão da Avenida Beira-Mar ocorreu na administração do prefeito general Murilo Borges (1963-1967). O prefeito anterior, general Manuel Cordeiro Neto, entretanto, tratou de inaugurar o seu primeiro trecho, como mostra a reportagem do Jornal *O Povo* de janeiro de 1963:

As chuvas caídas nos últimos dias estão prejudicando sensivelmente o andamento dos trabalhos de construção da Avenida Beira-Mar. Não obstante esse fator negativo, o prefeito Cordeiro Neto declarou à reportagem de *O Povo* que pretende inaugurar a imponente avenida no dia 25 de março próximo, dia em que transmitirá o cargo que ocupa presentemente. (O POVO, 19 de janeiro de 1963, p. 4).

O primeiro trecho correspondia a aproximadamente 1500 metros, referente ao percurso situado entre a rua Frei Mansueto e o Clube Náutico Atlético Cearense, como mostra outro trecho da mesma matéria:

Até o momento foram construídos mais de mil metros, dos 1500 necessários para atingir o Náutico, local em que as obras que estão em andamento deverão ser finalizadas. A fim de não desperdiçar tempo, os engenheiros estão colocando postes no perímetro da Avenida nos dias de chuva. (O POVO, 19 jan. 1963, p. 4).

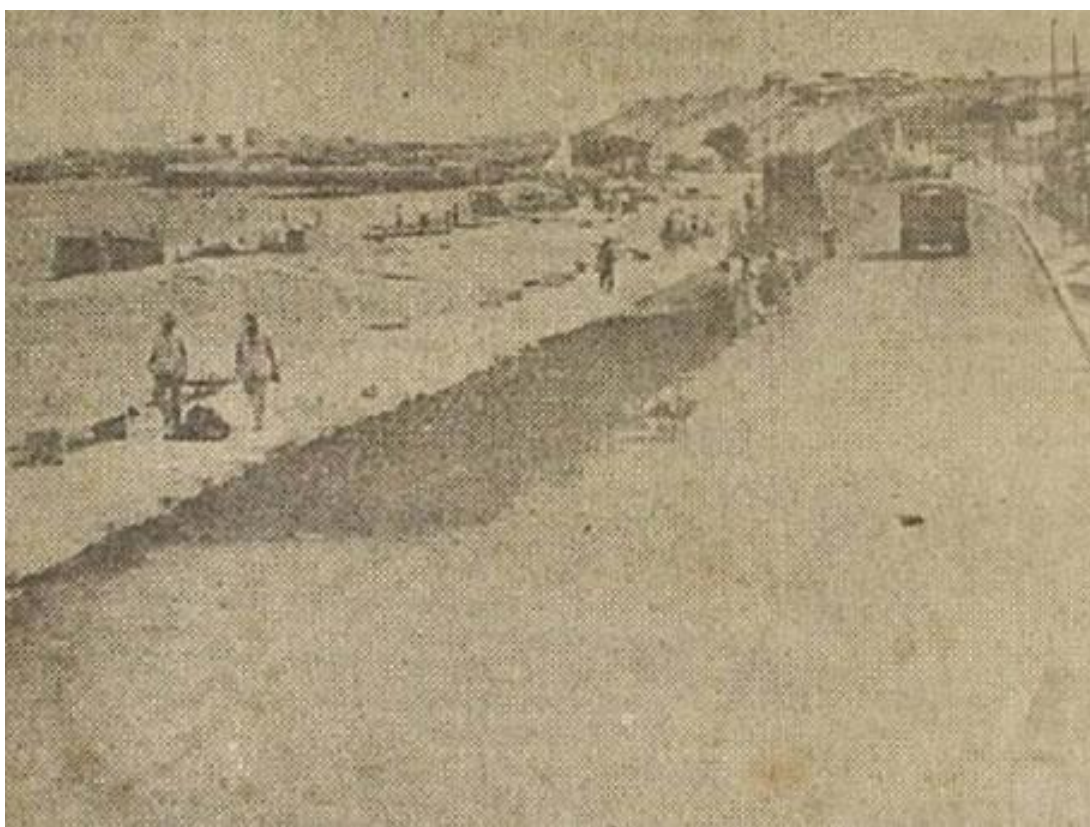


Figura 133: Construção da Avenida Beira Mar, 1963
Fonte: Banco de Dados do jornal *O Povo*.

No ano de 1963, as obras da Avenida Beira-Mar ficaram paralisadas no período de transição entre os dois gestores municipais (*O Povo*, 2 de abril de 1963, p. 9), na dependência da liberação de verbas federais, como mostra a matéria a seguir:

Beira-Mar Paralisada

Informou o coronel Lauro Tavares que os trabalhos da Avenida Beira-Mar estão paralisados e só serão recomeçados com saldo de verba federal, pois com a do

município não será possível, pois outras obras de maior importância merecem prioridade. (O POVO, 2 abr. 1963, p. 9).

Outrossim, o novo prefeito, general Murilo Borges, embora não tenha empreendido esforços para colocar em prática as diretrizes do PDCF, como já explicado, demonstrou preocupação com a continuidade das obras da Avenida Beira-Mar na porção já iniciada, como mostra a matéria a seguir, que denuncia até a desorganização da administração municipal quanto à guarda do projeto da avenida: *"Foi proposta a criação de uma comissão para apurar o que vai ser feito na obra da Avenida Beira Mar e como se processou a aplicação de verbas federais e municipais, como foram feitas as desapropriações e qual o destino dado ao projeto que não se sabe onde está."* (O POVO, 8 abr. 1963).

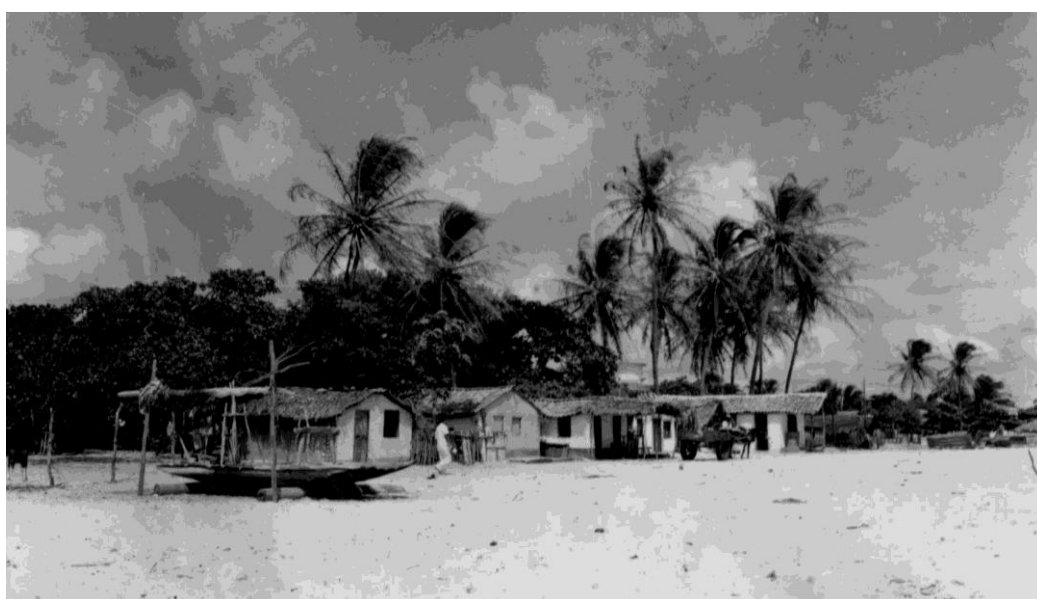


Figura 134: Casa de Jangadeiros, na praia do Meireles, nos anos 1950. Fotografia de Stivan Faludi e Lindalvo Santos

Fonte: Biblioteca do IBGE, disponível em: <http://goo.gl/v54Gq6>. Acesso em: 13 maio 2015.

A obra pública envolveu a desapropriação para fins de interesse público como recurso legal, sem que houvesse a exigência de um plano de reassentamento da população (ACCIOLY, 2008; CASTRO, 1982). Vale ressaltar que, embora tenha havido esforços para expulsar usos e população indesejada, usos antigos permaneceram nesta zona de praia (Figura 134), mais precisamente, os pescadores, até a atualidade (2015).

Ribeiro (1995) considera uma grande contribuição do plano de 1963 a proposta de uma via litorânea contínua, interligando as zonas leste e oeste da cidade, com vistas ao desafogamento do trânsito no centro. Além disso, houve inovação quanto ao gerenciamento e à captação de recursos necessários à sua implementação, com a criação do Fundo de Expansão da Cidade, no intuito de gerenciar os recursos financeiros do município.

3.5.5 Ocupação da orla de Fortaleza de 1940 a 1970

A ocupação no litoral de Fortaleza entre os anos 1940 e 1970, se processou de forma complexa, haja vista a coexistência de lógicas diferenciadas, como as políticas de controle social, aquelas relacionadas à transferência de atividades e ao fluxo migratório sertão-litoral.

Na orla oeste, o Arraial Moura Brasil passou a se expandir, com o deslocamento das prostitutas do centro, população deslocada com suporte em políticas de controle social derivadas das atuações das autoridades municipais. Estas políticas visavam a extinguir os estabelecimentos “promíscuos” que se alastraram pelas ruas centrais, como as “pensões alegres” e os “cabarés” (DANTAS, 2011; GONDIM, 2007).

Já o Poço da Draga, antiga região portuária, de fundamental importância para a economia e a cultura do Estado, por congregar estabelecimentos ligados à atividade, como alfândegas, escritórios, depósitos, entre outros, foi transformado nos anos 1950. A principal causa para esta transformação foi a transferência do porto para o Mucuripe, que provocou também a transferência dos estabelecimentos para a zona industrial da Avenida Francisco Sá e, também, para o novo porto. Soma-se a isso a construção de uma pequena indústria naval no local, área privatizada. A transformação do bairro se deu com o esvaziamento dessas atividades e com a favela contígua à área privatizada. Além disto, persistiu a ocupação pelo bairro popular propriamente dito - Poço da Draga - constituído de população diretamente ligada ao porto, seja no fornecimento de mão de obra aos serviços do porto, seja no trabalho das prostitutas (DANTAS, 2011; JUCÁ, 2000).

Outra área de importância que foi atingida nesse processo de expansão para o oeste foi a Praia do Pirambu,⁶⁸

[...] afetada pelas águas poluídas provenientes do sistema de esgotamento sanitário de Fortaleza, fato que torna difícil sua ocupação pelas classes abastadas, cujos membros, instalados no bairro de Jacarecanga (zona Oeste), jamais descem para a praia, não viabilizando sua apropriação para atendimento de seu lazer. (DANTAS, 2011, p. 54).

A área do Pirambu, caracterizada pela poluição e pela população de mais baixa renda, passou a ser constituída de favelas, quando da não inserção dos retirantes provenientes do sertão nas comunidades de pescadores, processo iniciado desde os anos 1930, que se intensificou nos anos 1950, dado o elevado crescimento populacional em Fortaleza, em virtude das imigrações. Acrescentou-se a instalação de indústrias no setor, que se estendiam desde o bairro de Jacarecanga até a Barra do Ceará (MARQUES, 2006). A paisagem da área - que anteriormente aos anos 1930 era predominantemente de dunas - foi sendo alterada pela ocupação popular.

⁶⁸ Vale lembrar que o primeiro sistema de esgotamento sanitário de Fortaleza, implantado em 1927, situava-se nas proximidades do Grande Pirambu, local onde passaram a ser recebidos e despejados dejetos sem tratamento, no mar (MARQUES, 2006).

No processo de ocupação da zona leste, citamos a ocupação da Aldeota, do Meireles, da Varjota e do entorno da zona portuária do Mucuripe, formado pelos bairros Serviluz e Titanzinho, entre outros. Para esta pesquisa, destacamos tanto a ocupação da Aldeota como área de habitação, comércio e serviços da população mais abastada, como também a ocupação da praia do Meireles, como demanda de habitação e lazer - especialmente os banhos de mar e o calçadão – o qual seria construído apenas no final da década de 1970 (DIÓGENES, 2005).

Como informa Dantas (2011), a construção da Avenida Beira-Mar teve como objetivo integrar as zonas de praia à cidade, seja como equipamento público de lazer, seja como lugar de habitação de setores sociais específicos.

De uma praia ocupada por veranistas e pescadores, a Beira-Mar afirma-se, após os anos 1960, como lugar de encontro da sociedade e de habitação da população abastada. Em substituição à praia de Iracema, estabelecem-se, na Beira-Mar, clubes, residências para a elite, prédios comerciais, bem como serviços diversos. (DANTAS, 2011, p. 56).

Com a abertura da avenida, obra do Poder Público municipal, foram intensificados os conflitos de interesses na orla marítima, expressos pelas demandas e interesses de agentes sociais produtores e consumidores do espaço urbano, como o poder público, os moradores de baixa renda, os de alta renda, os grupos de investimento imobiliário e o núcleo de prostituição na Volta da Jurema (DANTAS, 2011; ROCHA JÚNIOR, 2000).

Merece menção, ainda, um movimento iniciado em 1950 e consolidado nas décadas de 1970 e 1980, de ocupação da faixa de praia vizinha à zona portuária, localizada na área denominada Sítio Cocó. Inicialmente ocupada por usos tradicionais, próxima ao Porto do Mucuripe, constituía-se como periferia da zona portuária nova. Nesta área, implantaram-se indústrias de produtos alimentares e petroquímicos. Nos anos 1970, foi sendo apropriada pelos setores privilegiados, que, com a difusão do automóvel, se dirigiam a esta área tirando proveito do fato de ser ausente de poluição (DANTAS, 2011). Esta seria a última zona de praia que seria incorporada a Fortaleza até os anos 1980, denominada Praia do Futuro.

Na sequência, no mesmo vetor leste, a Praia do Futuro passou a ser lugar de ocupação intensa, sobretudo de caráter residencial de renda média, no final dos anos 1970 e durante os anos 1980. Lançamentos imobiliários naquela zona de praia são objeto das matérias jornalísticas publicadas no referido período, como mostra Maciel (2012, p. 9):

Várias são as matérias que dão destaque aos lançamentos imobiliários: Edifício Costa Brava, da construtora SERVES, *O Povo*, de 27/04/1979; Morada do Futuro, Morada do Atlântico, Morada da Praia e Morada das Dunas, da construtora CENPLA, de 02/06/1979; Edifício Leonardo Da Vinci, da construtora PLACON, de 16/06/1979; Edifício Comodoro, pela construtora COEBA, de 29/01/1979; Em “Praia do Futuro: o paraíso dos apartamentos”, de 27/05/1980, já se indicava a atração exercida pela praia por esse tipo de ocupação.

As obras de prolongamento da Avenida Santos Dumont (partindo do Centro até a zona leste), considerada “*a Avenida do Futuro*” (MACIEL, 2012) foram significativas para que a cidade continuasse sua expansão em direção à praia. Como a Avenida Santos Dumont constituía um eixo viário relevante na direção leste-oeste do bairro da Aldeota, o seu prolongamento acarretou também o acesso da população desse bairro à praia da zona leste, ou nas palavras de Maciel (2012, p. 8), “*uma espécie de aldeotização da Praia*”. Além disso, constituía-se, também, como lugar que responderia às demandas dos setores sociais abastados. Sua incorporação ao espaço urbano se deu, portanto, ora como periferia, ora como nova centralidade ligada aos referidos setores sociais.

Ressaltamos, também, a construção da Avenida Zezé Diogo (paralela à orla da Praia do Futuro). Este fato proporcionou o acesso de novos setores da população por meio de novas linhas de ônibus. Este aspecto deu continuidade ao processo anteriormente iniciado na praia ao longo da Avenida Beira-Mar: a procura, pelos setores abastados, por outras praias (COSTA; LEMOS, 1988; DANTAS, 2011).

Uma das razões para o deslocamento do lazer desses setores para a Praia do Futuro e para clubes profissionais - como dos advogados, dos médicos, dos engenheiros, dos juízes, etc. - foi a população pobre na zona de praia da Avenida Beira-Mar. Além deste aspecto, considerem-se também os problemas de poluição que passaram a afetar a praia ao longo da Avenida Beira-Mar.

Estabelecendo-se no local, os setores menos favorecidos escolheram áreas como o bairro Vicente Pinzón, de formação popular e vinculado à atividade pesqueira, portuária e comercial informal. Este caráter popular foi reforçado com a construção de conjuntos habitacionais via Banco Nacional de Habitação (BNH) - Conjunto Habitacional Santa Terezinha e o surgimento de favelas (DANTAS, 2011).

4.6 Considerações finais do capítulo

Este capítulo procurou demonstrar a incorporação da orla de Fortaleza à dinâmica de ocupação e intervenção de seu território, percorrendo o processo inicial de ocupação, as mudanças na sua configuração e as propostas e intervenções gerais para a sua frente marítima. Se, no início da ocupação de Fortaleza, a zona litorânea funcionava de forma restrita à função portuária e depositário de resíduos urbanos e particulares, no final do século XX será objeto almejado pelo Poder Público e iniciativa privada para implantação de áreas de lazer públicas ou empreendimentos imobiliários modernos, intensificando conflitos e o processo de segregação sócioespacial já iniciado.

Verifica-se que somente nos anos 1920 é que houve uma maior relação entre a vida urbana e a maritimidade. Já nos anos 1970, entretanto, ou seja, em um decurso de meio século apenas, as praias da zona urbana de Fortaleza encontravam-se ocupadas em sua totalidade, porém de forma diferenciada e heterogênea - do farol do Mucuripe até a Barra do Ceará - e marcadas por grupos sociais diversos (Figura 135).

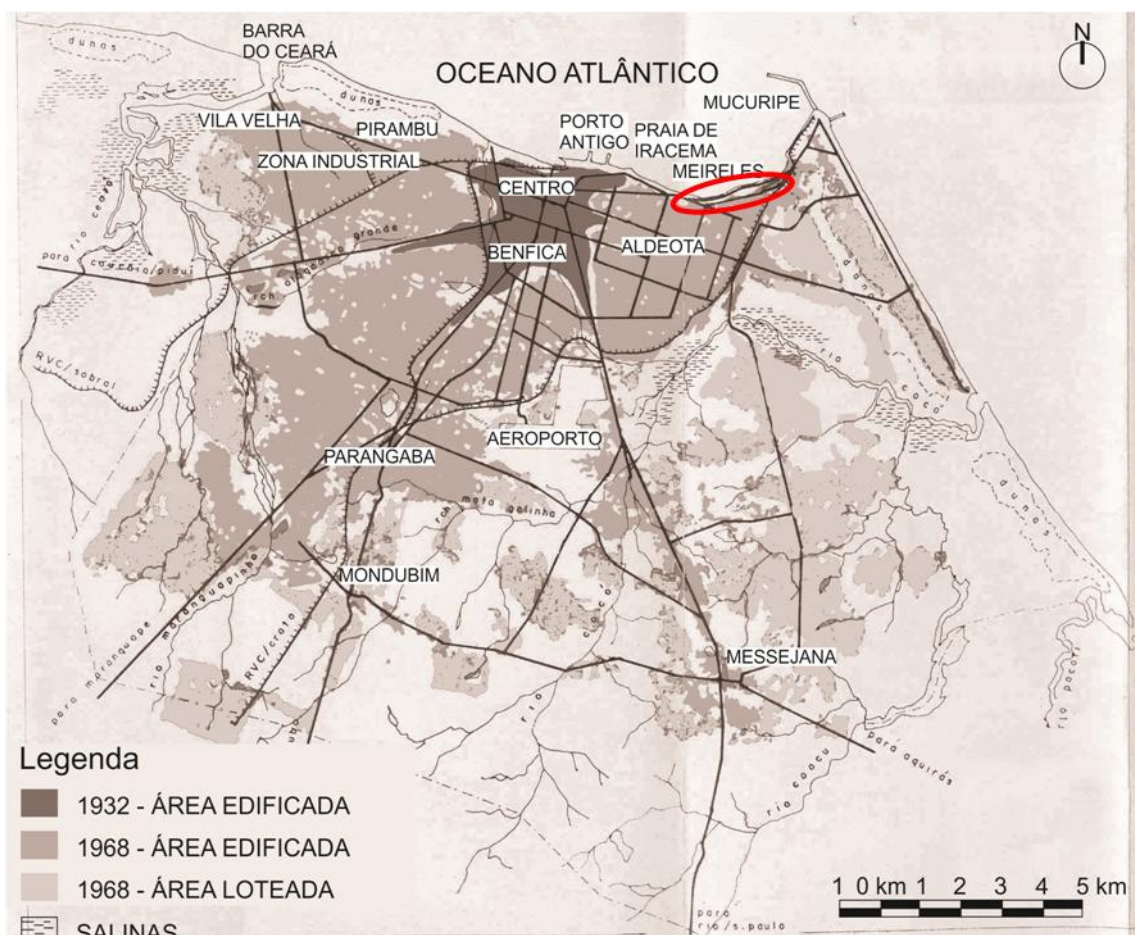


Figura 135: Expansão Urbana até o ano de 1968

Fonte: Accioly (2008, p. 129).

Quanto ao objeto de estudo desta pesquisa - a Avenida Beira-Mar - verifica-se que a sua abertura representou um marco quanto às novas dinâmicas urbanas que posteriormente se verificariam em seu entorno e na própria orla de Fortaleza, expressão das mudanças econômicas e nas relações sócioespaciais estabelecidas no território em expansão. Esta questão será aprofundada no próximo capítulo, quando nos determos no objeto específico de estudo - a Avenida Beira-Mar.

5 A AVENIDA BEIRA-MAR: PLANOS, PROJETOS E INTERVENÇÕES

NESTE CAPÍTULO, NOS DEBRUÇAMOS SOBRE A AVENIDA BEIRA-MAR, EM FORTALEZA - CE, OBJETO EMPÍRICO DESSA PESQUISA. INTENCIONAMOS EXPLICITAR AS PROPOSTAS COLOCADAS PARA ESSA ÁREA DA CIDADE E SUAS RELAÇÕES DE APROPRIAÇÃO COM O IDEÁRIO DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO, OS PROJETOS URBANÍSTICOS ELABORADOS PARA ELA, AS INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS E A SUA OCUPAÇÃO. NO FECHAMENTO DO CAPÍTULO, PROCURAMOS CARACTERIZAR ESSE PROCESSO E TECER UMA REFLEXÃO À LUZ DAS EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS TRATADAS NA PESQUISA.

5.1 A Avenida Beira-Mar: criação e valorização

5.1.1 Abertura da avenida e valorização inicial (1962-1972)

O período de abertura da Avenida Beira-Mar coincide, do ponto de vista da conjuntura política nacional, por um lado, com a consolidação de um projeto nacional-desenvolvimentista e, por outro, com o movimento político de 1964, que instaurou a ditadura militar e procurou impor diretrizes de planejamento nas diversas esferas de governo. Do ponto de vista da Administração Estadual, é também uma transição para um período de fortalecimento de lideranças político-partidárias, aspecto que vai em direção contrária a uma trajetória anterior marcada peculiarmente pela fragilidade estrutural dos estratos dominantes, o que implicava dificuldades na formação de oligarquias fortes.⁶⁹ Em 1962, havia sido eleito governador do Estado o militar Virgílio Távora, uma das novas lideranças representativas dessa transição estadual para a ideologia da Modernidade, articulada como consequência da modernização conservadora promovida pelas camadas dominantes brasileiras (PARENTE, 2000).

Considera-se que Virgílio Távora⁷⁰ foi um dos maiores responsáveis por criar uma base para a industrialização do Ceará. Isso contribuiu para acelerar um processo de fortalecimento do papel do Estado como o terceiro polo industrial do Nordeste, após Pernambuco e Bahia. Entre as obras mais significativas do ponto de vista estrutural, ressalta-se beneficiamento do território pela energia da usina hidrelétrica de Paulo Afonso.

⁶⁹ Há um aspecto singular, segundo Parente (2000), no caso do Ceará: a não formação de oligarquias fortes, como aconteceu, de forma geral, em outros estados do Nordeste, sobretudo aqueles associados ao açúcar e ao cacau. As razões desta “condição” não são claras. Uma delas pode ser o fenômeno climático (secas periódicas) e a não articulação entre as três regiões distintamente marcadas por oligarquias próprias - o Cariri, o Norte e o Centro. No período de 1945 a 1964, verifica-se uma espécie de padrão dominante da dinâmica política, caracterizado pela recorrência oposicionista (nenhum governador conseguia fazer eleger o seu sucessor). A figura de Virgílio Távora, que foi eleito deputado federal em 1950 e, depois, governador do Estado, em 1962, tendo sido reeleito por via indireta em 1979, é representativa de um certo rompimento desta condição. Assim, também, a figura de Carlos Jereissati, deputado federal em 1954 e 1958, maior importador brasileiro de tecidos de linho e empreendedor econômico, compõe esse novo quadro político (PARENTE, 2000).

⁷⁰ Virgílio Távora era partidário da coligação UDN (União Democrática Nacional) e PSD (Partido Social-Democrático), criada em oposição ao Estado Novo. Era sobrinho de Juarez Távora, um dos líderes da Revolução de 1930 no Nordeste (GONDIM, 2000).

Como sucessores de Virgílio Távora, destaca-se a atuação dos “coronéis”, César Cals (governador de 1971 a 1974), Adauto Bezerra (governador de 1975 a 1977) e o próprio Távora, que retornou ao poder dos anos 1970. Principalmente Virgílio Távora e Adauto Bezerra passaram a assumir compromissos com a modernização (PARENTE, 2012). Vale ressaltar que, embora essas figuras que se mantiveram no poder pertencessem ao Exército e, de certa forma, ainda trouxessem resquícios clientelistas, os três manifestaram fortes vínculos com os setores mais modernos da economia e com a tecnoburocracia estatal (GONDIM, 2000). Ademais, foi na segunda gestão de Virgílio Távora (1979 a 1982) que se esboçou a primeira experiência de planejamento estratégico no Estado do Ceará, quando foi realizado um convite, por parte do governador Távora, aos empresários progressistas do Centro Industrial Cearense (CIC) para participar de seu novo plano de ação.

Destarte, é possível afirmar que ações em âmbito municipal, também estariam articuladas com projetos modernizadores nos planos nacional e estadual. Além da industrialização, o regime militar iria apoiar a exploração turística do litoral brasileiro, construindo estradas e aeroportos e fomentando uma rede hoteleira, por meio da empresa estatal Embratur. Assim, abrir a cidade para o mar, construindo uma via litorânea pode ser vista como ação modernizadora inserida nas políticas desenvolvimentistas da época. Foi nesse contexto que, logo no início da gestão do prefeito Manuel Cordeiro Neto (1959-1963), já se anunciava a construção de uma Avenida Beira-Mar, como mostram reportagens do jornal *O Povo*.



Figura 136: Manchete na primeira página do jornal *O Povo*, do dia 23/09/1960, referente à Avenida Beira-Mar que seria implantada na gestão do prefeito Cordeiro Neto

Fonte: jornal *O Povo*, 23 set. 1960, p. 1, disponível no Banco de Dados do jornal *O Povo*.

Como já tratado no quarto capítulo, uma das primeiras vias litorâneas construídas pelo Poder Público municipal na cidade de Fortaleza foi a Avenida Beira-Mar, localizada a leste da área central e zona fronteira de um dos bairros que se consolidaria entre os mais valorizados da cidade nos anos 1980, o Meireles.

Essa ação tirava proveito de construções já existentes naquele trecho, como hotéis, clubes e residências - intervenções realizadas pela iniciativa privada. Entre elas destacamos o clube Náutico Atlético Cearense e a Villa Johnson, casa de veraneio projetada pelo arquiteto Oscar Niemeyer em 1942 para o industrial estadunidense Henry Johnson (Figura 147).

Embora executada inicialmente apenas um primeiro trecho da Avenida Beira-Mar entre os anos 1962 e 1963,⁷¹ no trecho entre a Rua Frei Mansueto e o Clube Náutico Atlético Cearense, tendo sua construção continuada entre nos anos de 1964 e 1967,⁷² nos trechos entre o Iate Clube e a Rua Frei Mansueto e entre o Náutico Atlético Cearense e a Av. Rui Barbosa, sempre a leste da área central, vale considerar que uma via paisagística contínua, que interligaria as orlas leste, central e oeste, com equipamentos de lazer e cultura, fazia parte das propostas do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (1963), como também já foi explicado no capítulo imediatamente anterior.

Durante esta pesquisa, foram encontradas plantas desenvolvidas na gestão do prefeito Manuel Cordeiro Neto⁷³ (conforme indicação nos carimbos das pranchas), com a delimitação da nova via a ser criada, distribuída em cinco pranchas, por trechos, inclusive com aprovação pelo engenheiro Amaury Silva, então Secretário de Planejamento.⁷⁴ Importante é ressaltar que na pesquisa não foram encontrados projetos relativos à pormenorização desta avenida nos mapas e desenhos constantes do plano de Helio Modesto. Também não encontramos o autor ou os autores do projeto da avenida, embora suponhamos que tenha sido coordenado pelo então Secretário de Planejamento.

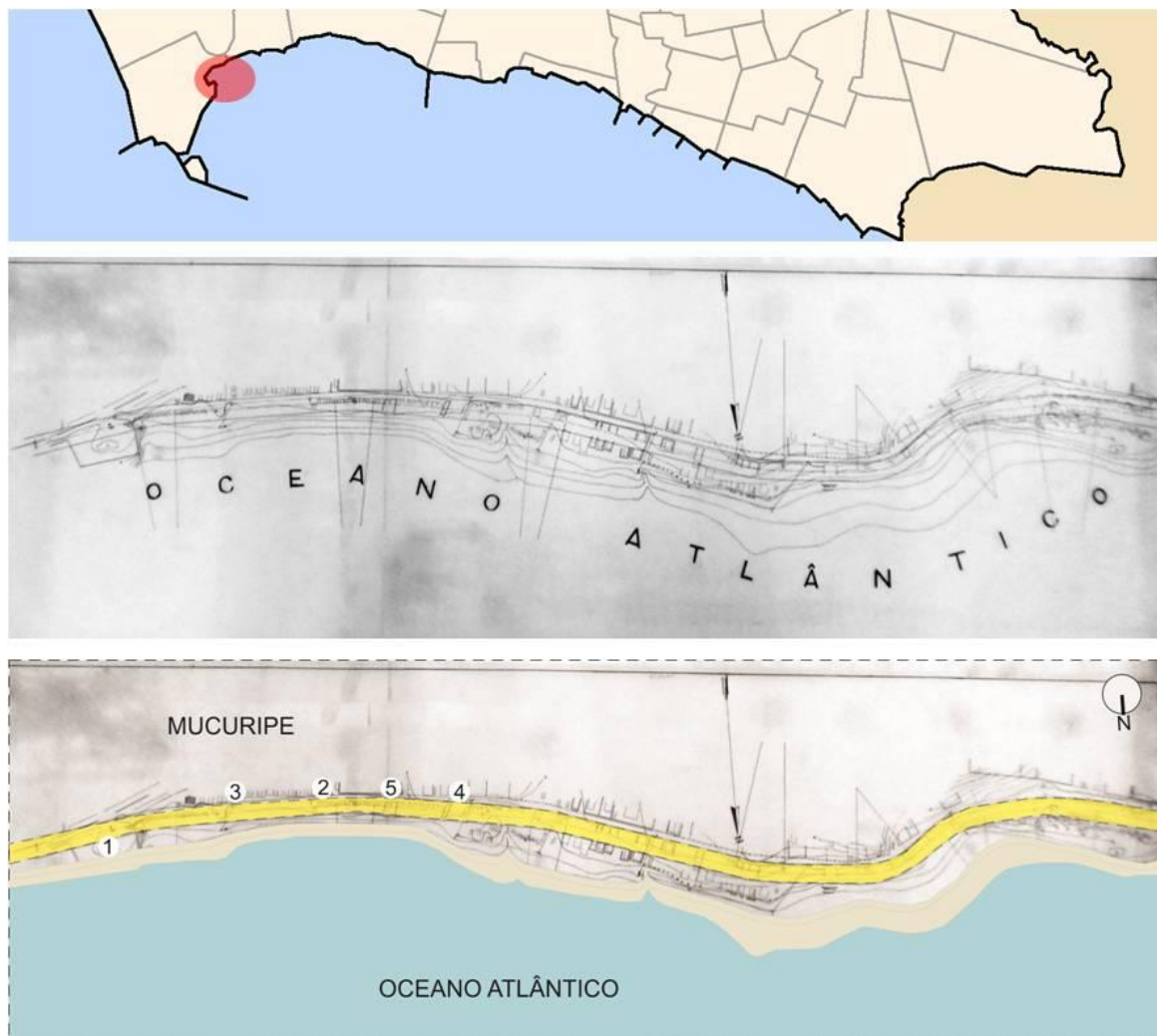
As pranchas encontradas correspondem ao projeto de abertura da avenida nos setores do Mucuripe (Figura 137), Volta da Jurema e Praia do Meireles (Figura 137), Praia de Iracema (Figura 138), Frente Marítima Central (Arraial Moura Brasil - (Figura 140) e Pirambu (Figura 141). Percebe-se pela legenda original das pranchas que a avenida cortaria trechos com construções residenciais, de alvenaria, de madeira e de taipa, principalmente no setor do Mucuripe, próximo ao entreposto de pesca e à Igreja do Mucuripe.

⁷¹ De acordo com matérias publicadas no jornal O Povo entre 1960 e 1967, os trabalhos para a construção da avenida beira-mar (desapropriações, acordos, negociações de recursos federais, etc) aconteceram antes desse período, ou seja, entre 1960 e 1962. A data de 1962 corresponde, portanto, ao início da abertura física da avenida. Não foi possível encontrar pormenores da obra.

⁷² Estas obras que foram continuadas na Avenida Beira Mar correspondem a abertura dos trechos, pavimentação e asfaltagem, bem como asfaltagem do trecho já aberto entre 1962 e 1963. Essas informações partem da interpretação das reportagens que tratam da abertura da Avenida Beira Mar, divulgadas no jornal O Povo, entre os anos 1960 e 1967. Não foi encontrada uma data oficial de inauguração da avenida, embora Bosi (2012, p. 29) afirme que "*A avenida foi inaugurada em 1965, convidando os fortalezenses a colorirem a beira da praia com seus fuscas.*"

⁷³ General do Exército e Prefeito de Fortaleza entre 1959 e 1963.

⁷⁴ As pranchas não têm data. Os desenhos destas pranchas estão feitos a lápis. Não demonstram zelo e cuidado quanto à apresentação dos mesmos. Supomos que estes desenhos não tenham sido levados adiante e representem apenas estudos sobre a abertura da Avenida Beira-Mar. Consideramos, entretanto, significativo o conteúdo destas pranchas, tendo em vista que não há a pormenorização desta avenida nos desenhos constantes no plano de Helio Modesto. Portanto, elas comprovam, mesmo em forma de estudo, a intenção, já na gestão de Cordeiro Neto, de abertura de uma avenida litorânea.

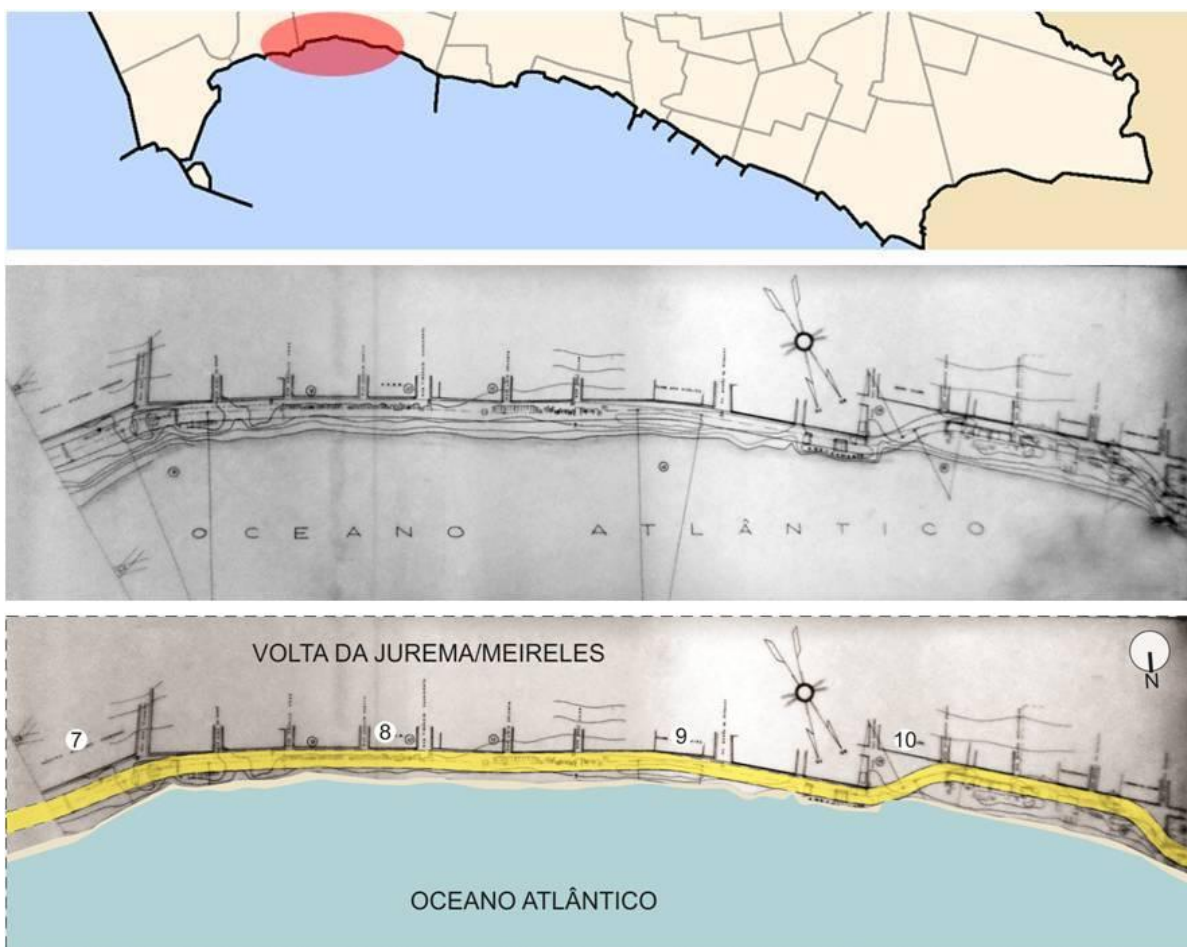


Legenda

- | | | |
|--|-------------------------------------|------------------------------------|
| Areia | 1 Entrepasto de Pesca Dragão do Mar | 4 Patronato Santa Luzia de Marilac |
| Via a ser criada Av. Beira Mar | 2 Casa Especial | 5 Icarai Clube |
| Lotes | 3 Igreja do Mucuripe | |

Figura 137: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 1 (Mucuripe), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva
 Fonte: Arquivo da COURB (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n. 71. Pranchas de 1 a 5/ disponível no arquivo da COURB, tubo 337); desenho modificado por nós.

Também se pode observar os trechos da Volta da Jurema que, segundo Anjos Júnior (1983 apud ROCHA JÚNIOR, 1984) constituía um núcleo de prostituição que cederia sua localização por pressões de grupos poderosos do setor imobiliário.



Legenda

■ Areia	7 Náutico Atlético Cearense	10 Ideal Clube
■ Via a ser criada Av. Beira Mar	8 A.A.B.B	
□ Lotes	9 Clube dos Diários	

Figura 138: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 2 (Volta da Jurema e Meireles), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva
 Fonte: Arquivo da COURB - (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n. 71. Pranchas de 1 a 5, tubo 337; desenho modificado pela autora.

No trecho da Praia de Iracema, verifica-se a intenção de construir uma via lindeira à praia, paralela e na frente da rua dos Tabajaras onde existiam residências de veraneio e armazéns do DNOCS (Figura 139).



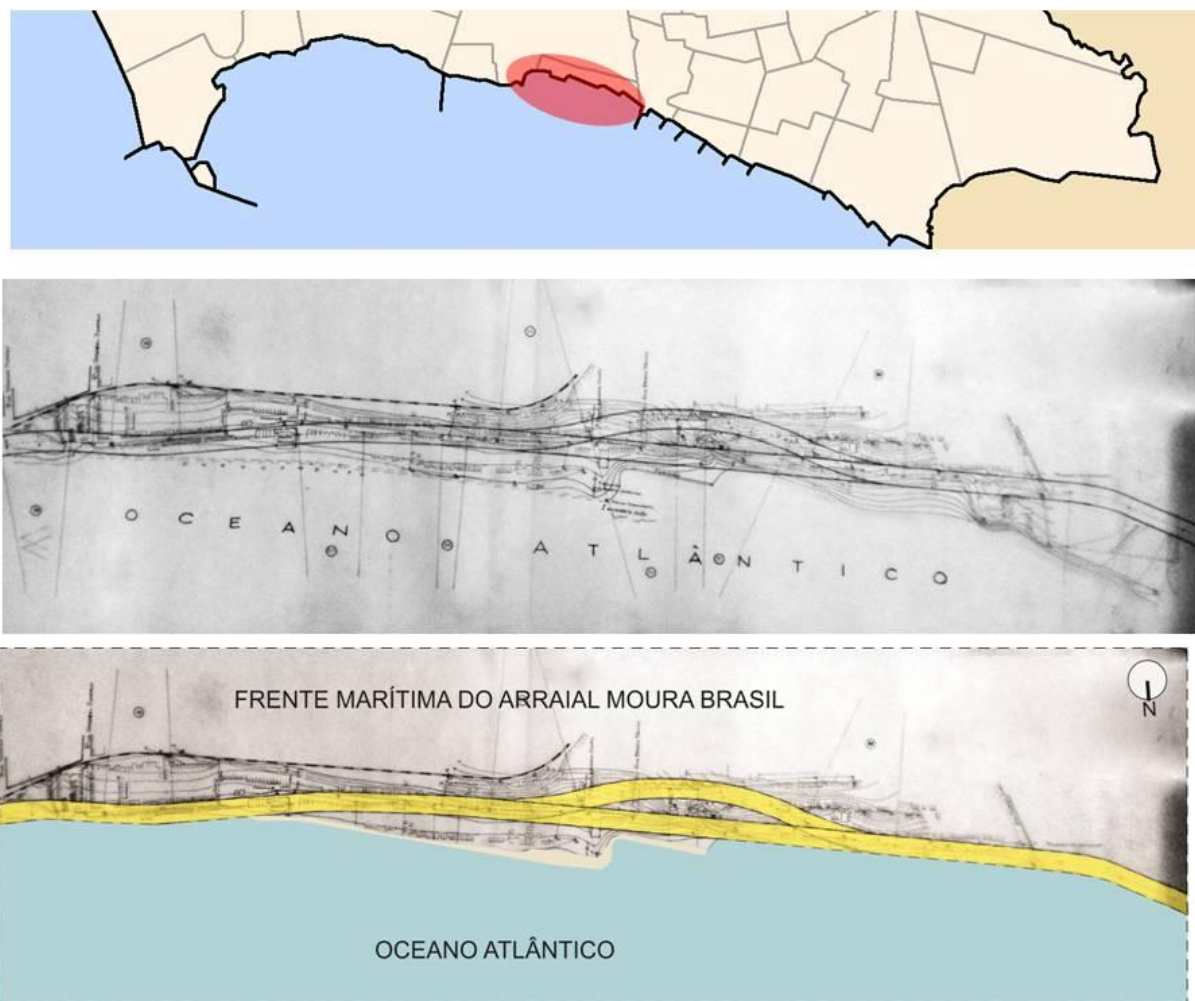
Legenda

 Areia	11 Edifício São Pedro (Hotel)	14 Ponte Metálica (antigo porto)	17 Av. Pessoa Anta
 Via a ser criada Av. Beira Mar	12 Armazéns do DNOCS	15 Paredão (Hawkshaw)	
 Lotes	13 Ponte dos Ingleses	16 Rua dos Tabajaras	

Figura 139: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 3 (Praia de Iracema), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva
 Fonte: Arquivo da COURB (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n.71. Pranchas de 1 a 5, tubo 337), modificado pela autora.

Por sua vez, também na área correspondente ao Arraial Moura Brasil, foi proposta a abertura de uma via, que, pelo desenho proposto, demandaria a remoção de várias pequenas construções ao longo da orla (Figura 140). Neste desenho, percebe-se a delimitação de uma avenida que, em certo momento, é duplicada, sendo também recuada para depois voltar à condição inicial, linceira à praia.⁷⁵

⁷⁵ Supomos que a duplicação não faria parte da proposta. O desenho apenas indica duas possibilidades de abertura da avenida.



Legenda

Areia
 Via a ser criada Av. Beira Mar
 Lotes

Figura 140: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 4 (frente marítima do Arraial Moura Brasil), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva

Fonte: Arquivo da COURB (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n. 71. Pranchas de 1 a 5, tubo 337), desenho modificado por nós.



Figura 141: Desenho da Avenida Beira Mar - Trecho 5 (frente marítima do Pirambu), constante no “Projeto da Avenida Beira-Mar”, realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto, aprovado pelo engenheiro Amaury C. e Silva. Fonte: Arquivo da COURB (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n. 71. Pranchas de 1 a 5, tubo 337, modificado pela autora.

Apenas um trecho da avenida, no entanto, foi executado na época, justamente a Leste do centro, correspondente a Volta da Jurema e Praia do Meireles, iniciado ainda em 1962, durante os últimos meses da gestão do prefeito General Manuel Cordeiro Neto, e continuado na gestão do prefeito Murilo Borges (1963-1967). A Figura 143 mostra o corte transversal previsto para a avenida e as Figuras 144 e Figura 145, a aparência da avenida após a execução de seu primeiro trecho. O mapa da Figura 142 demonstra a relação entre o que estava previsto quanto à Avenida Parque Beira-Mar (PDC, 1963) e o que foi realmente executado. Verificou-se, também, em pesquisa no acervo de *O Povo* que, no início da gestão do prefeito José Walter Cavalcante (1967-1971), prosseguiram obras da Avenida Beira-Mar, relacionadas à asfaltagem e à abertura do último trecho, até a Avenida Barão de Studart.



Legenda

- | | | | |
|---|------------------------|---------------------------------|----------------------|
| ✚ Igreja Nossa Senhora das Graças | 1 Av. Dom Manuel | 5 Av. Desembargador Moreira | 9 Av. Abolição |
| ■ Av. Beira Mar proposta por Hélio Modesto | 2 Rua João Cordeiro | 6 Rua Frei Mansueto | 10 Rua Frei Mansueto |
| ■ Av. Beira Mar (trecho construído entre 1962 e 1963) | 3 Av. Rui Barbosa | 7 Rua Tereza Hinko | |
| ■ Av. Beira Mar (trecho construído entre 1964 e 1967) | 4 Av. Barão de Studart | 8 Av. Almirante Henrique Sabóia | |

Figura 142: Proposta geral para a Avenida Beira-Mar na gestão do prefeito Manuel Cordeiro Neto (em vermelho,) e os trechos executados nos anos

Fonte: autoria própria, sistematizado por Ligia Feitosa.

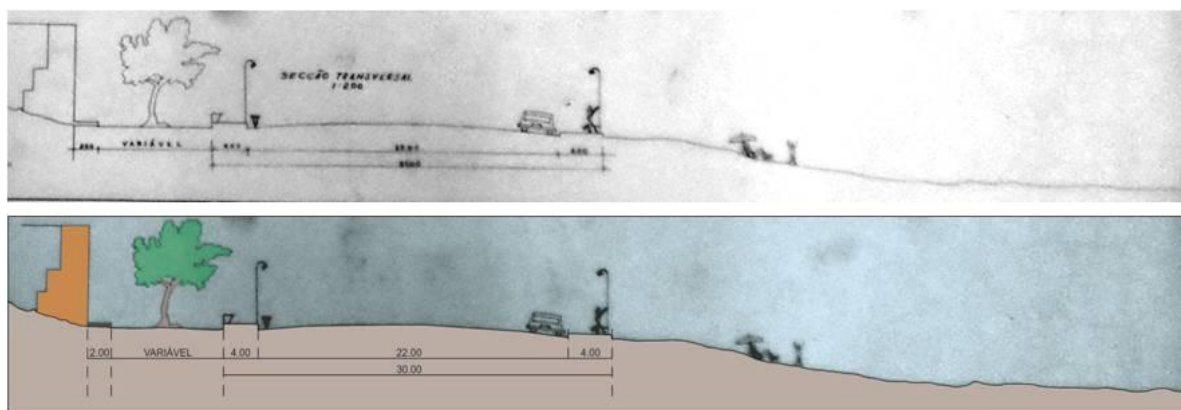


Figura 143: Seção Transversal projetada para a Avenida Beira-Mar

Fonte: Arquivo da COURB (Prefeitura Municipal de Fortaleza, Projeto da Avenida Beira-Mar/Doc. 60085. Pasta n. 71. Pranchas de 1 a 5 / disponível no arquivo da COURB, tubo 337; modificado por nós.

Também é importante ressaltar que a construção da Avenida Beira-Mar se restringiu, naquele momento, à sua abertura (para a passagem de veículos e pedestres, com passeios nas laterais) e provisão de bolsões de estacionamento (Figura 146), dispensando os seus possíveis atributos de parque e área de lazer, e forçando a saída de muitas famílias de baixa renda que haviam se estabelecido na praia, para a periferia da cidade, no caso, para a zona portuária ou o Morro de Santa Teresinha; entretanto, mesmo sem equipamentos e maiores preocupações paisagísticas, além de uma simples arborização da calçada oposta ao mar, indicada nos desenhos mas não executada (seriam mantidos os coqueiros na beira da praia) essa realização já sinalizava a superação da hegemonia da Praça do Ferreira como espaço de lazer da sociedade de Fortaleza.

A área da Volta da Jurema logo se constituiria numa espécie de praia particular, sendo ocupada por casas de veraneio, que se dispunham de forma a praticamente interditar a praia à população em geral (CORDEIRO NETO, 1964, apud ROCHA JUNIOR, 1984). “A região, antes

vista com preconceito, povoada por pescadores e prostitutas, passou a ser visitada pela alta sociedade, que se hospedava em pequenas casinhas na areia durante as férias” (BOSI, 2012, p. 27).



Figura 144: Detalhes do passeio de ladrilho cerâmico contínuo em "cacos" nas cores branco e cinza, implantado após a construção da Avenida Beira-Mar. Fotografia datada provavelmente do início dos anos 1970

Fonte: Arquivo Nirez.



Figura 145: Detalhe da via e dos passeios após a abertura da Avenida Beira-Mar. Fotografia datada provavelmente do início dos anos 1970, segundo Nirez

Fonte: Arquivo Nirez.

Embora não tenham sido construídas quadras esportivas e outros equipamentos de esporte e lazer quando da abertura da Avenida Beira-Mar, o fato de existir a delimitação da avenida litorânea estimulava essas atividades, que aconteciam na própria praia. A área também foi atraindo a população local e turistas para uso do *camping*, sobretudo nos anos 1970, embora também sem a estrutura adequada (banheiros, lavanderias etc.). Moradores de outras áreas da cidade também convergiam para o novo local, principalmente os que tinham a possibilidade de se deslocar com veículos automotores particulares, que, a despeito da existência de bolsões de estacionamento, que logo se revelaram insuficientes, passaram a ocupar desordenadamente a via para estacionamento e acesso à área praiana (Figura 146).

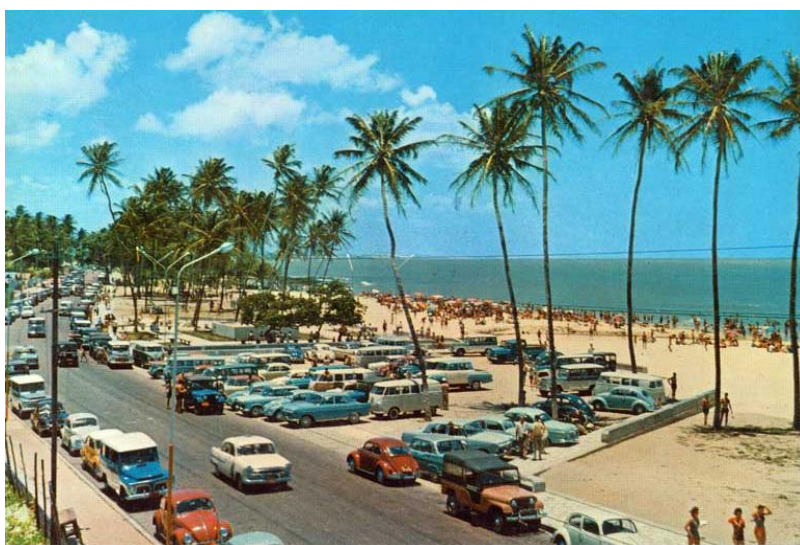


Figura 146: Avenida Beira-Mar e o uso da via (e do espaço de praia) por veículos automotores

Fonte: Arquivo Nirez.

Pode-se considerar que a construção da avenida possibilitou a incorporação da orla à malha urbana, com o estabelecimento de junções com as vias perpendiculares à praia. A frequência popular, dados o caráter público e o valor recreativo da área entre a avenida e o mar, foi possível, incluindo estudantes e trabalhadores da área central (BOSI, 2012), embora houvesse ocupação por residências de alto padrão (Figura 147), clubes e hotéis, como já mencionado, e restaurantes, como mostra a descrição a seguir:

A avenida começava a atrair os jovens, que agora estavam tirando carteira de motorista e ganhando outras áreas da cidade. Existiam poucos bares e restaurantes na Beira-Mar, todos no início da carreira, como o Hong Kong – estabelecimento de comida chinesa que permaneceu até hoje na avenida. Depois chegariam outros, como a peixada O Alfredo, o Copacabana (que passava a noite inteira aberto) e o Sereia (peixada do Deó). (BOSI, 2012, p.33).



Figura 147: Villa Johnson, primeiro projeto do arquiteto Oscar Niemeyer no Ceará, em 1942, uma residência para o industrial estadunidense Henry Johnson, na Avenida Beira-Mar. Fotografia de Michael B. Williams/Arquivo Pessoal
Fonte: <http://goo.gl/qlrQDo>. Acesso em: 20 mar. 2014.

Uma vez inaugurado o monumento homenageando Iracema, a “Virgem dos Lábios de Mel” (personagem-título de romance de José de Alencar, publicado em 1865, que simbolizava o Ceará, sua natureza e o próprio Novo Mundo, sendo anagrama de “América”) em 1965 (Figura 148), localizado no cruzamento da Avenida Beira-Mar com a Rua Tereza Hinko (VASCONCELOS, 2003), esta obra de arte se tornaria um marco referencial da orla marítima nos anos seguintes. Assim, é possível afirmar que a abertura da referida avenida ensejaria também a tentativa de conferir elementos identitários ao novo espaço público. No caso da referida escultura, tanto o tema - que recorria a autores da literatura local com repercussão nacional, como

José de Alencar e sua personagem, Iracema, como também o artista de importância local, José Corbiniano Lins,⁷⁶ concorriam para a afirmação dessa área da cidade.

Localizada no primeiro trecho inaugurado da via paisagística, a estátua também passou a marcar o final do trecho mais valorizado da Avenida Beira Mar, nos anos 1960 e 1970. Percebe-se que, a leste da estátua de Iracema (Figura 149), quanto mais próximo da área do Mucuripe o movimento de pessoas (novos usuários e turistas) diminuía. Vale ressaltar que nessa área os pescadores continuavam habitando e exercendo atividades, embora uma parte da população tivesse sido removida.



Figura 148: Avenida Beira-Mar com o monumento a Iracema, de 1965, em concreto, de autoria do artista José Corbiniano Lins
Fonte: Arquivo Nirez.



Figura 149: Passeio da Avenida Beira Mar, antes do projeto de urbanização, sentido Leste. Ao fundo, à esquerda vêem-se as fábricas próximas ao porto
Fonte: Arquivo Nirez.

⁷⁶ Artista pernambucano, nascido em 1924, Corbiniano estudou na Escola Técnica Federal de Pernambuco, realizando o primeiro curso de arte. Participou do ateliê coletivo da Sociedade de Arte Moderna de Recife e, a partir de 1960, começou a trabalhar artisticamente em instituições públicas e privadas. Entre suas obras, estão painéis, esculturas, pinturas, talhas, gravuras e ilustrações literárias (VASCONCELOS, 2003).

Com a abertura da via litorânea, embora sem atributos maiores do que aqueles de circulação (de veículos e pedestres) e estacionamento (alguns bolsões), iniciava-se, entre outros, a ocupação da orla por edifícios residenciais de uso misto, como os edifícios Jaqueline e Marinho de Andrade, nos anos 1960⁷⁷ (Figuras 150).



Figuras 150: Fotografias recentes do Edifício Jaqueline (esquerda) e Marinho de Andrade (direita), entre os primeiros edifícios residenciais multifamiliares construídos na orla da Avenida Beira-Mar, ambos da década de 1960

Fonte: <http://goo.gl/uMCHQS> (Figura 14). Acesso em: 20 jun. 2015.

Esse processo também atingia as áreas contíguas à orla, principalmente o bairro do Meireles, na medida em que novas edificações residenciais multifamiliares - entre outras - eram lançadas, cuja principal propaganda era a proximidade do mar e a possibilidade dele obter vistas do mesmo. Isso pode ser exemplificado nos anúncios publicados na época (Figura 151 e **Erro! Fonte de referência não encontrada.**), já nos anos 1960.

Nota-se, pelo anúncio do Edifício Água-Marinha (Figura 151), um novo padrão de moradia proposto nos 1960: edifícios de três pavimentos, incluindo o térreo, com reduzida área social e íntima, (se comparada aos padrões residenciais usuais para os estratos de renda média na época, os quais habitavam, muitas vezes, residências unifamiliares isoladas no lote), com as principais aberturas voltadas para o mar, na direção norte. Em resumo, um dos maiores atrativos (se não o principal) daqueles empreendimentos era a sua localização - próxima à nova Avenida Beira-Mar, à

⁷⁷ Essa informação foi fornecida pela arquiteta, professora e pesquisadora Márcia Cavalcante, cuja pesquisa de doutorado (PPGAU-Mackenzie-SP), em elaboração (com previsão para término em 2016), trata sobre o edifício residencial multifamiliar até o ano de 1986. Pelo que foi compreendido, essas obras foram aprovadas à revelia do Código Urbano.

praia, a hotéis e clubes - e, por conseguinte, as visuais que poderiam ser alcançadas para o mar. O edifício Jacqueline (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), localizado na orla - com onze pavimentos - se erguia sobre pilotis, e contava com unidades residenciais de áreas variáveis, de 35 a 102 metros quadrados, segundo a arquiteta Márcia Cavalcante. Ambos os edifícios se destinavam a estratos sociais de baixa a média renda.

EDIFÍCIO ÁGUA-MARINHA
RUA TIBURCIO CAVALCANTE Nº 155

Sala-2 quartos-banheiro social
cozinha-quarto e banheiro
de empregada e área de
serviço com lavanderia.

Apenas
2 apartamentos por andar

O máximo você desfrutará através da:
LOCALIZAÇÃO

ÁVENIDA BEIRA-MAR
AEBB
IMPERIAL
PALACE
HOTEL

ÁVENIDA ANTÔNIO JUSTA

RUA TIBURCIO CAVALCANTE
Nº 155
Edifício Água-Marinha

Ápartamentos amplos
com vista para o mar.

Área particular por apartamento, destinada a estacionamento de carros.
• Construção sólida • Acabamento de primeiro • Antena coletiva para televisão • Pinturas a óleo laváveis em fino acabamento • Pisos de tico inoxidáveis nas cozinhas • Tomadas internas para telefone • Rua recentemente asfaltada e iluminada com modernas lâmpadas de mercúrio • Obra com o cobertura no último stage, podendo ser visitada pelos interessados até as 17 horas.

FINANCIADOS EM 36 MESES- SEM REAJUSTAMENTO E SEM JUROS

INFORMAÇÕES E VENDAS NO LOCAL DA OBRA

CONSTRUTORA ALVORADA COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA.
Incorporação Construção e Vendas

CACIL

Figura 151: Anúncio de lançamento imobiliário do Edifício Água-Marinha,⁷⁸ situado a uma quadra da Avenida Beira-Mar
Fonte: Banco de Dados do jornal *O Povo*. *O Povo*, 7 de novembro de 1964, sem nº de página.

EDIFÍCIO Jacqueline
na volta da jurema
ao lado do náutico!
...onde a av. beira-mar
é mais bela!

ESCOLHA
SEU APARTAMENTO

**MORAR
NA PRAIA... COM O MAR AOS SEUS P**

- DUAS FRENTES
- UNIDADES COM ACABAMENTO DE LUXO
- PARQUE DE ESTACIONAMENTO
- PLAY-GROUND
- PISCINA INFANTIL

PRAZO DE ENTREGA: DE MEI

É o lugar mais desejado para edifícios residenciais e, por isso, o de maior valorização: EDIFÍCIO JACQUELINE!

LANÇAMENTO: **Sergio philomeno**

INFORMAÇÕES E VENDAS: Rua Pólo Positivo, 963 e adjacências, 963, 964 Rua da Botânica, 33, 34 e 35, com O. Botânica, 34.

Figura 152: Anúncio do Edifício Jacqueline, localizado na Avenida Beira Mar
Fonte: Banco de Dados do jornal *O Povo*. *O Povo*, 04 de janeiro de 1965, sem nº de página.

Ressalta-se, com efeito, a valorização fundiária, processo que passou a ser intensificado com as intervenções realizadas na orla - intervenções estas, realizadas pelos setores público e privado. Às áreas contíguas à orla passou a ser incorporado um novo conteúdo, na medida em que essas áreas passaram a exercer novas funções sociais. Accioly (2008, p. 167) explica que a avenida Beira-Mar, por ser

[...] obra pública, tinha como recurso legal a desapropriação para fins de interesse público, sem a exigência de plano de reassentamento da população. Como resultado, a obra acarretou a valorização do solo urbano ao expulsar as camadas populares da área

⁷⁸ Este edifício ainda existe. Do ponto de vista do conforto ambiental, percebe-se que o aproveitamento da ventilação natural predominante (sentido sudeste-noroeste) não acontece da forma eficiente. Quanto aos elementos de proteção solar, sobretudo na parte oeste da edificação, e de sombreamento, como varandas e sacadas, observa-se que não há preocupação quanto a estes, e entretanto, as vistas para o mar estavam garantidas, pelo menos na década de 1960.

de intervenção e do entorno. Além disso, essas ações, por não estarem atreladas a mecanismos compensatórios de valorização, entre eles a contribuição de melhoria, instrumento já difundido neste momento, beneficiaram os proprietários dos terrenos e o setor imobiliário. Deste modo, os investimentos públicos recaíram na socialização dos custos, enquanto os benefícios foram privatizados.

Além da transferência dos redutos de lazer do centro da cidade para a orla marítima leste e suas adjacências, a valorização dessa região também foi fortalecida e sinalizada pela transferência da sede do Governo do Estado, que desde o século XVIII estava localizada no centro da cidade, para um terreno próximo à orla marítima leste, no bairro do Meireles, mais especificamente, a quatro quadras da Avenida Beira-Mar. Gabriele e Sampaio Neto (2007) descrevem a situação que provocou essa mudança:

O desejo de construção de um novo palácio, que abrigasse a residência oficial do chefe do executivo cearense, remonta ao final dos anos cinquenta. José Parsifal Barroso, governador do Ceará, empossado em 1959, insatisfeito com as rústicas instalações do Palácio da Luz, solicita, por esta data, a elaboração do projeto para o Palácio da Abolição ao arquiteto carioca Sérgio Bernardes. A relação entre ambos provém do ano anterior, quando Parsifal Barroso, Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio do governo do Presidente Juscelino Kubistchek, torna-se o responsável pela viabilização da construção do pavilhão que representava o Brasil na Exposição Internacional de Bruxelas, de autoria do mencionado arquiteto. Em retorno do Rio de Janeiro, onde residira enquanto ministro, o novo Governador ordena a demolição parcial do Palácio da Luz, cuja tipologia original era de edificação com pátio central, preservando-lhe, apenas, a ala correspondente ao gabinete de despacho. Com o valor correspondente à venda da área desocupada, adquire o terreno para o novo palácio, que compreende três quadras à Av. Barão de Studart, em altiplano na cota de 26 metros, próximas à orla marítima.

Embora iniciada na gestão de Parsifal Barroso,⁷⁹ que governou o Ceará de 1959 ao início do ano de 1963, a construção da nova residência se estendeu para outras gestões, por limitações financeiras, tendo sido inaugurado apenas em 1970, na gestão de Plácido Castelo.

Entre as obras que foram desenvolvidas em âmbito estadual, no início dos anos 1970, destacam-se, ainda, aquelas que são símbolos do período autoritário e do milagre econômico, como o Instituto Penal Paulo Sarasate, a Rodovia do Algodão (que fazia a interligação de Fortaleza ao Crato), a Rodovia Litorânea (ligando Fortaleza a Aracati), o terminal rodoviário de Fortaleza e o estádio de futebol Plácido Aderaldo Castelo (Castelão) (GABRIELE; SAMPAIO NETO, 2007). Segundo Accioly (2008, p. 167),

[...] de grande envergadura foram as ações do governo estadual, com a transferência do Palácio do Governo, localizado no Centro, para o (...) setor leste da cidade, contrapondo-se às diretrizes do PDCF, de reforçar a dimensão simbólica, cívica e cultural do centro tradicional. Este evento foi o prenúncio da descentralização, realizada à revelia de planos urbanísticos, e teve continuidade com a construção de outros equipamentos de grande porte como o Estádio Castelão, no Bairro Dias Macedo, iniciado em 1967 e concluído em 1973, e o Distrito Industrial, em Maranguape, em 1967.

⁷⁹ Parsifal Barroso, oriundo de Sobral (zona Norte cearense), venceu as eleições de 1958 para o Governo do Estado pelo PTB em coligação com o PSD, com o apoio do presidente Juscelino Kubitschek. Em âmbito estadual, o PTB apontava como partido em ascensão, tanto na zona Norte, como também na cidade de Fortaleza, com a figura de Carlos Jereissati, o qual seria uma força emergente da nova configuração política cearense.

É nesse contexto que

[...] os centros político-administrativos estaduais, efetivados nos anos de 1970, foram organizados como cidadelas afastadas dos núcleos urbanos tradicionais. Implantados em grandes vazios periféricos à cidade, obedecem a planos diretores que, na maioria dos casos, reproduziam o esquema de Brasília. (SEGAWA, 2002, p. 177).

A orla e suas proximidades, portanto, passaram a abrigar também edificações e equipamentos simbólicos na cidade, expressando uma modernidade que era consolidada na medida em que a cidade se expandia além-centro. O Palácio da Abolição afigurava-se como nova residência oficial moderna, desfrutando das vistas do mar.

O bairro do Meireles, “*área residencial preferencial dos estratos sociais mais elevados*” (Gabriele e Costa Neto, 2007), constituiu a localização do edifício (Erro! Fonte de referência não encontrada. e Figura 154) e de seu complexo, composto pela residência oficial do Governador, a capela, o Gabinete do Despacho e, posteriormente (em 1972), o Mausoléu Castelo Branco.

Sérgio Bernardes, arquiteto carioca de projeção nacional e internacional, propôs um edifício que valorizava as vistas da praia, tirando partido da cota elevada em relação ao nível do mar, além de aproveitar a ventilação natural por meio da implantação do edifício no sentido ortogonal ao terreno, proporcionando maior proteção contra a insolação desfavorável e inovou quanto à técnica construtiva empregada - estrutura metálica tubular⁸⁰ e fachadas de madeira e vidro, com varandas (Figura 155) - a exemplo das residências tradicionais do Ceará (VASCONCELOS, 2008).



Figura 153: Quadra com o complexo do Palácio da Abolição (o mar localiza-se à esquerda). A capela, na esquina, a residência, em sentido ortogonal à longitudinalidade do terreno, o anexo (Gabinete de Despacho), na parte central e o Mausoléu Castelo Branco, à direita

Fonte: www.archdaily.com.br. Acesso em: 20 abr. 2015.



Figura 154: O Mausoléu Castelo Branco após intervenções de restauro e requalificação, realizadas em 2011

Fonte: <http://goo.gl/fPWwUU>. Acesso em 2 jun. 2015.

⁸⁰ Segundo Gabriele e Sampaio Neto (2007, p.5), para a estrutura portante do Palácio da Abolição, se utiliza uma “*associação de dois tubos Mannesmann, de aço especial sem costura, com dez polegadas de diâmetro cada, como componente básico do seu sistema estrutural; com ele, configura vigas e pilares.*”

Quando da morte por acidente aéreo do então ex-presidente, o general cearense Humberto de Alencar Castello Branco, em 1967, foi solicitado ao mesmo arquiteto Sérgio Bernardes o projeto de um mausoléu (Figura 154) para guardar seus restos mortais, inaugurado em 1972. Incorporado ao terreno do Palácio da Abolição e integrando-se aos edifícios existentes, este projeto era arrojado do ponto de vista estrutural, constituído de uma caixa de concreto, com balanço de 30 metros sobre espelho d'água.

O caráter moderno - já conferido à região eleita pelos setores sociais dominantes - também foi impresso aos espaços livres da quadra do Palácio da Abolição, que tiveram paisagismo desenvolvido pelo arquiteto Fernando Chacel,⁸¹ com ampla flora nativa, além de riachos artificiais, configurando-se como um jardim tropical (GABRIELE; SAMPAIO NETO, 2007).



Figura 155: Detalhes construtivos do Palácio da Abolição: vigas e pilares metálicos em tubo e estrutura pavilionar

Fonte: www.archdaily.com.br. Acesso em: 20 abr. 2015.

5.1.2 Marcos legais e obras de infraestrutura urbana (1972-1979)

O PLANDIRF (1972)

Ao final da gestão de José Walter Cavalcante,⁸² prefeito de Fortaleza de 1967 a 1971, nomeado pelo governador Plácido Castelo conforme os ditames do regime militar, que eliminou, entre outras, as eleições diretas para as prefeituras das capitais estaduais, foi elaborado, pelo consórcio de empresas Serete S.A. Engenharia, SD Consultoria e Planejamento Ltda. e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana

⁸¹ Arquiteto pela Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, em 1953. Estagiou com Burle Marx e foi autor de vários projetos, sobretudo na Barra da Tijuca (RJ), assim como parques, a exemplo do parques Professor Mello Barreto e a Fazenda da Restinga.

⁸² José Walter Cavalcante (1927-) é engenheiro, formado pela Universidade Presbiteriana Mackenzie em São Paulo.

de Fortaleza (PLANDIRF), parte de uma política de âmbito federal no início dos anos 1970 - a contratação de “planos integrados de desenvolvimento” - este plano baseava-se na organização centralizada do planejamento regional francês, tendo como objetivo principal a integração regional (CASTRO, 1982; MUNIZ, 2006).

Propunha-se um zoneamento baseado em usos predominantes. Especificamente quanto às zonas de praia, o (PLANDIRF) as inseria em zonas especiais (Figura 156), que deveriam ser protegidas como patrimônio hídrico e destinada a recreação e lazer: previa o aproveitamento do Poço da Draga como área turística e de lazer e futuro uso comercial e de escritórios; a urbanização da faixa litorânea entre a Barra do Ceará e a Praia do Futuro; a construção da Avenida Beira-Mar e o saneamento da faixa litorânea (MUNIZ, 2006).



Figura 156: Uso do Solo proposto no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza
Fonte: Fortaleza (1972).

Verifica-se que esse plano retoma as premissas de planos anteriores quanto à incorporação da faixa litorânea para uma destinação de lazer. O plano também enfatizava “a necessidade de Fortaleza ‘ganhar o mar’, principalmente com uma política de incentivar o uso do solo”. (FORTALEZA, 1972, p. 248, 3a parte).

O PLANDIRF apresentava um plano básico de urbanização da faixa litorânea da barra do rio Ceará até a Praia do Futuro (Quadro 5), levando-se em conta sua condição metropolitana:

Hoje, em Fortaleza, quando se elabora um plano de urbanização a nível metropolitano, os aspectos de ocupação litorânea devem ser retomados com apropriado tratamento paisagístico, turístico e de usufruto local, porquanto servirá não só à cidade como toda a região. A configuração geográfica, generosa enquanto natureza-paisagem caracterizada

pelas dunas, possibilita tais recursos de ocupação, fazendo a cidade voltar maior atenção para suas praias, resposta do sertão em direção ao mar. (PLANDIRF, 3ª parte, p. 246).

Quadro 5: Usos Atuais (1972) e Propostos do PLANDIRF

Trecho	USO ATUAL (1972)		POLÍTICA E EVOLUÇÃO PROPOSTA DE USO DO SOLO		
	DOMINANTE	SECUNDÁRIO	CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO
a. BARRA DO CEARÁ E PRAIA DOS ARPOADORES	Vazio/ Recreação.	Residencial (precário).	Contenção da invasão residencial. Equipamento de recreação embrionário.		
b. PIRAMBU	Residencial (padrão baixo).	Comercial (padrão baixo).	Malhas-base de infraestrutura.	Substituição das edificações precárias. Liberação parcial da praia. Desenvolvimento de rede de infraestrutura.	Residencial padrão médio. Praia totalmente liberada. Edifícios sobre pilotis.
c. PRAIA FORMOSA E POÇO DAS DRAGAS	Ferrovia/ exportuária institucional.	Residencial (precário).	Estudo de viabilidade social e econômica de remoção das habitações precárias. Preparo dos locais para onde seriam removidos os habitantes de favela.	Remoção e/ou urbanização da favela da praia. Substituição das construções velhas, do porto e militares. Melhoria do acesso à área.	Centro Turístico. Comércio e escritórios de padrão alto. Torres isoladas.
d. PRAIA DE IRACEMA E MEIRELES	Residencial.	Recreação (clubes).	Residencial de padrão médio-alto. Hotéis e restaurantes. Construção do aterro.	Residencial padrão médio-alto. Densidade média. Começo de recreação e turismo no aterro.	Residencial padrão alto. Densidade média-alta. Recreação e turismo no aterro.
e. VOLTA DA JUREMA f. MUCURIBE	Residencial.	Recreação (clubes).	Residencial, padrão médio-alto. Densidade baixa. Incentivar conjuntos residenciais planejados com índice alto de área verde e em condições no vale do Maceió, desapropriação de área para parque público.	Residencial padrão médio-alto. Densidade média. Substituição de casas por edifícios sobre pilotis. No vale do Maceió, centro de parque público.	Residencial padrão médio-alto, comércio de luxo, hotéis. Densidade média-alta. Melhoria do parque.
g. PRAIA DO FUTURO		Residencial.			

Fonte: PLANDIRF (FORTAEEZA, 1972, p. 247), sistematizado por nós.

O plano também assumia como referências as experiências brasileiras quanto à urbanização de orlas marítimas, mormente as então recentes intervenções no Rio de Janeiro, como o Aterro do Flamengo, e o aterro e os calçadões da Praia de Copacabana:

No Brasil, as propostas mais significativas, em termos de urbanização da faixa litorânea, podem ser verificadas no Rio de Janeiro - desde o Aterro até a Baixada de Jacarepaguá. São obras e experiências que devem ser acrescidas ao nosso jeito de fazer cidades e Fortaleza, ao interferir na faixa litorânea, deveria aproveitar a experiência desse processo que vai tomando formas de urbanismo brasileiro. (FORTALEZA, 1972, p. 246).

Com base no exerto acima, abrimos espaço para uma pequena reflexão acerca da frase “*são obras e experiências que devem ser acrescidas ao nosso jeito de fazer cidades*”. (PLANDIRF, 1972, 3ª parte, p. 246). Poderíamos inferir que a abertura de vias litorâneas urbanizadas nos centros urbanos passava a compor a prática urbanística das cidades brasileiras, passava a fazer parte do “jeito brasileiro” de fazer cidades.

Assim, os objetivos do plano de urbanização, desde o PLANDIRF (FORTALEZA, 1972) eram

[...] equilibrar a tendência à interiorização que a cidade apresenta, aproveitando a costa litorânea com uso residencial, de recreação e de cultura; dar acessibilidade às praias compatíveis com os diversos usos da faixa contígua à mesma; incentivar e melhorar a urbanização precária das áreas do Pirambu, tendo em vista o adensamento populacional ali existente; recuperar a antiga área portuária. (PLANDIRF, 1972 3ª parte, p. 246).



Figura 157: Intervenções propostas ao longo da Avenida Beira-Mar, segundo o PLANDIRF
Fonte: PLANDIRF (FORTALEZA, 1972, p. 246).

Assim, a função da praia no que se refere ao uso do solo, segundo o PLANDIRF, seria a tendência para construção intensiva e desenvolvimento vertical e atração de usos residenciais e de recreação turística (hotéis, restaurantes, clubes e comércio especializado). Este plano indicava a criação de uma avenida-parque por meio da transformação da Avenida Beira-Mar, criando uma faixa larga com densa arborização, onde fosse possível, a fim de “*integrar a faixa litorânea ao resto da cidade, além de criar uma paisagem específica, que orientará a ocupação dos terrenos litorâneos*”. (FORTALEZA, 1972, p. 247).

Quanto ao traçado da via (Figura 157), as diretrizes do plano indicavam a criação de uma visão panorâmica da cidade e do mar, “*valorizando pontos paisagísticos e respeitando tanto quanto possível a presença das dunas*” (FORTALEZA, 1972, p. 247). Sugeria também o detalhamento da via como via de trânsito local, com baixa velocidade, mas com pistas separadas, cada uma em trânsito unidirecional, com travessia de pedestres em nível.

Um aterro de 3,5 quilômetros de extensão, desde a Praia Formosa (Praia de Iracema) até o Pirambu, de largura entre 100 e 300 metros, foi proposto para completar a Avenida Beira-Mar na parte leste. Na praia de Iracema, propunha-se a localização e concentração dos equipamentos culturais, como museus, teatros ao ar livre, campos de esporte, etc. Destacamos que nesse plano já havia indicação de participação privada na manutenção dos equipamentos públicos: “*na parte mais ampla do aterro propõe-se localizar um conjunto de hotel, restaurante e bar, o que contribuiria para o tratamento e a manutenção dos espaços abertos vizinhos, sem ônus para a Prefeitura*”. (FORTALEZA, 1972, p. 248).

Na área do Porto do Mucuripe, caracterizada pela presença da ferrovia e das dunas, indicava-se que não haveria tratamento paisagístico até o cruzamento com a ferrovia. Entre outras determinações, o plano previa também a localização e o pré-dimensionamento dos equipamentos de recreação e o aproveitamento de recursos paisagísticos.

Quanto à Praia do Futuro, na época “*quase totalmente desocupada*” (FORTALEZA, 1972, p. 248), verificava-se seu potencial quanto ao desenvolvimento físico da cidade em direção ao mar, com a extensão da Avenida Beira-Mar, cuja faixa paralela à praia deveria ser ocupada pelas residências, edifícios com até quatro pavimentos, clubes, hotéis e restaurantes. Esse bairro funcionaria como unidade residencial autônoma, com os eixos perpendiculares à avenida litorânea e paisagística com uso predominantemente comercial.

Por fim, quanto à recuperação da antiga área portuária, correspondente à Praia Formosa (Iracema) e Poço da Draga, indicava-se a remoção e (ou) urbanização das habitações faveladas, além da criação de condições para a ligação leste-oeste, soluções para o problema de saneamento da área, o estudo da possibilidade de retirada dos trilhos e do pátio de manobras. A recuperação dessa área viria a dar a Fortaleza “*uma nova imagem no que tange à melhoria de seu nível de urbanização e valorização de um dos seus mais belos recantos paisagísticos*”. (FORTALEZA, 1972, p. 248).

Castro (1982) explica certa má vontade com que o plano, em geral, foi recebido por lideranças profissionais e universitárias da cidade, tendo em vista que a existência da Universidade desde 1954 havia possibilitado a formação de “*apreciável acervo de conhecimentos e experiências locais*” (CASTRO, 1982, p. 27) à disposição da cidade, e dispensando, portanto, auxílio externo. Não por esse motivo, o plano não foi executado, servindo apenas como objeto de consulta sobre algumas

proposições. Uma das dificuldades verificadas na elaboração do PLANDIRF era a ausência de uma cartografia atualizada, que só foi desenvolvida nos anos de 1972 e 1978, mediante novos levantamentos aerofotogramétricos. Desde então, criou-se a Coordenadora de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (CODEF), em 1973, (posteriormente substituída pela Superintendência do Planejamento do Município – SUPLAM) cuja função seria o estudo sistemático sobre o planejamento, análise e proposição de diretrizes urbanísticas. Foi possível, assim, reunir as atividades municipais de planejamento, com trabalho interdisciplinar. Vale ressaltar que esse plano apresentava um estudo mais detalhado da orla marítima de Fortaleza, e diretrizes mais específicas para a ocupação, recuperação e abertura de vias nessa área da cidade. Ressalta-se o caráter turístico, residencial (de média e alta renda) e recreativo da orla.

No mesmo período retrocitado, durante a gestão do prefeito seguinte, Vicente Fialho (1971 a 1975), foram construídas várias vias novas na cidade, como a Avenida Aguanambi, a Avenida Borges de Melo, a Avenida Zezé Diogo (na Praia do Futuro), o Quarto Anel Viário (fazendo a interligação entre os bairros de Parangaba, Boa Vista, Passaré, Castelão e Cajazeiras), além da expansão da Avenida Antônio Sales.

Entre essas avenidas, destaca-se a Avenida Leste-Oeste, atual Avenida Presidente Castello Branco (Figura 23), situada na frente marítima central, inaugurada em 1973, que interligaria, juntamente com a Avenida Beira-Mar, áreas litorâneas funcionalmente importantes da cidade - a zona portuária do Mucuripe e a zona industrial da Barra do Ceará (BRUNO; FARIAS, 2015).



Figura 158: Postal dos anos 1970, com destaque para a Avenida Presidente Castello Branco (Leste-Oeste)

Fonte: <http://goo.gl/xC2CQH>. Acesso em: 1 maio 2015.

Na segunda metade dos anos 1970, no contexto de expansão e urbanização acelerada de Fortaleza (Figura 159), foram realizadas diversas obras de infraestrutura, como o sistema de saneamento, além de criação de parques urbanos, aproveitando-se as áreas verdes existentes com medidas de preservação paisagística, como o Polo de Lazer da Avenida Sargento Herminio (1976), o Parque Adahil Barreto (1977) e o Horto Municipal do Passaré (1977).

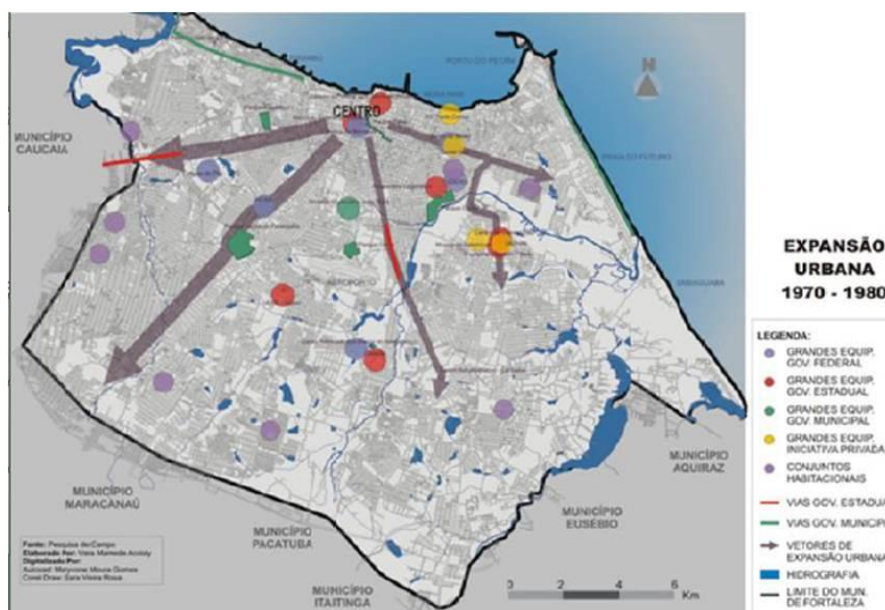


Figura 159: Expansão urbana de Fortaleza 1970-1980
Fonte: Accioly (2008, p. 211).

No que tange às obras de saneamento, ressaltamos aquela realizada em 1978, entre as gestões dos prefeitos Evandro Ayres de Moura (1975-1979) e Luiz Gonzaga Nogueira Marques (1978-1979), com a implantação do sistema de esgoto sanitário, com interceptores oceânicos, leste e oeste, com 150 km de rede coletora, mais um Emissário Submarino e uma Estação Elevatória (ACCIOLY, 2008; MAPURUNGA 2012) que beneficiou cerca de 500.000 habitantes, especialmente do centro e do bairro da Aldeota.



Figura 160: Vista do Monumento ao Saneamento de Base de Fortaleza, na Praia do Meireles, inaugurado em 1978, de autoria de Sérvulo Esmeraldo
Fonte: <http://goo.gl/eSrKi9>. Acesso em: 14 maio 2015.

A Avenida Beira-Mar, no contexto da realização de obras de saneamento retrocitadas, foi interdita para a construção - em 1976 - do interceptor oceânico, mediante instalação de tubulação sob a faixa de areia, para a interligação dos esgotos e interceptação dos cursos d'água entre o riacho Maceió e o riacho Jacarecanga, na Avenida Leste-Oeste. A ação implicou na devastação de coqueiros de um trecho importante da avenida. A interdição aconteceu até o início do ano de 1978, como mostra a reportagem do *O Povo* (09/01/1978, p. 6). Esse ano também corresponde à inauguração do Monumento ao Saneamento de Base de Fortaleza (Figura 160), de autoria do artista Sérvulo Esmeraldo, uma escultura de grande porte, de aço tubular, pintado medindo 33,90 metros de comprimento por 11,20 metros de largura por 1,5 metro de diâmetro, que se configuraria como um marco da paisagem da avenida, situado justamente na “Praia do Náutico” e, atualmente, ponto de referência para chegada à feirinha de artesanato.

Ao mesmo tempo, previa-se o prolongamento da Avenida Beira-Mar na direção oeste, para encontrar a Avenida Leste-Oeste, como mostra a reportagem a seguir:

A Coordenadoria de Desenvolvimento de Fortaleza (CODEF) está levantando junto ao Serviço de Patrimônio da União, todos os terrenos de marinha e concessões de aforamento, para efeito de desapropriações dos imóveis no prolongamento da Beira-mar até a Leste Oeste, incluindo a área do Poço da Draga, já declarada de utilidade pública. A execução da obra ficará para a administração seguinte à do prefeito Evandro Ayres. [...] O prolongamento da avenida Beira-Mar, em estudo, passa pela Praia de Iracema, estaleiro do Poço das Dragas, por trás da Secretaria da Fazenda e chega à Leste-Oeste, na altura da Barão do Rio Branco. (O POVO, 26 fev. 1978).

Esse prolongamento, contudo, ligação que formaria uma via litorânea contínua ao longo da orla marítima de Fortaleza, não chegou a ser executado. E a ligação viária se realizou internamente, pela Avenida Almirante Barroso ou pela Avenida Monsenhor Tabosa. Ressaltamos que a área do Poço da Draga continuou isolada das ações voltadas para a orla da cidade, e de seu espaço urbano (ALMEIDA, 2015).

O Plano Diretor Físico e a legislação de uso e ocupação do solo: leis municipais 4.486, de 1975; e 5.122-A, de 1979

Sobre os planos diretores vigentes na época, lembramos que, embora o Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (1963) não tenha sido implementado, a expansão urbana e a construção de edificações de 1962 a 1975 passou a ser regida pelo Código Urbano Lei N° 2004 sancionada em 6 de agosto de 1962.

Outrossim, o PLANDIRF (1972) não foi oficializado como lei, embora o macrozoneamento proposto tenha servido como base para a elaboração de outras leis urbanísticas, como a Lei Municipal 4.486, de 1975 (Plano Diretor Físico e Lei de Uso e Ocupação do Solo) - depois substituída pela Lei Municipal 5.122-A, de 1979 (FORTALEZA, 1979b). Muniz (2006, p. 197) explica que “a Lei 4.486 de 23 de março de 1975 e a Lei 5.122A de 23 de março de 1979,

denominadas de Plano Diretor Físico de Fortaleza, caracterizaram-se pelo fato de representarem um detalhamento, ou, quando muito, atualizações do PLANDIRF à situação do Município”.

Nesse macrozoneamento proposto, dividia-se a cidade em duas zonas (urbana e de expansão urbana). Para a efetivação do plano, a cidade também foi compartimentada em zonas comerciais, com corredores específicos para essa atividade, zonas residenciais, áreas de lazer e uma zona industrial (Distrito Industrial de Maranguape), além da indicação de outros distritos industriais na região metropolitana (ACCIOLY, 2008). O modelo de uso e ocupação proposto pelo Plano Diretor Físico de Fortaleza se direcionava à criação de subcentros, com estímulo ao adensamento populacional e à localização de atividades que induzissem a ocupação (MUNIZ, 2006).

No zoneamento da Lei de Uso Ocupação de 1975 (Lei Municipal 4.486, de 1975), em vigor até 1979, a orla da cidade de Fortaleza compreendia, em sua maior parte, a Zona Especial de Praia (E2), com exceção da zona portuária, da Barra do Ceará e da Sabiaguaba (FORTALEZA, 1975). A orla da Avenida Beira Mar, por exemplo, enquadrava-se nessa classificação. O gabarito máximo permitido para edificações residenciais nessa zona era de, no máximo, três pavimentos (BARROSO, 2015). Vale ressaltar, ainda, algumas áreas contíguas à orla da Avenida Beira Mar, como a zona R1, a Sudeste (zona de baixa densidadedestinada ao uso residencial unifamiliar) e a zona R2, a Sudoeste da Avenida Beira-Mar (zona de média densidade, em que permitia-se a construção de até oito pavimentos) (Figura 161).

Destarte, quando da revisão da Lei Municipal nº 4.486 de 1975, o Plano Diretor Físico – *Lei Municipal 5.122A de 23 de março de 1979* subdividiu o município em quatro tipos de zonas - Comercial, Residencial, Industrial e Especial. As Zonas Especiais de Uso (ZE) foram determinadas de acordo com o interesse especial da Administração Pública ou em razão das peculiaridades de algumas áreas municipais quanto ao seu uso naquele momento, ou quanto à perspectiva de seu aproveitamento. Constavam de espaços, estabelecimentos e instalações sujeitos à preservação ou a controle específico, tais como: setores, edificações e monumentos de caráter histórico, lagoas, lagos, represas e entornos, áreas de valor paisagístico especial, quartéis, aeroportos e áreas de influência (observada a legislação específica sobre o assunto), Cidades Universitárias, cemitérios, Centro Cívico-Administrativo, Jardim Botânico e zoológico, parques urbanos, praças etc. (FORTALEZA, 1979b).

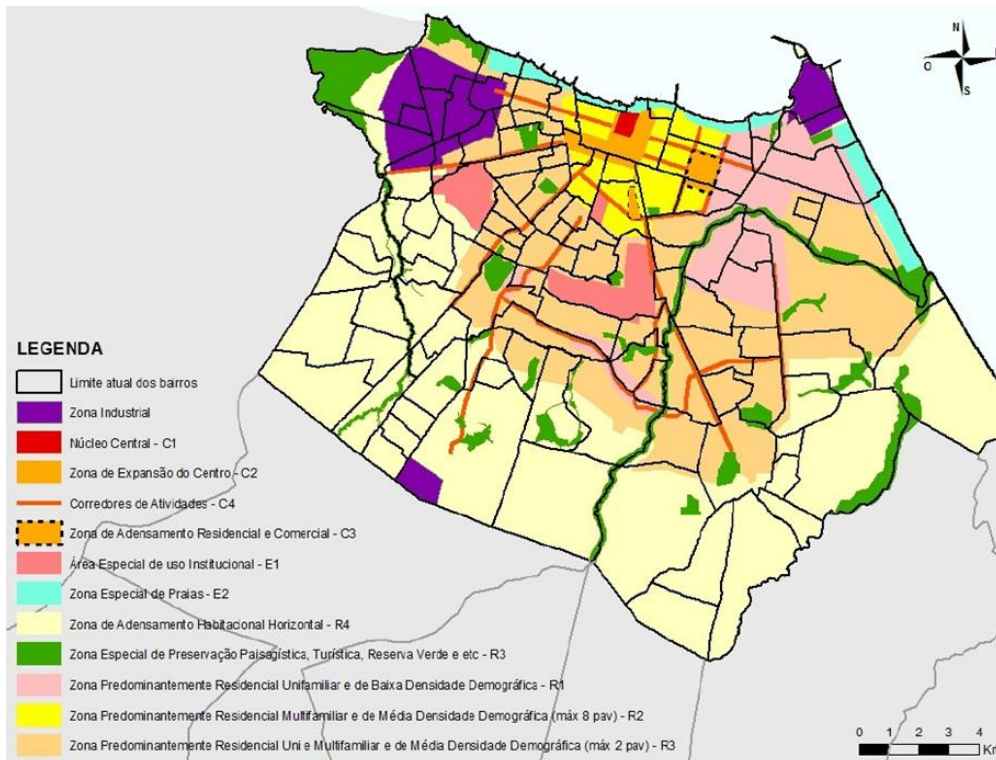


Figura 161: Zoneamento conforme Plano Diretor de Fortaleza, Lei Municipal 4.486 de 1975
Fonte: Barroso (2015, p. 53).

As Zonas Especiais de Uso (ZE) foram divididas em sete categorias, a saber: Zona Especial de Proteção Verde Paisagística e Turística (ZE1); Zona Especial com Casos Específicos de Uso (ZE2); Zona Especial de Uso Predominantemente Institucional (ZE3) e Zonas de Praia e de Dunas (ZE4, ZE5, ZE6 e ZE7).

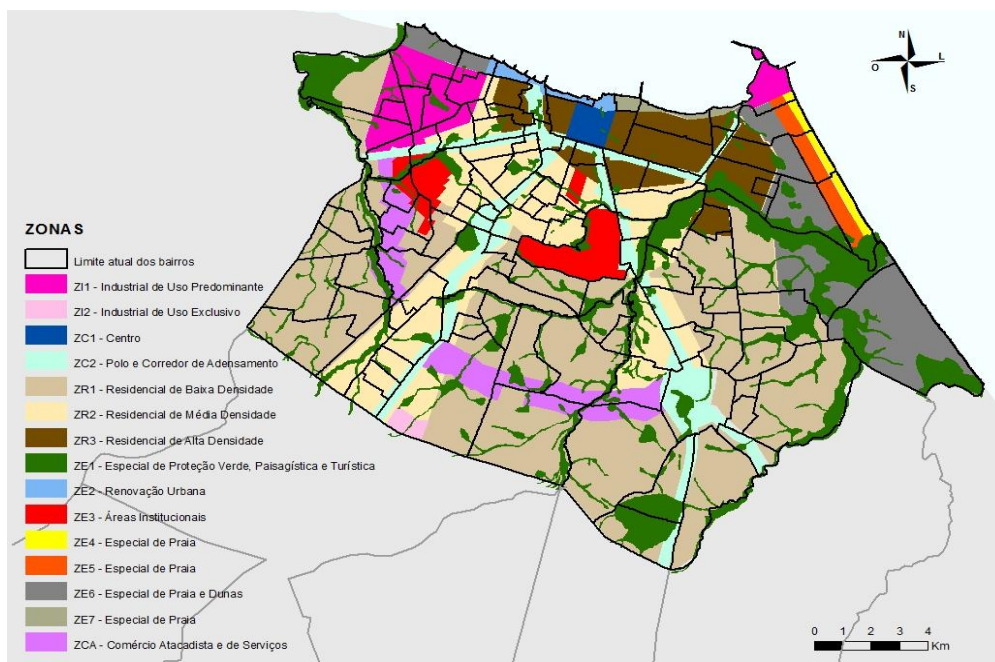


Figura 162: Uso e Ocupação do Solo conforme a Lei 5.122-A de 1979; a orla da Avenida Beira-Mar corresponde à ZE7
Fonte: Barroso (2015, p. 55).

Nessa divisão, a orla foi classificada, na sua maior parte como Zona Especial (ZE), com exceção da área portuária do Mucuripe (Quadro 6). Apenas a Zona Especial Institucional não se localiza na orla. O critério de classificação das Zonas de Praia (e Dunas) levou em conta aspectos como a preservação de aspectos paisagísticos típicos da zona de praia, estreitamente relacionados a relevo, vegetação e recursos hídricos, além do potencial turístico e do nível de atendimento de infraestrutura destas.

Quadro 6: Uso e ocupação do solo relativo à orla de Fortaleza de acordo com o PDF (1979)

ZONA	Setor (orla)	
ZE1	Zona Especial 1	Barra do Rio Ceará
ZE2	Zona de Renovação Urbana	Praia de Iracema / Poço das Dragas / Pirambu
ZE4	Zona Especial de Praia	Praia do Futuro (faixa externa)
ZE5	Zona Especial de Praia	Praia do Futuro (faixa interna)
ZE6	Zona Especial de Praia e Dunas	Barra do Rio Ceará e Sabiaguaba
ZE7	Zona Especial de Praia	Praia do Mucuripe, Volta da Jurema, Meireles, Praia de Iracema
ZI1	Zona Industrial Predominante	Área do Porto do Mucuripe

Fonte: Fortaleza, 1979.

Quanto às zonas residenciais, o critério de classificação se deu quanto à densidade demográfica, da seguinte forma: ZR1 (Zona Residencial Unifamiliar de baixa densidade, com 70 hab/ha); ZR2 (Zona Residencial Unifamiliar e Multifamiliar de média densidade demográfica, com 150 hab/ha) e ZR3 (Zona Residencial e Multifamiliar de alta densidade demográfica, com 250 hab/ha). Para a pesquisa sob relatório, destacamos a ZR3, que passou a incidir sobre a área contígua à Avenida Beira Mar.

Analisando-se o modelo de verticalização proposto, verifica-se que nas Zonas Especiais de Praia e (ou) Dunas, passou a ser permitido construir edificações de até 12 pavimentos, com 48 metros de altura, assim como no bairro do Meireles. Especificamente, na orla da Avenida Beira-Mar passou a ser permitido construir até 18 pavimentos (com altura máxima de 72 metros). A área central permaneceu como aquela que permitia as maiores alturas, dentro do modelo proposto (Quadro 7).

Quadro 7: Quadro indicativo do modelo de verticalização proposto no PDF (1979)

ZONA	MODELO VERTICAL
ZC1	20 pavimentos com altura de até 95 metros
ZC2 e ZE7	18 pavimentos com altura de até 72 metros
ZR2, ZR3, ZCA, Corredor de atividades, ZE4, ZE5, ZE6 e ZI1	12 pavimentos com até 48 metros de altura
ZR1 e ZE1	2 pavimentos sem determinação de altura

Fonte: Fortaleza (1979b).

No que tange à orla marítima e à Avenida Beira-Mar, estes novos índices e gabaritos passaram a possibilitar intensas transformações espaciais na área, ao incentivar a substituição paulatina das residências, tanto de veraneio como de pescadores, além dos pequenos restaurantes, por hotéis e arranha-céus de luxo. Esse processo favoreceu o aumento do preço da terra, fato que impulsionou os bares e restaurantes para a margem Leste da avenida.

Na análise da expansão urbana pode-se perceber que o “discurso competente” da cidade ideal do plano não se realiza, mas as normas regidas pela legislação atendem a lógica do mercado imobiliário, provocando a perda do patrimônio coletivo, das relações espaciais, rompendo-se os laços consolidados de sociabilidade. Além de comprometer a qualidade espacial, priva a sociedade das áreas de valor simbólico, dos espaços de lazer, dos locais de encontro e sociabilidade. Desse modo, as legislações interferiram no modo de vida da população e na divisão socioespacial, promovendo uma valorização diferenciada entre as áreas da cidade. (ACCIOLY, 2008, p. 208).

Portanto, essa nova legislação urbana passou a permitir a modificação intensa de sua paisagem e, por conseguinte, a mudança brusca no modo de vida urbano. Como mostra Souza (2015), entretanto, não apenas a legislação, mas também a ocupação já iniciada pela iniciativa privada demonstrava um processo de verticalização incipiente na área.

Ao tratar sobre a ocupação hoteleira ao longo da Avenida Beira-Mar, ela confirma esta questão:

Quando os primeiros hotéis foram construídos em Fortaleza, não havia regulamentação legal para o planejamento de seus projetos. Quanto aos empreendimentos hoteleiros implantados na Avenida Beira Mar, na década de 1970, também não foi muito diferente. A inexistência de parâmetros que orientassem o projeto, do ponto de vista programático e da ocupação do terreno com relação ao seu aproveitamento, bem como os limitados conhecimentos estruturais e técnicos da época, induziram a alguns equívocos e restrições (impermeabilização do lote, fragmentação espacial por excesso de pilares, ambientes enclausurados, por exemplo). Mas, em 1975, entra em vigor [...] a Lei nº 4.486 (de Uso e Ocupação do Solo), que estabeleceu alguns indicadores de aproveitamento dos lotes, a saber, os recuos mínimos obrigatórios e o número máximo de pavimentos (gabarito). Porém, apesar dos parâmetros definidos na Lei, esses primeiros hotéis da orla foram construídos à margem dos limites permitidos. (SOUZA, 2015, p. 54).

Os primeiros hotéis da orla da Avenida Beira-Mar foram construídos nos anos 1970 - a exemplo do Hotel Beira-Mar (1972), com nove pavimentos; do Imperial Othon Palace (1978), com seis pavimentos; e do Hotel Esplanada⁸³ (1979) (Figura 163 e Figura 165), com dezenove pavimentos. Tanto o Hotel Beira-Mar como o Imperial Othon Palace (com 54 metros de altura) (Figura 165) não seguiram os parâmetros da Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo 4.486, de 1975, quanto a recuos, além das especificidades relacionadas à função hoteleira propriamente dita. Importa inferir que até 1979, a Lei 4.486 permitia a constrição de edificações de usos de serviços como hotéis, restaurantes, com pilotis mais três pavimentos.

⁸³ O Hotel Esplanada, projetado pelo arquiteto carioca Paulo Casé, representa, tanto um marco na paisagem, devido à sua volumetria, expresso pela verticalidade e diferenciação compositiva, assim como um marco na trajetória hoteleira da cidade. Encontra-se em processo de demolição.



Figura 163: Hotel Esplanada, um marco verticalizado na paisagem da orla da Avenida Beira-mar

Fonte: <http://biztravels.net/biztravels/hjpg/h40375.jpg>. Acesso em: 14 maio 2015.



Figura 164: Ocupação da orla da Avenida Beira Mar por edificações verticalizadas (hotéis e residências multifamiliares). No postal da década de 1970 (esquerda), vê-se o Edifício Arpoador (década de 1970), o Hotel Imperial Othon Palace (em construção) e o Edifício Palácio Atlântico (construído na década de 1960). Na Figura 29, o Imperial Othon Palace já finalizado

Fonte: <http://goo.gl/7XQCtU> (esquerda) e <http://goo.gl/8v7kqb> (direita). Acesso em: 12 maio 2015.

Souza (2015) explica como esses novos empreendimentos hoteleiros aproveitavam as visuais marítimas, ao situarem os locais de permanência (unidades habitacionais e ambientes sociais) na face norte dos empreendimentos. Este aspecto reforça o caráter da cidade de Fortaleza, que se tornava litorâneo, e dos novos modos de vida que passaram a compor o seu cenário urbano, sobretudo dos anos 1980 em diante.



Figura 165: Vista da orla marítima de Fortaleza e do início da verticalização na Praia de Iracema (primeiro plano) com o Hotel São Pedro (inaugurado no início dos anos 1950), e na Avenida Beira-Mar, ao fundo, onde pode-se perceber o Hotel Esplanada (inaugurado na década de 1970)

Fonte: <http://goo.gl/DVG4Tp>. Acesso em: 1 maio 2015.

O caso das edificações residenciais multifamiliares erguidas ao longo dos anos de 1970 não foi muito diferente daquelas de função hoteleira. Houve transgressões quanto à lei para o gabarito máximo permitido. A verticalização residencial não era permitida na orla, até o ano de 1975. Malgrado essa determinação, edifícios residenciais verticalizados foram implantados na orla, a exemplo do Edifício Granville (1976 a 1979) (Figura 166) e o Edifício Solar da Praia (projeto de 1976).⁸⁴



Figura 166: Edifício Granville, projeto do arquiteto Acacio Gil Borsoi, entre 1976 e 1979

Fonte: <https://goo.gl/NHVBrB>. Acesso em: 19 abr. 2014.

⁸⁴ Estas informações sobre os edifícios residenciais foram fornecidas pela arquiteta Marcia Cavalcante, pesquisadora da Universidade Federal do Ceará, cujo tema de sua pesquisa de doutorado corresponde aos edifícios residenciais multifamiliares em Fortaleza.

5.1.3 A urbanização da Avenida Beira-Mar (1978-1982)

Quanto às obras relacionadas à transformação da Avenida Beira-Mar em “parque urbano” linear, conforme previsto no PLANDIRF desde 1972, foi somente no final dos anos 1970 que foi iniciada a chamada “Urbanização da Avenida Beira Mar”, com um projeto específico de calçada, paisagismo e equipamentos de lazer para essa avenida. O arquiteto Otacílio Teixeira Lima Neto⁸⁵ (1946-2013), formado pela Universidade Federal do Ceará em 1974 (NOGUEIRA *et al*, 2005), como arquiteto da Coordenadoria do Desenvolvimento de Fortaleza (CODEF), foi o coordenador desse projeto. O desenho proposto era inusitado se comparado ao contexto e trajetória do desenho urbano e do paisagismo local.⁸⁶ Soma-se a isto o porte do projeto:

O projeto de urbanização da Beira-Mar compreende uma extensão de 4.500 metros de comprimento, na faixa de praia mais tradicional da cidade, em uma zona intensamente usada pelos banhistas. A sua construção está sendo feita por etapas. A primeira etapa foi concluída em janeiro de 1979 e uma segunda parte está em execução, com conclusão prevista para o final de abril próximo. (CBA, 1982, p. 86).

No decorrer dessa obra (realizada de 1978 e 1982), segundo a transcrição acima, houve mais de um gestor municipal e estadual, respectivamente. A execução do projeto perpassou as gestões dos governadores Waldemar Alcântara, de 1978 a 1979, e Virgílio Távora,⁸⁷ de 1979 a 1982. No âmbito municipal, estiveram os prefeitos Luiz Gonzaga Nogueira Marques (1978 a 1979) e Lúcio Alcântara⁸⁸ (1979 a 1982). Evidenciamos, com efeito, outro aspecto inusitado quando observamos o percurso do planejamento urbano e das políticas públicas voltadas para a orla marítima da cidade, marcado pela descontinuidade de planos e projetos em virtude da falta de visão de continuidade dos gestores. A obra - embora conduzida de forma pontual - conseguiu perpassar várias gestões, certamente por interessar a diversos setores sociais (públicos e privados), além de ser uma expressão notável das iniciativas de modernização na cidade.

⁸⁵ Também participou da concepção de projetos como Reforma da Praça José de Alencar, Parque Pajeú, Projeto para a Praça 31 de Março, Lagoa do Opaia e Parque Adail Barreto, segundo informações de Emiliano Cavalcante, seu filho.

⁸⁶ Como confirmam Paiva e Diógenes (2012), o paisagismo moderno foi introduzido de forma alheia ao desenvolvimento da arquitetura moderna na cidade de Fortaleza. As experiências relevantes de paisagismo moderno fariam parte, sobretudo, da produção arquitetônica privada (jardins residenciais), na década de 1970. Assim, “*não se constituiu nem uma cultura para a necessidade de tratamento paisagístico das áreas não edificadas, nem tampouco havia profissionais arquitetos especializados nesta prática*” (PAIVA; DIÓGENES, 2012, p. 6). Embora não executados, o mais importante paisagista brasileiro, Roberto Burle Marx, havia concebido em 1973 jardins públicos em Fortaleza, em avenidas como Aguanambi, Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste) e José Bastos. Fonte: <http://www.ufrgs.br/docomomo/seminario%208%20pdfs/066.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2014.

⁸⁷ Virgílio Távora voltou a governar o Estado do Ceará no final dos anos 1970. Considera-se que foi durante o seu governo que o processo de modernização foi consolidado, pela realização de obras estruturais como o sistema Pacoti-Riachão, a energização rural e o término do Distrito Industrial, além da construção de várias rodovias no Estado.

⁸⁸ Filho de Waldemar Alcântara, Lucio Alcântara (do PSDB) é médico, escritor, membro da Academia Cearense de Letras, professor da Faculdade de Medicina da UFC, teve sua gestão em Fortaleza - entre 1979 e 1982 - marcada pela construção de polos de lazer, entre outras ações (PARENTE, 2000).

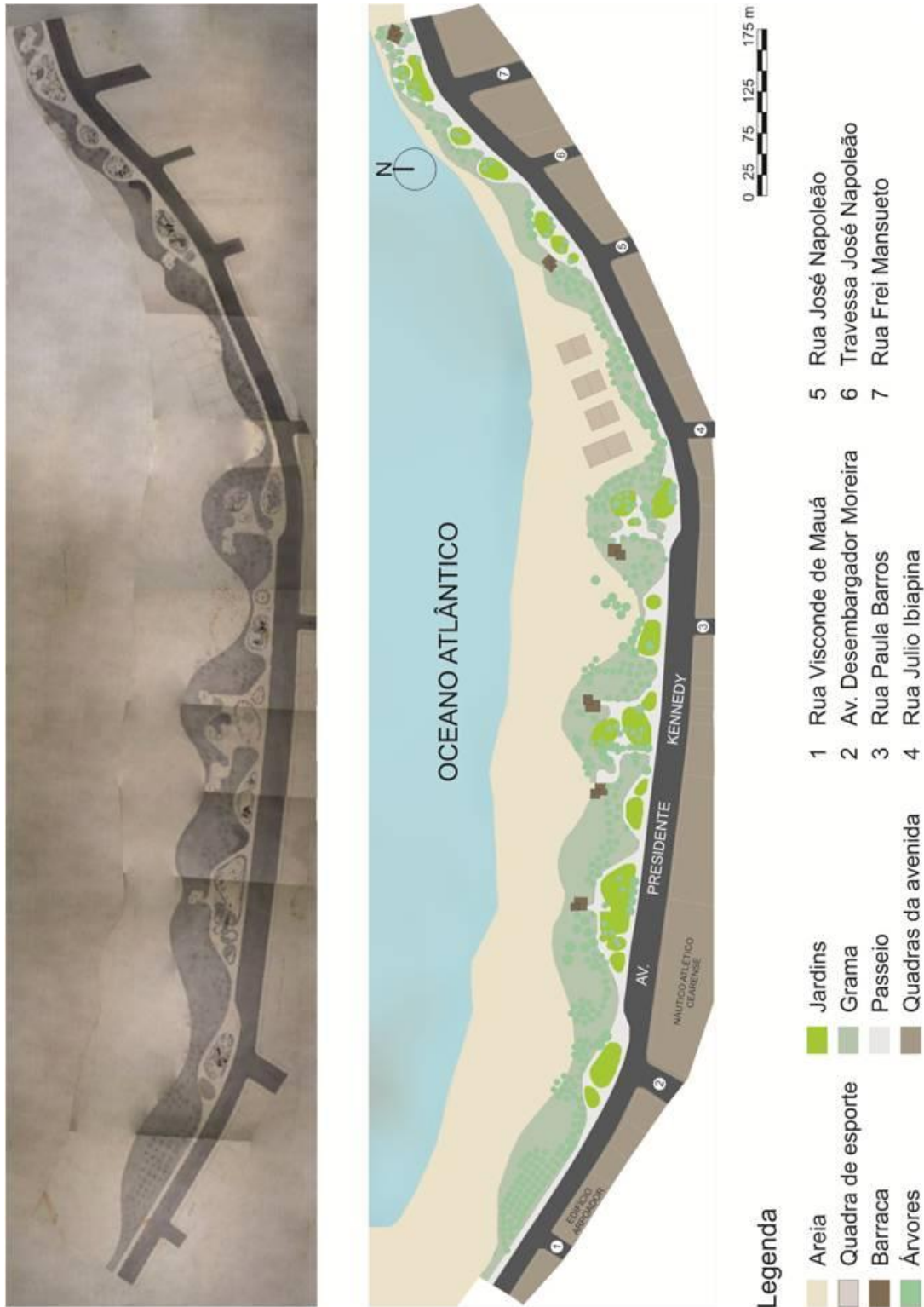


Figura 167: Plano Geral do Projeto Paisagístico “Urbanização da Avenida Beira-Mar” (em preto e branco, segundo prancha de 1978 da CODEF e exercício de reconstituição em cores).⁸⁹
Fonte: Arquivo da Coordenadoria de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza, modificada por nós.

O programa contava, entre outros, com o passeio (calçadão), conforme o desenho da Figura 167, com bancos, bares, quadras de esporte, pista de *skate* e patins, barracas, jardins e

⁸⁹ A prancha encontrada nos acervos da Prefeitura Municipal, de 1978, constava de 5,50 metros de comprimento e 1,10 metro de altura, e não foi possível escanear o desenho. Foi realizado registro fotográfico por partes e remontagem da prancha.

gramados, anfiteatros, e locais para a prática do *camping*, entre outros equipamentos, elementos paisagísticos e serviços (Figura 168, 169 e 170). Segundo o autor do projeto, Otacílio Teixeira Lima Neto, a sua elaboração se deu de forma experimental e artesanal: “*não tínhamos levantamentos precisos da topografia e da vegetação, a não ser aerofotogrametria de cidade, que foi transportada de 1:2000 para 1:200, a escala do projeto*” (CBA, 1982, p. 86). Os percursos e a vivência da equipe na área de intervenção foram por demais necessários para se ter a familiaridade com o lugar e suas características e, somente assim, dar-se início ao projeto.

O desenho foi pensado de forma que, em caso de necessidade, pudesse ser alterado ou ajustado: “*desenhamos os contornos dos passeios de uma forma ondulada, sem rigidez. Quando a construção começou instalamos uma prancheta no canteiro de obras e ali, a cada obstáculo, refizemos o que foi necessário, sem nenhum transtorno*”. (CBA, 1982, p. 86). Esse caráter experimental e artesanal marca também a escolha de materiais para o seu piso e o desenho.



Figura 168: Detalhe do calçadão, com rampa de acesso. Anos de 1980
Fonte: fotografias de Gentil Barreira, cedidas por Emiliano Cavalcante.

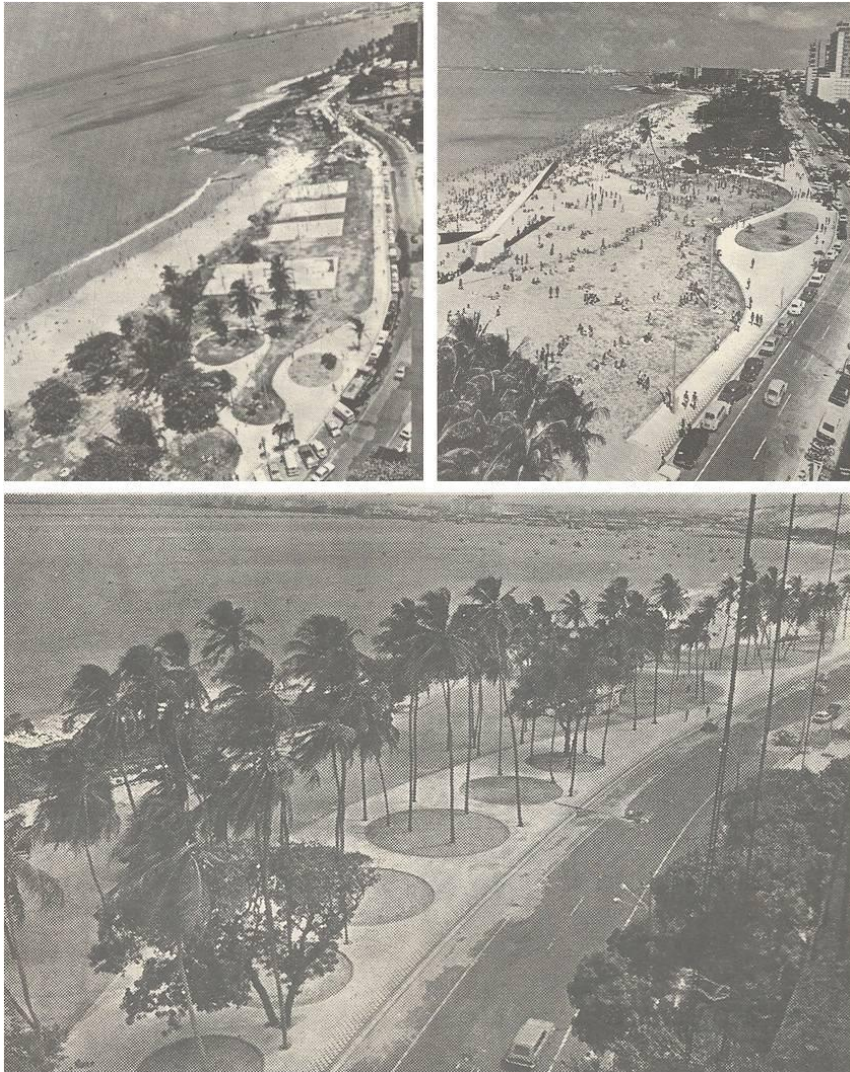


Figura 169: Trechos do calçadão da Avenida Beira-Mar, anos de 1980
 Fonte: fotografias de Gentil Barreira, cedidas por Emiliano Cavalcante.



Figura 170: Equipamentos do calçadão da Avenida Beira-Mar: barracas (esquerda) e anfiteatro (direita)
 Fonte: fotografias de Gentil Barreira, cedidas por Emiliano Cavalcante.

No caso do piso escolhemos o mosaico, que foi um material de largo uso no passado, tanto nos melhores salões quanto nas calçadas. É um piso relativamente barato, tem a alternativa da cor, boa resistência, fácil reposição e antiderrapante, sendo, por isto, o mais indicado para pisos de parques e praças. Porém, desde o advento da cerâmica, ele só tem sido usado em pequenas quantidades e em poucos casos. Mesmo assim o especificamos e algumas fábricas se reuniram para atender à solicitação. Um pedido daquele porte, segundo os fabricantes, só havia sido feito há uns 15 anos atrás e, mesmo assim, em menor quantidade. (CBA, 1982, p. 86).

A experiência de aplicação do mosaico e de solicitação de sua fabricação em grande quantidade rendeu resultados satisfatórios quanto ao seu uso e finalidade. Segundo o autor, após a obra do calçadão, “o mosaico ‘pegou’ de novo e a cidade voltou a usá-lo em quantidade” (CBA, 1982, p. 86), possibilitando a recriação de um mercado específico para ele.

Outro fato com suporte no qual podemos constatar o caráter empírico da realização e execução do projeto foram os detalhes do piso decidido durante o desenrolar da obra:

[...] observamos que teria um bom efeito, um desenho que arrematasse as bordas do calçadão, pelo lado da rua. A solução surgiu, inspirada em uma retícula gráfica ampliada, usada em um trabalho de programação visual da própria Prefeitura. Esta retícula formava um bordado, que lembrava uma varanda de rede. Foi uma espécie de acaso anexado ao projeto. Só que, para anexarmos aquele acaso ao mosaico precisávamos de nove formas diferentes e não temos aqui pessoal especializado neste tipo de coisa. Alguém, que não nos ocorre no momento, sugeriu uma solução de improviso. E um artesão local, torcendo o ferro de uma forma rude, fez as tais formas que resolveram bem a questão. (CBA, 1982, p. 87).

O projeto chegava a detalhar o mobiliário urbano - como as peças de concreto que sustentam as tabelas de basquete, além das formas destinadas à sua execução. Durante a obra, decidiu-se usar as peças de meio-fio de concreto (no sentido horizontal) também como arremate para os contornos dos calçadões.

Destacou-se, ainda, a possibilidade de estender o comprimento do calçadão em mais de 330 metros, com a inversão do sentido do caimento dos passeios para o lado das praias.

Isso economizou aterro e fundação, que permitiu uma extensão final de 830 metros sem acrescentar nem um centavo aos custos. Esta medida foi adotada na segunda etapa, da seguinte forma: estipulamos que o volume do aterro deveria se resumir à metade do que havia sido calculado, compensando a falta com a própria areia local. No final deu tudo certo, com a diferença, construímos um anfiteatro à beira do mar, com capacidade para 1500 pessoas. (CBA, 1982, p. 88).



Figura 171: Mapa indicando a situação, em 1982, e localização do Projeto de Urbanização da Av. Beira Mar, que incluía não apenas a orla do Meireles e o trecho do Mucuripe, mas abrangia também a área central da cidade. Trecho 1 - Frente Marítima da Área Central; Trecho 2 - Frente Marítima entre a Desembargador Moreira até a Praia de Iracema; da Rua Teresa Hinko até a Avenida Abolição; Trecho 3 - do Náutico Atlético Cearense até a Rua Frei Mansueto; Trecho 4 - da Rua Frei Mansueto até a Rua Teresa Hinko

Fonte: CBA (1982), modificado por nós.

Sobre o segundo trecho a ser executado, este correspondente ao intervalo da rua Tibúrcio Cavalcante e a Volta da Jurema, informava o jornal *O Povo* (17 de fevereiro de 1978, p. 10):

A Coordenadoria do Desenvolvimento de Fortaleza - CODEF - concluiu o projeto de urbanização da Beira-Mar, desde a Volta da Jurema até o Clube da AABB. No tratamento proposto, esclarece o coordenador Cyro Regis Castello Vieira, foram reservadas áreas para camping, prática de esportes, barracas de carnaúba, jardineiras e até um pequeno mirante. O detalhe principal será o calçadão, com desenhos geométricos e variações visuais convidativas ao passeio dos banhistas. [...] Uma proposta já existente foi reformulada para este fim. [...] Da Volta da Jurema ao Clube AABB se distribuem banquinhos, jardineiras, pedriscos, trechos pavimentados, barracas padronizadas construídas em carnaúba, para aproveitar matéria prima local, um pequeno mirante na altura da praia dos Diários, tendo como base a murada de pedras do local e outros equipamentos. No tratamento idealizado pela Coordenadoria, serão reservadas áreas para a prática de esportes como campos de pelada e de frescobol, quadras para vôlei e basquete. O camping será permitido na área do Náutico, onde já acampam os turistas. O mais importante no projeto, esclareceu Cyro Régis Vieira, é o aproveitamento do traçado da Beira-Mar; procurou-se dar um aspecto urbanístico voltado para as atividades de lazer, com o privilégio de uma beira-mar. O calçadão, com design geométrico, varia de acordo com a topografia de cada trecho. É mais largo num canto, mais estreito no outro, completa-se com jardineiras em outras áreas e integra-se a bolsões com pedriscos, enfim, será convite ao passeio. As barracas, padronizadas e em estilo bem típico, serão tantas quantas o espaço permitir.

O trecho dessa matéria revela mais uma vez a busca pela utilização de elementos “típicos” locais, ou melhor, existentes, para o calçadão: além da madeira local (carnaúba)⁹⁰ como elementos

⁹⁰ A madeira de carnaúba foi amplamente empregada nas construções do período colonial no Ceará, principalmente no madeiramento de cobertas; entretanto, hoje é proibido o seu corte indiscriminado.

estruturais de alguns equipamentos, o aproveitamento das muradas de pedra, também os usos já praticados e considerados lícitos, aceitáveis e modernos - como o *camping*. Nesta pesquisa, não tivemos acesso à especificação das espécies vegetais do paisagismo, mas, pelas fotografias e alguns relatos de moradores da época, percebem-se os coqueirais como elementos marcantes na paisagem.

Verifica-se pelo desenho proposto - marcado pelo uso da curva, das linhas ondulantes, de círculos e elipses para delimitação das áreas - semelhanças de concepção com calçadões realizados na época em outras cidades brasileiras. Vale ressaltar, entretanto, que o movimento curvilíneo acontece de modo mais acentuada no caso de Fortaleza. O calçadão tem larguras variadas. O desenho do mosaico, porém, é menos dinâmico do que aquele implementado em Copacabana segundo projeto de Burle Marx alguns anos antes.



Figura 172: Calçadão da Praia de Copacabana, Rio de Janeiro-RJ: larguras fixas e paginação de piso com curvas
Fonte: <http://goo.gl/atmq3Y>. Acesso em: 2 abr. 2014



Figura 173: Calçadão curvilíneo da Avenida Beira-Mar, Fortaleza: largura variável
Fonte: <http://goo.gl/OQgIYU>. Acesso em: 2 mar. 2015.

A Superintendência Municipal de Obras e Viação (SUMOV) ficou responsável pela execução da obra de urbanização, tendo aberto concorrência entre empresas da construção civil, para a realização do projeto com recursos provenientes da Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Seria também responsabilidade da SUMOV a execução da drenagem.

A inauguração do primeiro trecho do projeto de Urbanização da Avenida Beira-Mar (correspondente ao trecho entre o Clube Náutico Atlético Cearense e a Rua Frei Mansueto) data de 1979 (Figura 171). As autoridades, assim como as empresas envolvidas deram bastante credibilidade ao acontecimento, fato que pode ser percebido através das notícias e anúncios veiculados (Figura 174).

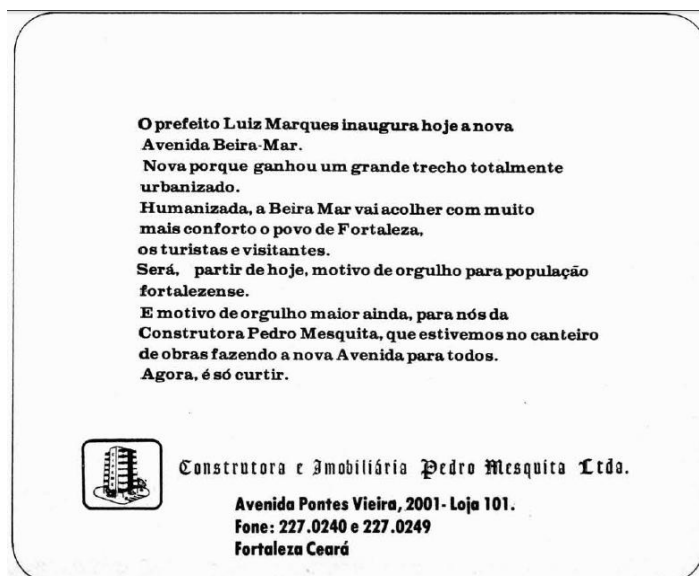


Figura 174: Convite para a inauguração da Avenida Beira-Mar, publicado no jornal *O Povo*, em 12 de janeiro de 1979
 Fonte: *O Povo*, 12 de janeiro de 1979, p. 5.

Assim, a nova via paisagística, à beira-mar, atendia tanto às demandas dos gestores públicos - justificadas pelo possível incremento de população (local e turistas) numa área de lazer que corroboraria a modernidade da cidade, com base na concretização dos equipamentos urbanos; como principalmente aquelas da iniciativa privada - com suporte no incremento da valorização imobiliária em uma área já em expansão na cidade, atraindo usuários e possíveis (novos) moradores, principalmente aqueles oriundos dos setores sociais mais abastados, que já frequentavam o local em clubes, restaurantes e para uso da praia para banhos de mar etc. O estímulo ao processo do que hoje denominaríamos "gentrificação", portanto, era explícito - tanto por parte do Poder Público quanto da iniciativa privada.

Verifica-se que o morro de Santa Teresinha, localizado na porção contígua sudeste da avenida, passou a absorver a população de baixa renda que morava na frente da orla, principalmente na área do Mucuripe, por indução do Governo. Esse morro constava de um campo eólico de dunas alvo de modificações com as ocupações irregulares e, posteriormente, de loteamentos e construções de edifícios (CARNEIRO et al., 2013).

Para dar conta desse aspecto mais polêmico e socialmente problemático envolvido no programa de reurbanização para os moradores de baixa renda, foi montado um programa de remoção de favelas com início nos anos 1980, sob responsabilidade do Governo do Estado do Ceará. Alguns conjuntos habitacionais foram criados, como o Conjunto Santa Teresinha, contando com a construção de 1.022 casas, edificadas de 1980 a 1983, durante as gestões dos governadores Virgílio Távora e Manuel de Castro Filho, pela Fundação Programa de Assistência às Favelas da Região Metropolitana (PROAFA) (CARNEIRO et al., 2013).

Abrigar moradores removidos das favelas próximas ao bairro do Mucuripe era o principal objetivo da criação do Conjunto Santa Teresinha. Em razão da atividade turística iniciada, a área da Avenida Beira-Mar seria reservada para uma nova demanda social. O morro Santa Teresinha, portanto, engloba bairros que se formaram por pescadores, trabalhadores do porto e por processos decorrentes das remoções de moradores das favelas e dos fluxos migratórios em direção à Capital, em virtude dos períodos de seca que ocorriam no interior do estado. Famílias passaram a ocupar as encostas dos morros, de forma desordenada, provocando a destruição de áreas vedes e reduzindo a estabilidade de seu ambiente de dunas.⁹¹

O ano de 1981 terminou com o Ceará sofrendo as consequências de uma longa seca. A recessão econômica era profunda e a inflação continuava nas proximidades de 100%. Não havia muito o que comemorar, mas Fortaleza festejava o fato de ser a capital nordestina onde o turismo mais crescera naquele ano. Era quando na Avenida Beira-Mar eram construídos os primeiros hotéis, boates e restaurantes de classe turística. Tendo em vista a nova qualificação da área, moradores antigos, alguns ainda vivendo em casas de taipa nas proximidades da praia, juntamente com moradores de favelas próximas, foram transferidos para o Morro de Santa Teresinha. Lá, eles foram residir em um conjunto habitacional, o Conjunto Santa Teresinha, de onde viam prédios luxuosos sendo construídos em lugares antes ocupados por eles. (MAPURUNGA, 2012, p. 67).

As ações privadas, como a construção de hotéis e pousadas, restaurantes, bares, barracas, além de loteamentos e edifícios em altura, foram sendo validadas pelas políticas públicas voltadas para a zona leste de Fortaleza - com enfoque nos bairros da Aldeota e do Meireles – por meio da construção de calçadões e polos de lazer localizados nas zonas de praia, além da indicação de novas áreas para receber parte dos moradores de baixa renda (DANTAS, 2011). Em razão deste novo equipamento, a zona de praia passou a ser o ponto de encontro mais valorizado de Fortaleza, tomando o lugar do centro tradicional.

Verifica-se, com efeito, como a “ideia” de uma “Avenida Beira-Mar” em Fortaleza, foi gestada com suporte em vontades individuais (na administração do Prefeito Manuel Cordeiro Neto), passando a ser incorporada a um plano (o plano de Helio Modesto em sua fase final de desenvolvimento) com vistas à sua execução imediata. O resultado desse processo, se pudermos fazer uma pequena apreciação, é algo diferente do planejado, do projetado, é um produto apropriado parcialmente, de forma fragmentada e experimental. Daquilo que foi proposto nessa série de planos e projetos, desde o PDCF de Helio Modesto em 1963; passando pelo projeto da avenida propriamente dita elaborado pela gestão Cordeiro Neto, no mesmo ano; pelo PLANDIRF de 1972; pelo PDF e pela legislação de uso e ocupação do solo de 1975-1979; chegando ao Projeto de Urbanização de 1978-1982; apenas uma porção foi executada, de maneira parcial. Em todas essas ocasiões, foi proposta uma intervenção abrangente que englobaria e

⁹¹ Atualmente (2015), a comunidade é (ainda) desprovida de infraestrutura como saneamento. Soma-se a isso a ameaça de soterramento das casas em virtude dos deslizamentos que ocorrem nas encostas.

integraria outras áreas litorâneas da cidade; entretanto, todas as vezes, apenas uma parte do que foi proposto foi executado, justamente os trechos mais aptos à valorização imobiliária e almeçados pelos setores sociais dominantes, justamente junto à Avenida Beira-Mar.

5.1.4 A Avenida Beira Mar nos anos 1980

Accioly (2008) explica que os primeiros anos de 1980, precisamente de 1983 a 1985, quando da administração do governador Gonzaga Mota,⁹² representam um período de transição política no sentido da redemocratização do País. Em âmbito estadual, representou um momento de ruptura política com os “coronéis”, nas figuras de Virgílio Távora, César Cals Neto e os irmãos Bezerra de Meneses. Neste ambiente de transição, podemos citar o fortalecimento dos movimentos populares, com apoio em estratégias por parte do Estado para fomentar a participação em processos de negociação ou consultas.

O fato novo era a ideia do planejamento comunitário e participativo, critério social na análise dos investimentos públicos e flexibilidade nos instrumentos de planejamento. A habitação ainda permanece como setor chave da reprodução ampliada do capital, complementada pelo incentivo ao setor industrial, promoção do setor terciário e do artesanato, priorizando o turismo. (ACCIOLY, 2008, p. 215).

No âmbito municipal, a primeira metade dos anos 1980 foi caracterizada por uma crise municipal: no âmbito político, verificam-se as trocas constantes de prefeitos; no âmbito financeiro, as dificuldades de pagamento da folha do funcionalismo, e de realizar investimentos no Município, tendo em vista a dependência econômica de Fortaleza em relação ao Estado e à União, que também em crise, não cumpriam os prazos de desembolso e repasse (BRUNO; FARIAS, 2015).

Nos anos 1980, a cidade de Fortaleza passou a reforçar suas ligações com as zonas de praia do Estado, com amparo em políticas públicas de planejamento territorial direcionadas para este fim. É o que Rocha Junior (2000) chamou de turismo planejado, processo que teve como marco a inauguração, em 1982, da ala internacional do Aeroporto Pinto Martins, durante a gestão do prefeito Lucio Alcântara.

⁹² Economista do Banco do Nordeste e Secretário de Planejamento de Virgílio Távora, eleito governador do Estado do Ceará pelo PDS, com a volta das eleições diretas para o executivo estadual no final de 1982. A eleição deste governador marca o fim do ciclo de lideranças dos coronéis no Ceará. Enquanto os coronéis preparavam seus sucessores durante o processo de eleição direta, houve uma intervenção do presidente militar, General João Baptista Figueiredo, indicando Gonzaga Mota como candidato a governador, Adauto Bezerra como vice-governador, Virgílio Távora como senador e a indicação pelo coronel César Cals do prefeito de Fortaleza. Essa foi a estratégia que visava a garantir a sobrevivência à política dos coronéis. Vale ressaltar que houve, ainda, o apoio do Centro Industrial Cearense (CIC). Virgílio Távora morreu em 1988 e César Cals, em 1991. Gondim (2000) explica que, malgrado a sua imagem como técnico moderno, o início de sua gestão foi marcado pela distribuição de cargos e verbas entre os coronéis que lhe deram apoio.

Outros calçadões também foram construídos na cidade a partir dos anos 1980, mormente os da Praia de Iracema, da Praia do Futuro e da Avenida Leste-Oeste, investimentos implantados pela Municipalidade a fim de incorporar novas zonas de praia como espaços de lazer para a população, além de atender às demandas da indústria turística.

Naquele momento, também, ganhavam espaço na pauta do planejamento urbano as questões ambientais e patrimoniais. Assim, em 1985, a Praia de Iracema foi alvo de debates entre moradores, representantes do Governo do Estado e membros do Instituto de Arquitetos do Brasil no Ceará. A pauta do debate, entre outras, era a possibilidade de requalificação do bairro da Praia de Iracema, considerado seu potencial de bairro tradicional e bucólico. Com vistas ao turismo, definia-se a Praia de Iracema como uma *“vocação natural para o lazer”*. (MAPURUNGA, 2012, p. 69).

Durante este mesmo ano, a esquerda conseguiu eleger para a Prefeitura de Fortaleza a professora universitária Maria Luiza Fontenele,⁹³ candidata do Partido dos Trabalhadores (PT). Como explica Gondim (2000), entretanto, a renovação “popular” proposta em sua gestão não obteve êxito, em virtude das acusações de inércia administrativa e da insatisfação manifestada por grupos sociais variados - desde as camadas de alta e média renda, até os movimentos sociais.

Embora a pesquisa não pretenda abordar aprofundadamente a incorporação dos espaços litorâneos de outros municípios do Estado, vale considerar o contexto mais amplo de políticas públicas que direcionam as intervenções litorâneas, não apenas para conectar as zonas de praia de cidade de Fortaleza, mas no sentido de incorporar as zonas de praia à rede urbana do Estado.

Dantas (2011, p. 77) destaca as melhorias realizadas com vistas a ligar a cidade de Fortaleza a outros núcleos do litoral, como a CE-040, da capital até o Fortim, e a CE-251, de Fortim a Icapuí, além da Via Estruturante (Figura 175). Dentro deste raciocínio, estas zonas também foram sendo incorporadas para usos de veraneio e turismo, aspecto que, segundo Dantas (2011), resultou em transformações na estrutura urbana do Ceará. Neste contexto, a cidade de Fortaleza tornou-se importante na medida em que passou a ser receptora de fluxos de turistas e “redistribuidora” dos mesmos entre as zonas de praia.

⁹³ Segundo Bruno & Farias (2015, p.209), Maria Luiza Fontenele *“se opunha à lógica das gestões municipais dominantes e mantinha fortes laços com os setores mais pobres da população”*. Entre as realizações de sua gestão “popular”, citam-se a criação dos conselhos populares, a construção de casas populares em detrimento de grandes obras, a suspensão de verbas publicitárias, e a convivência com a ocupação de terrenos privados por famílias sem-teto.



Figura 175: Mapa da Região Metropolitana de Fortaleza, Sistema Viário na década de 1980
Fonte: Paiva (2011, p. 98).

No decorrer da pesquisa, foram encontradas plantas relativas à Ampliação da Orla Marítima, ou seja, a reurbanização da primeira quadra junto à praia, relativo a três trechos situados entre a Avenida Beira-Mar (Presidente Kennedy), e a Avenida Abolição, principal via interna paralela à praia. No primeiro trecho, mostrado na Figura 176, percebemos uma ocupação moderada, com edificações em recuo. Já no segundo trecho, conforme Figura 177, esse padrão também existe, porém verificamos uma ocupação mais densa na porção oeste, próximo ao Riacho Maceió. No terceiro trecho, segundo a Figura 178, observamos uma área mais adensada, correspondente à colônia dos pescadores, no Mucuripe.



Legenda

- | | | |
|---------|--------------------------|-------------|
| ■ Areia | 1 Av. Presidente Kennedy | 3 Granville |
| ■ Lotes | 2 Av. Abolição | |

Figura 176: Ampliação da Orla Marítima, trecho 1

Fonte: Arquivo da COURB



Legenda

- | | | |
|---------|--------------------------|---------------------|
| ■ Areia | 1 Av. Presidente Kennedy | 3 Foz Riacho Maceió |
| ■ Lotes | 2 Av. Abolição | |

Figura 177: Ampliação da Orla Marítima, trecho 2

Fonte: Arquivo da COURB



Figura 178: Ampliação da Orla Marítima, trecho 3
 Fonte: Arquivo da COURB

Ademais, é importante destacar o fato de que foi na década de 1980 que a verticalização da orla da Avenida Beira-Mar se consolidou, por ter sido legitimada pela Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1979, conforme já explicado, atendendo aos interesses imobiliários. Se nos anos 1970, os primeiros edifícios atendiam também aos setores de renda média ou média baixa, nos de 1980, passou a surgir demanda crescente dos setores mais abastados para edifícios residenciais arrojados e luxuosos, a exemplo do Edifício Solar Volta da Jurema (Figura 179 e Figura 180) e do Edifício Presidente Kennedy, ambos construídos em 1982.



Figura 179: Edifício Solar Volta da Jurema, construído em 1982, na Avenida Beira Mar
 Fonte: <http://goo.gl/xjWs6x>. Acesso e em: 13 jun. 2014.



Figura 180: Edifício Solar Volta de Jurema, com jardineiras suspensas, marcante na paisagem da Avenida Beira-Mar
 Fonte: <http://goo.gl/ldEKxE>. Acesso e em: 13 jun. 2014.

Se, por um lado, a Avenida Beira-Mar foi se moldando às necessidades dos setores abastados, as populações pobres também tiveram acesso a este novo espaço de lazer e banhos de mar e de sol. Vale ressaltar, nos anos 1980, o fato de que linhas de ônibus foram inauguradas, aumentando o fluxo de pessoas nesta área.



Figura 181: Avenida Beira-Mar na altura da Praia do Meireles, anos de 1980
 Fonte: Arquivo Nirez.

Assim, a Avenida Beira-Mar tornou-se um lugar frequentado de forma diversificada, como Dantas (2011, p. 61) relata:

[...] os hotéis e flats, em decorrência de fluxo turístico crescente, os apartamentos de luxo, nos quais reside a classe abastada; os bares e restaurantes e os bares do outro lado do calçadão, que perdem lugar para os estabelecimentos anteriormente mencionado; os bares e restaurantes do calçadão, cuja clientela é formada por turistas e pessoas que passeiam e se bronzem na praia; a feira artesanal no calçadão, na qual turistas compram produtos típicos da região; a Colônia de Pescadores que, até 1998, permanece no extremo leste do calçadão; os equipamentos de ginástica colocados à disposição dos praticantes de esporte; os cabarés, com clientela diversificada, etc.



Figura 182: Orla da Avenida Beira Mar, na década de 1980
Fonte: Arquivo Nirez.

Essa diversidade perpassa os interesses atribuídos ao lugar pelos seus vários agentes: o fascínio cultivado pela vista do mar a desde as janelas dos edifícios em altura ou os novos hábitos relacionados ao lazer (e turismo) com os banhos de mar e sol, caminhadas, exercícios esportivos, prostituição, pesca, gastronomia, comércio, etc. (Figura 198).

5.2 Novos e usuais processos de projeto e intervenção urbana na orla marítima de Fortaleza (1990-2002)

5.2.1 O contexto da orla marítima cearense a partir da década de 1990

Foi a nos anos 1990 que teve início uma reestruturação econômica no Brasil, na busca de uma melhor inserção nos circuitos da produção e do consumo globalizados. Novo papel foi assumido pelo Estado na divisão social e territorial do trabalho no Brasil, constituindo uma *“fração do espaço total do planeta, cada vez mais aberto às influências exógenas e aos novos signos*

contemporâneos”. (ELIAS; SAMPAIO, 2002, p. 11). Denota-se, com efeito, como um espaço que possui pouca autonomia, na medida em que depende do resto do mundo e precisa interagir na acumulação de capital (ELIAS; SAMPAIO, 2002).

Em âmbito estadual, esse período - sobretudo de 1987 a 1998 – foi marcado por um novo modelo da gestão no Estado do Ceará, caracterizado por mudanças nas formas de administração e nas relações entre Estado e sociedade civil.⁹⁴ O então jovem empresário Tasso Jereissati (do PSDB) e o advogado e professor universitário, Ciro Gomes (do PSDB), estiveram à frente da administração estadual autodenominada como os “*governos das mudanças*”, com o objetivo de “*moralizar a política, acabar com o clientelismo, com o atraso e a miséria*” (GONDIM, 2000, p. 423).⁹⁵

Assim gestou-se um projeto desenvolvimentista para o Estado baseado no pensamento empresarial, ou seja, em que o Estado passa, ou pelo menos, tenta passar a funcionar, utilizando-se da eficiência técnica que o setor privado possuiria. Como exemplo, Gondim (2012) explica medidas para recuperar as finanças públicas como a racionalização do sistema de arrecadação tributária, além da informatização, reestruturação organizacional e funcional e capacitação pessoal, e o “arrocho salarial” do servidor público. Gondim (2000) ressalta, entretanto, que a principal mudança administrativa - de caráter autoritário e pouco inovador - foi a substituição, fusão e extinção de órgãos (GONDIM, 2000).

O caráter autoritário da modernização, porém, é uma peculiaridade desse projeto:

Tanto Tasso Jereissati, como Ciro Gomes, identificam-se com o mesmo projeto de modernização autoritária do setor público cearense [...] mas o primeiro aproxima-se mais do modelo de gestão burocrática clássica, enquanto que Ciro Gomes, como administrador, tenta combinar a eficiência e a impessoalidade da burocracia, com o exercício de uma autoridade carismática (GONDIM, 2000, p. 419).

A produção de uma imagem positiva do Estado do Ceará - e não apenas de seus líderes foi um aspecto (novo) considerado no *marketing* dos “governos das mudanças”.⁹⁶

Destarte, considera-se dos anos 1980 a fase inicial do “turismo planejado” no Ceará, em bases teóricas da Agenda 21, documento que serviu para a elaboração do Plano de Desenvolvimento Sustentável do Governo do Estado 1995-1998, que trata o turismo com base nos conceitos de desenvolvimento sustentável (ROCHA JÚNIOR, 2000).

⁹⁴ Gondim (2000) esclarece que a eleição de Tasso Jereissati não representou uma ruptura radical profunda (como informado pela propaganda oficial). As mudanças nas formas da gestão foram possíveis graças a acontecimentos anteriores, como, por exemplo, a criação do Banco do Nordeste - em 1952 - que contribuiu ao formar novos quadros dirigentes. A instituição cedeu seus técnicos especializados em planejamento e pesquisa para compor, por exemplo, os quadros das administrações estaduais. Assim, o próprio Virgílio Távora, durante a sua primeira gestão, como governador no período militar, teve a primeira experiência de planejamento estratégico.

⁹⁵ Segundo Linda Gondim (2000), Tasso Jeressati, um jovem empresário, venceu as eleições de 1986 para governador, derrotando de maneira surpreendente o coronel Aduino Bezerra, embora com apoio de forças políticas dominantes no Estado até aquele momento. Por sua vez, Ciro Gomes, sucessor de Tasso Jeressati, foi eleito governador em 1990. Nas eleições seguintes, Tasso Jereissati reelegeu-se por duas vezes, em 1994 e 1998.

⁹⁶ Um exemplo deste objetivo é o apoio do Governo à realização da telenovela da TV Globo “Tropicaliente”, em 1994, ressaltando o caráter turístico, moderno e industrializado do Estado.

Vale ressaltar o modelo de crescimento adotado pelos governos cearenses⁹⁷ desde o período tratado, que teve como base a promoção industrial, o aumento de investimentos em setores como infraestrutura de transporte e recursos hídricos, aliada à pouca ênfase na promoção da agricultura (GUNN, 1999). A industrialização apoiou-se tanto no reajuste fiscal como na implementação de estratégias de atração de investimentos industriais. Entre as obras de infraestrutura, destacamos: as obras do metrô de Fortaleza – Metrofor; a construção do Porto do Pecém; a implantação de infraestrutura viária, com vistas a consolidar um parque industrial em torno da Capital; o aeroporto Internacional Pinto Martins; e o Projeto Sanear, que visava a atender a 60% da população da capital.

Esses fatores tendiam a “consolidar Fortaleza como um polo de turismo e promover sua inserção na globalização da economia e da cultura, um dos objetivos do projeto desenvolvimentista concebido pelo Governo estadual, que deposita na atividade turística a alternativa em busca de desenvolvimento” (ROCHA JÚNIOR, 2000, p. 47). O setor turístico, assim, passou a tirar proveito da atividade industrial e das obras estruturantes.

Como já comentado, a promulgação da Constituição Federal de 1988 possibilitou aos municípios maior autonomia. Agentes sociais privados e públicos, incluindo também a Prefeitura Municipal, assumiam a intenção tornar a cidade de Fortaleza um polo de serviços voltado ao turismo, como forma de incorporá-la ao mercado nacional e mundial, evidenciando a busca de inserção no mercado globalizado do turismo. Vale ressaltar o fato de que a industrialização não fora capaz de propiciar o aumento do Índice de Desenvolvimento Humano do Ceará, ou seja, o modelo de industrialização adotado não foi hábil suficientemente para reduzir os níveis de pobreza da população cearense, e a substituição de investimentos no setor agrícola por incentivos à industrialização não gerou os efeitos esperados e proclamados nos discursos do Governo, conforme explica Rocha Júnior (2000).⁹⁸

Soma-se a este aspecto, a disponibilidade de bens naturais essenciais à atividade turística na cidade de Fortaleza - o mar, o sol, as praias, o clima tropical, as temperaturas amenas de 22 a 35 graus, a insolação, as dunas, etc. (ROCHA JÚNIOR, 2000).

Assim, Paiva (2011) explica que o Ceará (e a cidade de Fortaleza) passou a inserir-se de forma periférica no processo contemporâneo de globalização.

Entre as iniciativas ligadas ao turismo de âmbito regional, podemos mencionar o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR), instituído em 1991,

⁹⁷ Tasso Jereissati assumiu o governo do Estado em 1987, e seu grupo se manteve no poder por praticamente 16 anos, da seguinte forma: Tasso Jereissati nos períodos de 1987 a 1990, 1995 a 2001; e Ciro Gomes no período de 1991 a 1994.

⁹⁸ Com suporte em estudo realizado pelo BIRD (Banco Mundial) sob o título “Redução da pobreza, crescimento econômico e equilíbrio fiscal no Ceará”, publicado em 11/07/1999 pelo jornal *O Povo*, de Fortaleza.

uma iniciativa conjunta da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), que tinha o objetivo de ordenar o turismo na região. Por sua vez, o PRODETUR-CE, criado em 1992, como forma de compatibilizar as propostas do PRODETURIS-CE e o programa do PRODETUR-NE, dividia o litoral cearense em quatro regiões, das quais a Região I correspondia à Região Metropolitana de Fortaleza, considerada como “portão de entrada” do turismo no Ceará, polo turístico e regional, sendo composta pelos municípios de Fortaleza, Caucaia e Aquiraz. Nesta região, foram viabilizados recursos públicos para estabelecer uma melhor infraestrutura em Fortaleza, como o novo terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins e a rodovia Estruturante, que ligou os municípios de Caucaia e Itapipoca (ROCHA JÚNIOR, 2000).

Passou a ocorrer, nesse contexto, um processo de “turistificação” da paisagem, tendo-se a orla marítima como principal lugar de incentivo às atividades turísticas e de lazer, endossada pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU-FOR) de 1992, que passou a tratar a costa da cidade de forma homogênea, como se buscasse estender para todo o litoral da cidade a configuração da Avenida Beira-Mar (ROCHA JÚNIOR, 2000).

Como exemplo dessa condição, investimentos públicos na costa de Fortaleza foram projetados ou executados de 1997 a 2000, com vistas a *“reconfigurar a paisagem do litoral de Fortaleza no sentido de mudança do seu conteúdo social e econômico - além da requalificação plástica - no sentido da obtenção de maior renda fundiária em médio ou longo prazo”*. (ROCHA JÚNIOR, 2000, p. 68). Com a aplicação do capital privado ou ação do Estado em investimentos focados na infraestrutura turística, buscava-se conferir à cidade uma nova imagem para atrair turistas e novos investimentos.

Entre os investimentos executados, até o ano de 2000, podemos citar a ponte sobre o rio Ceará (1997), favorecendo a comunicação com o litoral oeste da cidade, o Centro Dragão do Mar (1999), o Mercado Central (1999), o Calçadão da Praia de Iracema (2000), a Urbanização da Avenida Beira Mar (novo desenho do calçadão, em 2000) e a pista de acesso à Praia do Futuro. Entre os equipamentos projetados até o referido ano, mencionamos o Projeto Costa Oeste, a Urbanização do Pirambu, a Baía de Iracema, a Recuperação da Costa entre a Avenida Rui Barbosa e a Rua Idelfonso Albano, o Projeto Fortaleza Atlântica e o Ícone de Fortaleza, a intervenção urbana na Praia Mansa e a ponte sobre o rio Cocó (BRUNO; FARIAS, 2015; ROCHA JÚNIOR, 2000).

O incremento do turismo, porém, trouxe aspectos, também, negativos: levou a um acelerado processo de ocupação do solo, com impactos ambientais e sociais. Verificam-se danos ao meio ambiente, com destruição e mudanças das paisagens nativas, construção de espigões na orla, e acirradas disputas entre as populações tradicionais (pescadores, jangadeiros, marisqueiros), a classe média (que ergue, ali, sua segunda residência) e os grupos econômicos nacionais e estrangeiros, que instalam complexos turísticos. (BRUNO; FARIAS, 2015, p. 207).

Outras obras podem também ser citadas - como o aterro da Praia de Iracema (2001 a 2002), a reforma da Praça do Ferreira, a criação do sistema integrado de ônibus, e o asfaltamento, abertura e alargamento de vias, a exemplo das avenidas Domingos Olímpio e Leste-Oeste e a Via Expressa Mucuripe-Parangaba (BRUNO; FARIAS, 2015).

Evidencia-se, pelo exposto acima e na primeira parte deste capítulo, que o incentivo ao turismo acirrou os processos de segregação e diferenciação social da cidade de Fortaleza com sua estruturação e expansão, processos marcados pela atenção diferenciada por parte do Poder Público a determinadas camadas sociais e às respectivas áreas por elas ocupadas, que coincidem em grande parte com a região mais turística da cidade. A Avenida Beira-Mar é um exemplo dessa condição, assim como o bairro do Meireles.

As ações voltadas para o turismo, com vistas à inserção da cidade no panorama do mercado de turismo internacional (e nacional), passaram a envolver, principalmente, a orla de Fortaleza, sendo a Avenida Beira-Mar o cenário, o lugar de atração de população, de investimentos e modelo para outras áreas da costa da cidade de Fortaleza.



Figura 183: A orla da Avenida Beira-Mar no final da década de 1980

Fonte: <http://goo.gl/1bYwZN>. Acesso em: 16 maio 2015.

Ao longo dos anos 1970 e 1980, as ações públicas endossaram a ocupação já iniciada na orla da Avenida Beira-Mar e no bairro do Meireles por clubes, edifícios residenciais e hotéis verticalizados, seja por meio de intervenções na orla ou por mudanças na legislação urbanística

(Figura 183). Destacamos a intensa verticalização, já visível nos anos 1980, que teria continuidade na década de 1990, às custas de demolições de clubes e outros estabelecimentos horizontais ao longo da orla da Avenida Beira-Mar, no Meireles e na porção leste da cidade como um todo.

Este processo foi reforçado ainda mais ao longo dos anos 1990, no que tange à exploração imobiliária – com a possibilidade de aumentar ainda mais os gabaritos de construção no bairro do Meireles, com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Fortaleza, de 1992.

5.2.2 Marcos legais de relevância e projetos para a orla (1992-1998)

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU-FOR, 1992) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996

Promulgado pela Lei Municipal nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU-FOR), aprovado na gestão do prefeito Juraci Magalhães,⁹⁹ dividia a cidade em macrozonas denominadas Urbanizada,¹⁰⁰ Adensada,¹⁰¹ e de Transição.¹⁰² Outrossim, dez Zonas Especiais foram previstas: Urbanização Especial, Interesse Ambiental (dunas), Orla Marítima,¹⁰³ Faixa de Praia, Preservação, Proteção, Interesse Urbanístico, Institucional, Urbanização Prioritária e Área Industrial.

No zoneamento proposto, o litoral de Fortaleza, localizado na área contígua às Faixas de Praia, constituía as Zonas Especiais seguintes: Orla Marítima, abrangendo a Barra do Ceará, o Poço das Dragas, a Avenida Monsenhor Tabosa, o Meireles e Mucuripe, o Iate Clube, a Praia do Futuro e a Sabiaguaba; como área de Área de Interesse Urbanístico,¹⁰⁴ destaca-se a Praia de Iracema; como Área Industrial, destaca-se o Porto do Mucuripe e como Área de Proteção e Preservação, foram designadas as fozes dos rios Ceará, Maceió, Cocó e Pacoti.

Verifica-se que a maior parte do litoral da cidade de Fortaleza está sob a classificação “Orla Marítima”, zona onde seriam estimuladas as atividades de lazer e turismo. Como nota Rocha

⁹⁹ Juraci Vieira de Magalhães, médico, esteve à frente da Prefeitura de Fortaleza, de 1990 a 1992 e de 1997 a 2004.

¹⁰⁰ Zona atendida integralmente pela rede de abastecimento d’água e parcialmente pelo sistema de esgoto, onde se verificou a maior concentração de população e das atividades urbanas com as melhores condições de infraestrutura.

¹⁰¹ Zona atendida em parte pelo sistema de abastecimento d’água, sem sistema de coleta de esgotos, onde se verificou uma tendência de expansão das atividades urbanas, com possibilidade de ordenamento e direcionamento da implantação da infraestrutura sem prejuízo da ocupação existente.

¹⁰² Zona não adensada, sem infraestrutura de água e esgotos, configurando-se como área de reserva para a expansão urbana, com características urbanas e agrárias.

¹⁰³ Área próxima à faixa de praia, passível de ocupação, respeitadas as condições do ambiente natural, a ocupação existente e a função na estrutura urbana.

¹⁰⁴ Áreas predominante edificadas, localizadas em quaisquer das macrozonas, que, em função de sua importância histórica, paisagística e cultural, requerem tratamento específico.

Júnior (2000), propõe-se a extensão da paisagem, dos fluxos e das trocas realizadas na Avenida Beira Mar para outras áreas do litoral da cidade de Fortaleza.

Apenas na gestão seguinte, do prefeito Antônio Cambraia (1993 a 1997), foi aprovada pela Câmara Municipal a Lei de Uso de Ocupação do Solo, Lei Municipal nº 7987 de 23 de dezembro de 1996 (FORTALEZA, 1996), que provocou a aceleração da verticalização na cidade, incrementando a indústria da construção civil e o mercado imobiliário. O bairro contíguo à orla marítima, o Meireles, por exemplo, passou a ser um dos principais alvos para a construções de edifícios residenciais em altura.

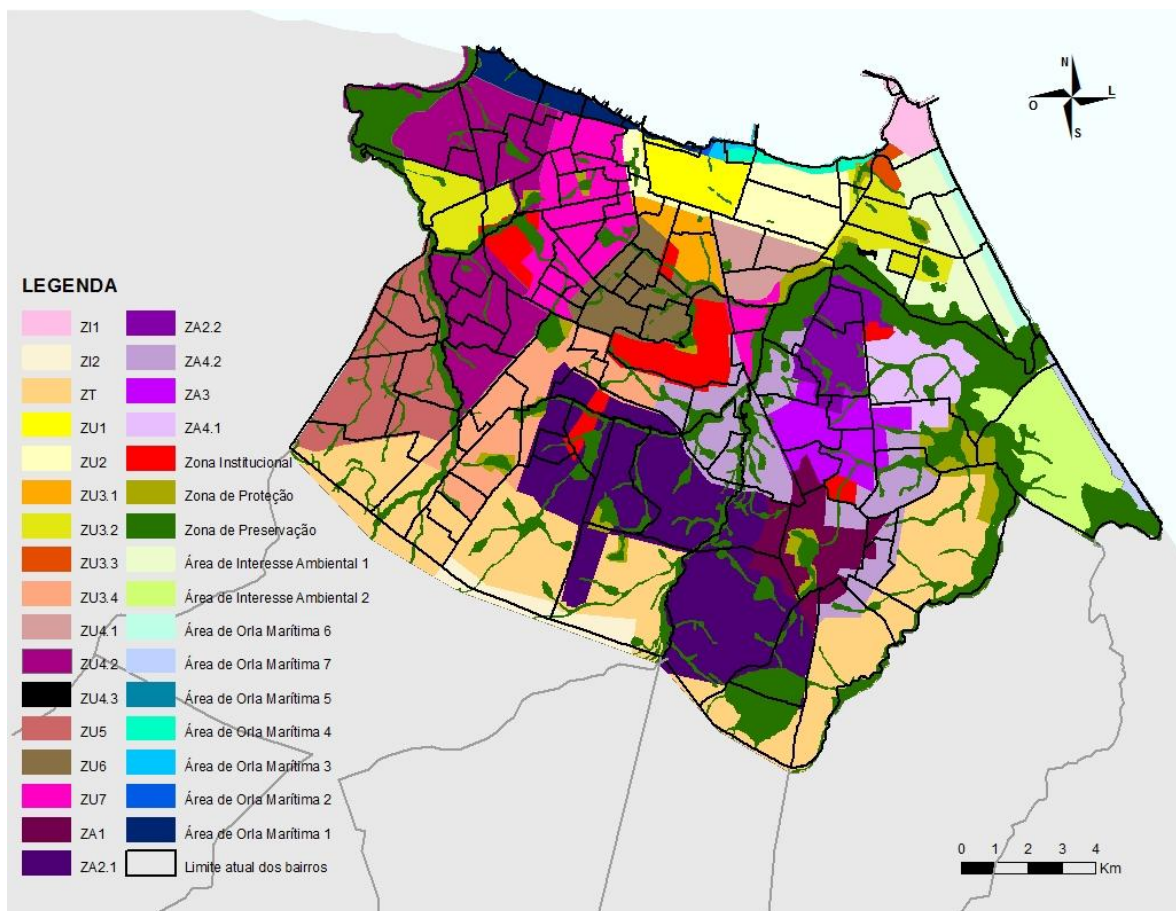


Figura 184: Mapa de Zoneamento, conforme a Lei Municipal nº 7987 de 23/12/1996 - Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996

Fonte: LUOS (1996 apud BARROSO, 2015, p. 59).

De acordo com a referida lei, as atividades consideradas inadequadas para a Orla Marítima próxima à Avenida Beira Mar eram o comércio atacadista e os inflamáveis. A Avenida é classificada como arterial, conciliando funções de tráfego de passagem de média e longa distância com a de atendimento ao tráfego local.

A crítica realizada em Rocha Júnior (2000) é quanto ao tratamento homogêneo de setores tão diversos do litoral, sob uma classificação apenas, indicando ainda a possibilidade de alteração do sistema viário, para tornar as vias secundárias ao longo da orla em vias arteriais, fato que faria

desaparecer restrições de uso aplicáveis em outras orlas. Assim, embora as áreas classificadas sob a mesma denominação “Orla Marítima” correspondam a contextos sociais, econômicos e culturais diversificados, repercutindo, inclusive na forma de uso do espaço da praia, o Plano Diretor não considerava essa diversificação; e entretanto, subdividia a “Orla Marítima” em sete trechos (trecho I - Barra do Ceará; trecho II - Poço das Dragas; trecho III - Monsenhor Tabosa; trecho IV - Meireles e Mucuripe; Trecho V - Iate Clube; Trecho VI - Praia do Futuro; Trecho VII - Sabiaguaba).

Por sua vez, a Macrozona Urbanizada foi dividida em sete microzonas. O Meireles e o Mucuripe, bairros contíguos à Avenida Beira-Mar, foram classificados como ZU2, com os seguintes parâmetros urbanísticos, conforme o Quadro 8:

Quadro 8: Parâmetros urbanísticos estabelecidos pela Lei Municipal nº 7987 de 23 de dezembro de 1996, para a Zona Especial “Orla Marítima” - trecho IV (Meireles e Mucuripe) e para a Microzona Urbanizada ZU2 (Meireles e Aldeota)

INDICADORES URBANOS DO PDDU-FOR 1992	
Zona Especial – ZE Orla Marítima - trecho IV - Meireles e Mucuripe	
Taxa de permeabilidade	20%
Taxa de ocupação residencial multifamiliar	50%
Fração do lote residencial	140 m ²
Índice de aproveitamento residencial multifamiliar.	3,0
Altura Máxima da Edificação	72 m
Testada mínima	5 m
Profundidade mínima	25 m
Microzona Urbanizada ZU2 - Meireles e Aldeota	
Taxa de permeabilidade	20%
Taxa de ocupação residencial multifamiliar	60%
Fração do lote residencial	100 m ²
Índice de aproveitamento residencial multifamiliar.	2,5
Altura Máxima da Edificação	72 m
Testada mínima	5 m
Profundidade mínima	“

Fonte: elaboração própria, com base no PDDU-FOR (FORTALEZA, 1992).

Os novos parâmetros, como o de gabarito mostrado na Figura 185, provocaram o surgimento de edificações de até 24 pavimentos na orla, desde o final dos anos 1990, como também, nas áreas contíguas, como o bairro do Meireles (Figura 186 e Figura 187). Esse processo de verticalização, já iniciado com a legislação anterior - de 1979 - foi intensificado. Segundo Romcy (2013), verificou-se a alteração do clima de Fortaleza, provocado pela construção de edificações verticais ao longo da orla, que formaram uma barreira física à brisa marítima, aumentando a temperatura.

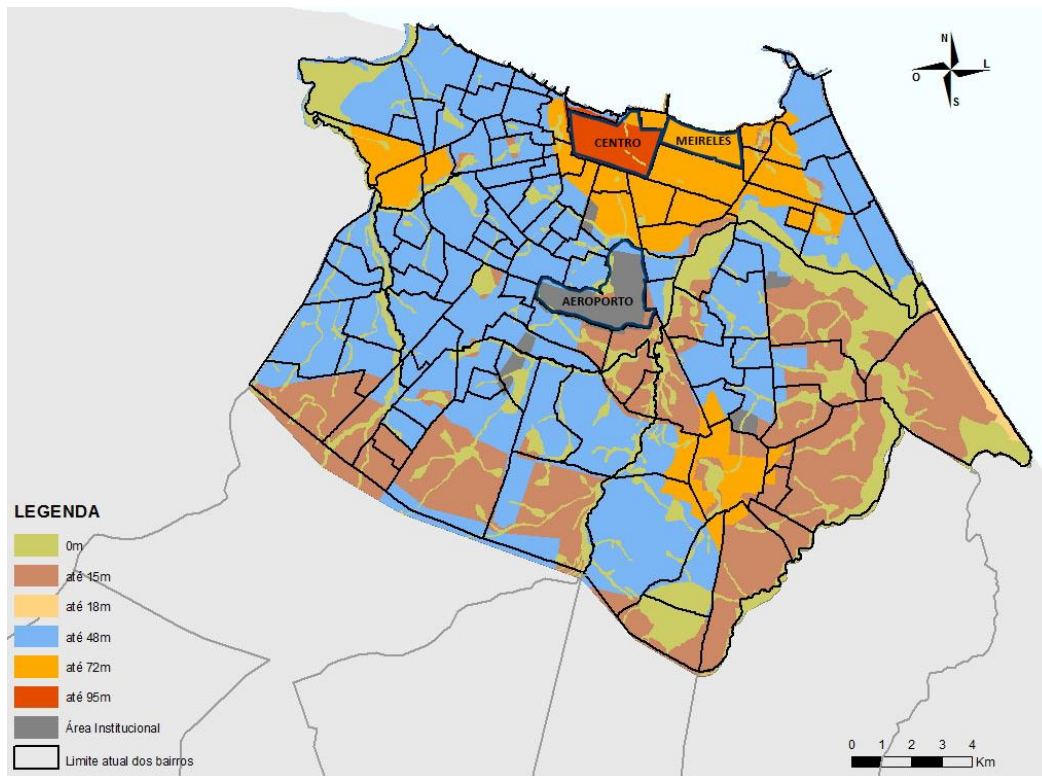


Figura 185: Mapa de gabarito segundo a lei Lei nº 7987; A orla da Avenida Beira-Mar enquadrada-se na cor amarela, com gabarito até 72m

Fonte: PDDU-FOR (1996 apud BARROSO, 2015, p. 60), modificada pela autora.



Figura 186: Verticalização na orla da Avenida Beira-Mar, parte Leste, próxima ao Mucuripe

Fonte: <http://goo.gl/pwXPJl>. Acesso em: 14 abr. 2014.



Figura 187: Verticalização na orla da Avenida Beira-Mar, parte Oeste

Fonte: <http://goo.gl/dZiaVN>. Acesso em: 14 ab. 2014.

Quanto aos usos verificados nas novas construções que se erguiam na orla, a quantidade de edifícios de apartamentos aumentou rapidamente em um curto intervalo de nove anos, conforme mostram os dados do IBGE (censos de 1991 e 2000). Percebemos, pelos mapas (Figura 188), que a orla da Avenida Beira-Mar, já no início dos anos 1990, é expressa com verticalização intensa, pela quantidade de apartamentos que foram erguidos na época, concentrada principalmente em sua porção leste, no trecho entre o Clube Náutico Atlético Cearense e a zona dos peixeiros (Mucuripe). No ano de 2000, a porção oeste intensificou esse processo, conforme mostra o referido mapa (Figura 188).

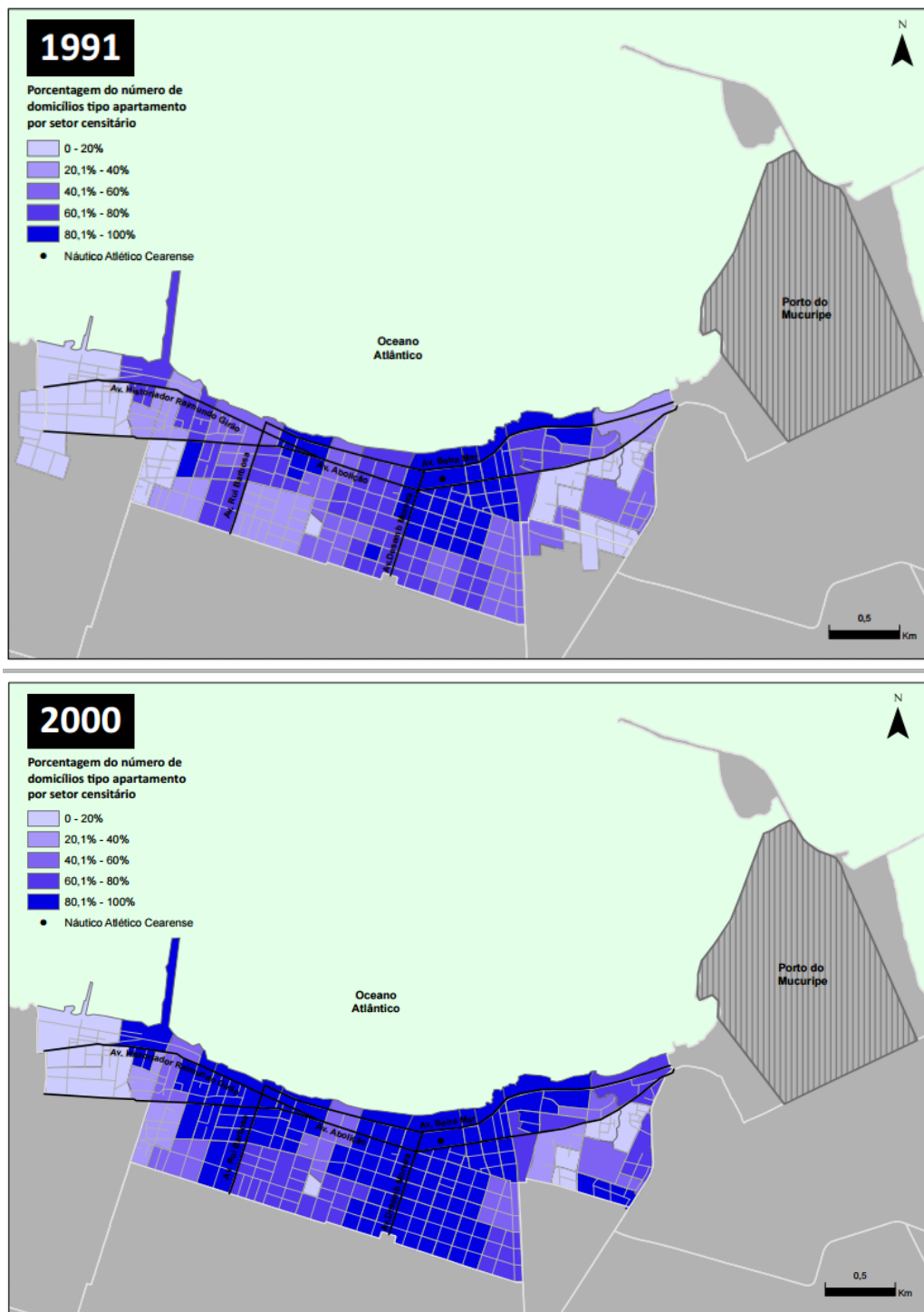


Figura 188: Mapas dos censos de 1991 e 2001 (IBGE) do número de domicílios do tipo apartamento por setor censitário, referentes à orla da Avenida Beira-Mar e áreas contíguas
 Fonte: IBGE (1991, 2000); mapas modificados por nós, sob sistematização por Fernanda Lessa Ribeiro.

O projeto “Fortaleza Atlântica” e o concurso “Símbolo- Ícone” (1998)

Como parte das linhas de ações propostas para a Microrregião Turística Fortaleza/ Região Metropolitana contidas no documento “O turismo: uma política estratégica para o desenvolvimento sustentável do Ceará. 1995-2020” (Governo do Estado do Ceará/SETUR, 1998, apud ROCHA JÚNIOR, 2000, p.54), o projeto “Fortaleza Atlântica” consistia na “criação de

um espírito coletivo marítimo baseado no prazer da vivência e da descoberta do mar, assim como na exploração sustentável das suas riquezas”.

A abertura da cidade construída para o mar, por meio da integração de sua parte oceânica com a sua porção continental, era o principal objetivo desse ambicioso programa de intenções, correspondente à reurbanização de 23 quilômetros da orla marítima. Três áreas de intervenção territorial seriam delimitadas como “*clusters* econômicos”, com abordagens diferenciadas: a primeira área seria o “Portal do Mucuripe”, incluindo o Porto Pesqueiro, a Praia Mansa, o Farol, o Serviluz e a Praia do Futuro. A segunda área seria formada por um “corredor turístico e cultural” que incluiria o centro histórico, o Kartódromo, a Ponte dos Ingleses, a Praia de Iracema e a Beira-Mar. Já o terceiro *cluster* era proposto como “Enseada Turística e Parque Ecológico do Rio Ceará”, incluindo a Barra do Ceará e o Pirambu.

Destaca-se nesse conjunto de ideias e projetos o ambicioso programa temático proposto para formar o “Portal do Mucuripe”, que incluiria um marco de entrada do Brasil no século XXI (“Ícone Fortaleza”); o reordenamento do Farol do Mucuripe; um “Centro de Referência do Mar” (com Oceanário, Museu Náutico e Centro de Reabilitação da Vida Marinha); um terminal de passageiros; um porto turístico; um centro de serviços e negócios com restaurantes e áreas de eventos; e a requalificação da área do Serviluz.

Visando e produzir ideias para esta área e ao mesmo tempo atrair atenção para o projeto, catalisar os agentes sociais, e criar um símbolo que seria ao mesmo tempo uma marca para o projeto e para a cidade, a ser divulgada nacional e internacionalmente, foi promovido o Concurso “Símbolo-Ícone”, em 1998, pela entidade “Fortaleza Atlântica”, que reunia a Câmara dos Diretores Lojistas, a Secretaria de Turismo do Estado, o Centro Industrial do Ceará e o Instituto de Arquitetos do Brasil. Com vistas a oferecer uma nova identidade à cidade, dentro de sua vocação para o turismo, o projeto deixa clara a sua relação com o turismo e a busca de constituir uma nova imagem de Fortaleza relacionada às praias, ao mar e à riqueza e desenvolvimento (BARBOSA, 2006).

O concurso se referia a uma das áreas designadas para intervenção, que formaria o “Portal do Mucuripe” - a Praia Mansa e o entorno do Porto do Mucuripe, localizada em ponto de articulação entre os litorais norte e leste da cidade. Corresponde a uma área resultante de aterro quando da construção do Porto do Mucuripe. A Praia Mansa é uma península de 10.3 hectares, propriedade da Companhia Docas (BARBOSA, 2006). Também incluiria a área correspondente ao Serviluz, comunidade que se desenvolveu no entorno da Usina Municipal de Luz e Força do Mucuripe, em 1952. A degradação ambiental era e continua sendo um problema grave da área, caracterizada pela ocupação irregular. Algumas funções ligadas ao Porto do Mucuripe - em

especial aquelas relacionadas ao armazenamento e transporte de combustíveis - aos poucos são substituídas ou desativadas e, desde a época do concurso, a sua renovação urbanística, a despeito dos projetos já propostos para a área, permanece como um problema não resolvido (BARBOSA, 2006; FERNANDES, 2012).

O concurso solicitava um anteprojeto arquitetônico, urbanístico e paisagístico para a Praia Mansa, com a criação do “Ícone-Símbolo” da cidade; e diretrizes gerais de uso e ocupação do solo e de sistema viário, tanto para o entorno da zona portuária como para a área do Serviluz.

O projeto vencedor, entre os cinco projetos participantes, foi atribuído à equipe de arquitetos coordenada pelo escritório Nasser Hissa Arquitetos Associados. No referente à Praia Mansa (Figura 189), o programa arquitetônico foi elaborado com base na criação de um espaço cívico e de lazer representativo da cidade. Aproveitando-se do Farol do Mucuripe, edificação tombada, propõe a sede administrativa do “Centro de Artes Amar o Mar”. A área do complexo corresponderia a 35.8 hectares, ou seja, o triplo da área da península da Praia Mansa, sendo assim, necessário aterramento que, segundo o projeto, seria proveniente do volume de areia dragada para a implantação do terminal marítimo de passageiros.



Figura 189: Proposta da equipe vencedora do Concurso Símbolo Ícone
 Fonte: Barbosa (2006, p.149-151), modificado por nós.

Assim, o programa contava com um terminal marítimo de passageiros, equipamentos de cultura e lazer, como museus e aquário, além de serviços como restaurantes e equipamentos

hoteleiros. O ícone proposto (“Ícone-Símbolo” ou “Ícone Fortaleza”) estaria localizado no extremo leste da Praia Mansa, correspondendo a uma torre de 174 metros de altura, com restaurante, mirante e novo farol.

Chama-nos a atenção a escala do projeto, orçado, na época em 128 milhões de reais, com a previsão de contar com recursos da iniciativa privada, especialmente estrangeira. Como anota Barbosa (2006, p. 147), *“grande parte de sua operação seria garantida por investidores privados designados à exploração financeira dos equipamentos”*.

Quanto às diretrizes constantes da segunda parte do projeto, a equipe estabelecia um macrozoneamento da área, definindo a criação de um terminal marítimo, com a desobstrução das visuais para o mar, por meio da desativação e demolição de edificações e sem importância histórica; a incorporação da Praia do Serviluz ao sistema viário da Praia do Futuro; áreas para implantação de residências multifamiliares, hotéis, comércio e estabelecimentos de cultura e lazer ao longo da faixa de praia; o estabelecimento de novos parâmetros de uso e ocupação do solo; a criação de espaços públicos e áreas verdes; e o estímulo a projetos de interesse social para relocação da população do Serviluz, com subsídios financiados pelos recursos gerados com uma Operação Urbana Consorciada (BARBOSA, 2006).

Enquanto o concurso promovido tinha a intenção de tratar especificamente sobre ideias para um complexo turístico na área, além da possível renovação urbana e revalorização do solo que poderia ser provocada pelo projeto, a equipe tratou de apresentar uma proposta mais ampla para a área, inclusive propondo a relocação da população existente para padrões dignos de habitabilidade e moradia. Isso, entretanto, não retira das intenções do projeto a prioridade à promoção turística, em detrimento da comunidade tradicional e dos problemas sociais e ambientais relacionados à área. A Arquitetura serve à publicidade para atração de investimentos e consumidores.

Como explicam Barbosa (2006) e Fernandes (2012), todavia, este concurso ganha importância, na medida em que 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”*. (FERNANDES, 2006, p. 206). Trata-se, portanto, de um projeto com referências urbanísticas contemporâneas, que envolveria e articularia o setor privado, empresários e a população, para que efetivamente pudesse ser realizado. O projeto, mais uma vez, ficou no papel.

Embora não executado, pode ser considerado um marco quanto às articulações das intenções de agentes diversos como Governo Estadual, Municipal e iniciativa privada - para a construção de uma imagem de “cidade global” e a institucionalização de “tradições” para o lugar,

com forte intenção turística. Ao mesmo tempo, se considerarmos a trajetória do planejamento urbano na cidade, voltada para as áreas de expansão urbana, o projeto abrange uma porção urbana existente e deteriorada, procurando conduzir a sua renovação ao reforçar características do lugar, como a paisagem, o patrimônio cultural e a própria população. De caráter efêmero, as iniciativas do projeto “Fortaleza Atlântica” e do concurso “Ícone-Símbolo” não foram incorporadas ou apoiadas pelas gestões estaduais posteriores nem mesmo pela gestão municipal da época. Não obstante, esse conjunto de projetos configura-se como um marco no processo de apropriação de modelos urbanísticos como estratégia de renovação de uma área portuária com suporte numa iniciativa coordenada pelo Estado em parceria com o setor empresarial.

5.2.3 O projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema” e a reurbanização da orla (1996-2002)

Como já explicado, desde os anos 1990, pelas políticas públicas em implementação, Fortaleza passou a ser um destino cada vez mais procurado por turistas nacionais e internacionais. Ademais, a orla marítima ganhava mais relevância para o Governo, para a Prefeitura e, também, para a população, que se apropriava inclusive da nova imagem que se pretendia conferir ao espaço praiano. Novas ideias, projetos e intervenções continuaram a se multiplicar no que se referia à orla marítima de Fortaleza como um todo, expandindo-se para o litoral de sua região metropolitana, e também retomando e repropoando propostas para a orla mais valorizada da Avenida Beira-Mar.

Quanto à Avenida Beira-Mar, esta apresentava, naquele momento, condições problemáticas diversas de caráter socioespacial, como o uso de seus espaços públicos por comércio ambulante de maneira desordenada, consumo de drogas e venda indiscriminada de bebidas alcoólicas, desgaste ou destruição do piso em alguns trechos por causa da ressaca do mar, além da erosão causada por problemas ambientais, entre outros. Duas prioridades municipais ensejaram a elaboração, pela Prefeitura, de um novo projeto para a Avenida Beira Mar, em meados dos anos 1990: o turismo e a geração de emprego e renda.

Durante a administração do prefeito Antônio Cambraia, em 1996, a Prefeitura Municipal de Fortaleza preparava um projeto para reformar a faixa de praia compreendida entre a Ponte Metálica (Praia de Iracema) e o Mercado dos Peixes, no Mucuripe. Denominava-se “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”. Elaborado em conjunto pela equipe da Prefeitura - do Instituto de Planejamento do Município (IPLAM) e escritórios terceirizados, as modificações propostas incluíam:

[...] a restauração da Ponte Metálica e do antigo Restaurante Atlântico, na Praia de Iracema; a duplicação da avenida Beira-Mar, entre as avenidas Desembargador Moreira e Rui Barbosa, com um adentramento na faixa de praia e do mar; construção de um mercado onde hoje há a feirinha de artesanato; construção de uma concha acústica e restauração do anfiteatro da Volta da Jurema; duplicação das áreas verdes. (O POVO, 6 set. 1996, Caderno Cidades, p. 2E).

Segundo o arquiteto Paulo Simões, em entrevista concedida para esta pesquisa, essa proposta de renovação da Beira-Mar de Fortaleza surgiu de uma ideia mais ampla advinda da necessidade de proteção e recuperação da faixa de praia, que havia sido erodida e, por isso, ameaçava de destruição a praia do Ideal Clube.¹⁰⁵

A ideia teria partido, entre outros, do engenheiro Cláudio Marinho de Andrade, dos quadros da Companhia Docas do Ceará (CDC), que sugeria para os técnicos da Prefeitura, além da reurbanização da Avenida Beira-Mar, a criação de um quebra-mar no espigão fronteiro à rua João Cordeiro, e de uma área de proteção deste, correspondente a um aterro na proporção de aproximadamente 45 hectares.

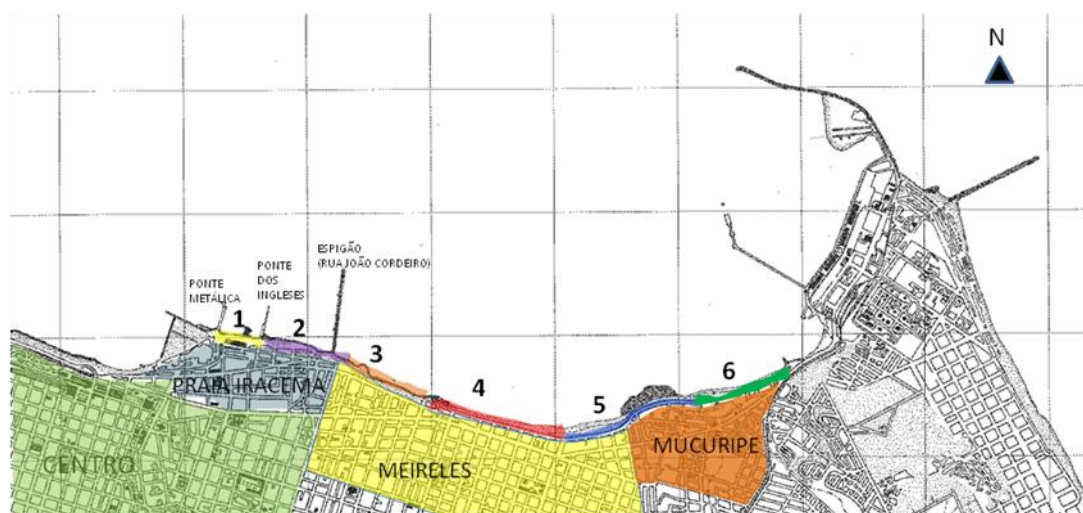


Figura 190: Orla marítima de Fortaleza, com indicação dos trechos relativos ao Projeto Orla Marítima Beira Mar/ Praia de Iracema. A Avenida Beira-Mar, propriamente dita, corresponde aos trechos 4, 5 e 6
Fonte: elaborado pela autora.

¹⁰⁵ Lembramos que o processo erosivo iniciado com a construção do Porto do Mucuripe - a primeira grande obra costeira da cidade de Fortaleza- de 1939 a 1945, continuou atingindo as praias a Oeste do porto ao longo da segunda metade do século XX, como já explicado no Capítulo 4. Com vistas à contenção do processo citado acima, desde 1969, data da construção do primeiro espigão para essa finalidade, em frente à rua João Cordeiro (na Praia de Iracema), foram construídos mais de 11 espigões e enrocamentos na faixa de praia, correspondendo a uma extensão superior a 1.800 metros, ao longo do trecho entre a Praia de Iracema e a foz do rio Ceará; entretanto, essas ações de controle da erosão da faixa da praia a Oeste do porto somente transferiam o problema para outras áreas, como mostra SER II (2009, p. 20). O objetivo dessas obras era proteger o litoral do processo erosivo, mas elas tiveram como principal impacto negativo a transferência do problema da erosão para as praias a jusante do sistema. Em consequência, a erosão costeira atinge atualmente o litoral a oeste da foz do Rio Ceará, consumindo atualmente os sedimentos das praias de Dois Coqueiros, Iparana, Pacheco e Icaraiá, localizadas no Município de Caucaia, pertencente à Região Metropolitana de Fortaleza.

O projeto contava, em resumo, com as seguintes intervenções, divididas em seis trechos (Figura 190) pela Prefeitura Municipal de Fortaleza:

Trecho 1: reurbanização entre a Ponte Antiga (Ponte Metálica) e a Rua Ararius;

Trecho 2: reurbanização entre a Rua Ararius e a Rua Ildefonso Albano;

Trecho 3: entre a Rua Ildefonso Albano e a Avenida Rui Barbosa (Praia do Ideal);

Trecho 4: reurbanização entre a Avenida Rui Barbosa e a Avenida Desembargador Moreira (Figura 191 e Figura 192);

Trecho 5: reurbanização entre a Avenida Desembargador Moreira e a Rua Teresa Hinko (Figura 193);

Trecho 6: reurbanização entre a Rua Teresa Hinko e os “peixeiros” (Figura 194).

O projeto básico ou *master plan* (contendo materiais, pista de *cooper*, conjunto de barracas e ilhas de jardim) para o trecho 4 (Figura 191) foi realizado pelos arquitetos da Prefeitura - Paulo Simões e Maria Clara Nogueira Paes C. Barbosa.¹⁰⁶ Os trechos 1, 5 e 6 foram realizados por escritórios locais de arquitetura - respectivamente, Delberg Ponce de Leon e Fausto Nilo (trecho 1); Nasser Hissa Arquitetos Associados (trecho 5); e a equipe de arquitetos Marçal Barros, Marcus Lima e Marcus Novais (trecho 6) - por meio de carta-convite da Prefeitura, tomando como base o projeto dos técnicos da Prefeitura para o trecho 4 (Figura 192).

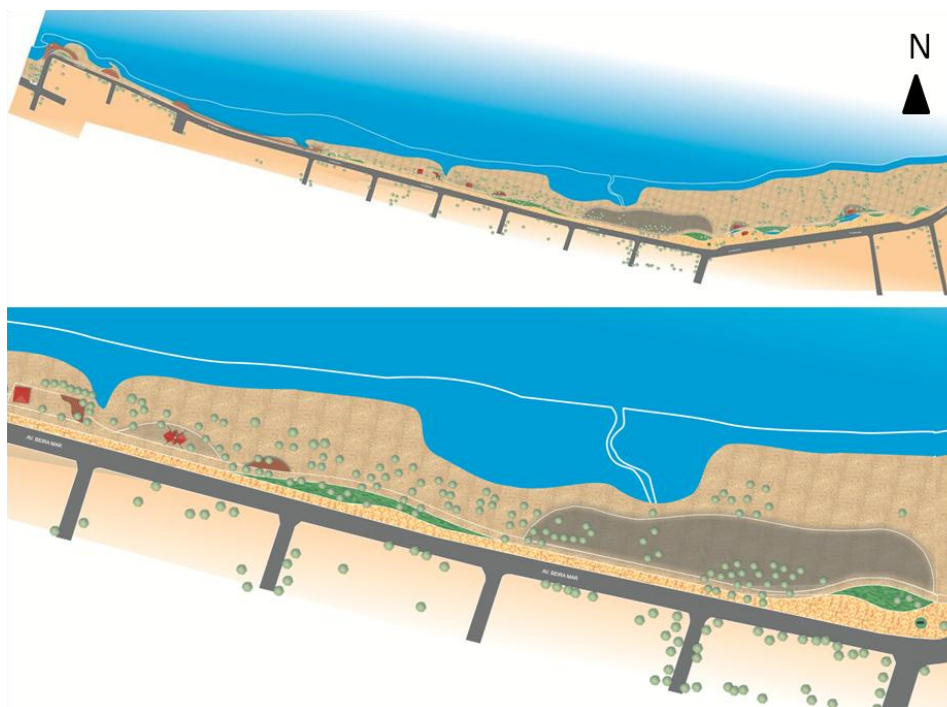


Figura 191: Imagens ilustrativas do trecho 4 do projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”, no qual se percebe, em cinza, a demarcação para a feirinha de artesanato, além do caminho de coopistas

Fonte: cedida pelo arquiteto Rodrigo Caminha, modificado pela autora.

¹⁰⁶ Arquiteta formada pela Universidade Federal do Ceará em 1973, dos quadros da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Nasceu em 1949 e faleceu em julho de 2011, segundo informações de Rodrigo Caminha Barbosa.

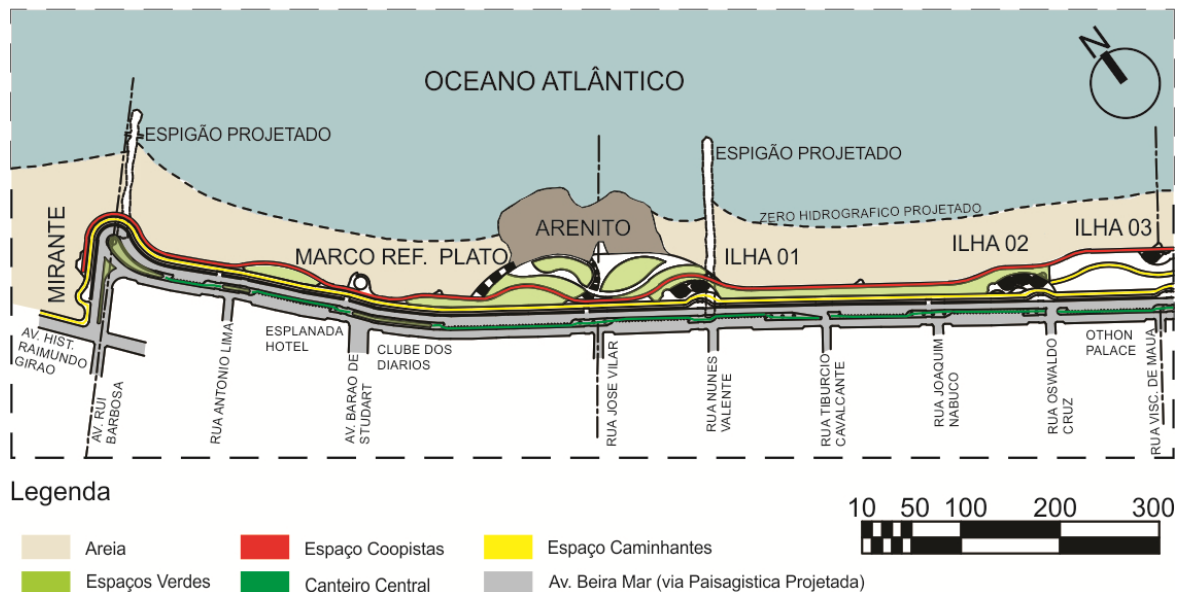


Figura 192: Planta geral do trecho 4, referente ao projeto de “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”

Fonte: SEINF; desenho modificado por nós.

Uma das premissas gerais do projeto (trechos 1, 4, 5 (Figura 193) e 6 (Figura 194)) era organizar o comércio ambulante ao longo do calçadão, que se encontrava desordenado com barracas dispostas em sua extensão, muitas vezes obstruindo as visuais e o acesso para a praia. O projeto, portanto, visava a recuperar a orla marítima, mediante a delimitação de áreas específicas para a localização das barracas e o resgate das áreas de praia.

O desenho foi concebido segundo um conceito de “ilhas” de entretenimento e lazer, que ofereciam a possibilidade de concentração de barracas combinadas com serviços e atividades (de esportes, comércio de comidas, bebidas, cabines de polícia, postos de informação turística, bancos 24 horas, mercado de artesanato, mercado de peixes, área do anfiteatro etc.) em locais determinados ao longo da orla. Segundo Rodrigo Nogueira Paes Caminha Barbosa, arquiteto colaborador do projeto de Urbanização da Orla Marítima, a ocupação desorganizada da área de praia por barracas, por exemplo, era vista como um problema que provocava a diminuição da área de praia. (Apêndice A, p.374).

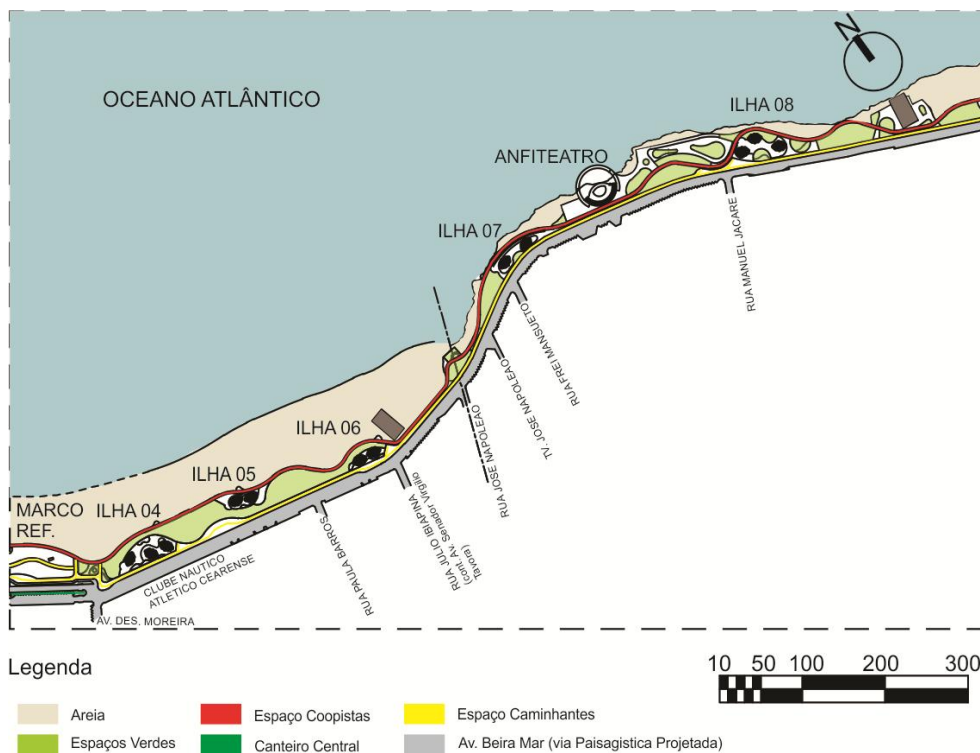


Figura 193: Planta geral do trecho 5, referente ao projeto de “Urbanização Orla Marítima Beira Mar / Praia de Iracema”
Fonte: SEINF; desenho modificado por nós.

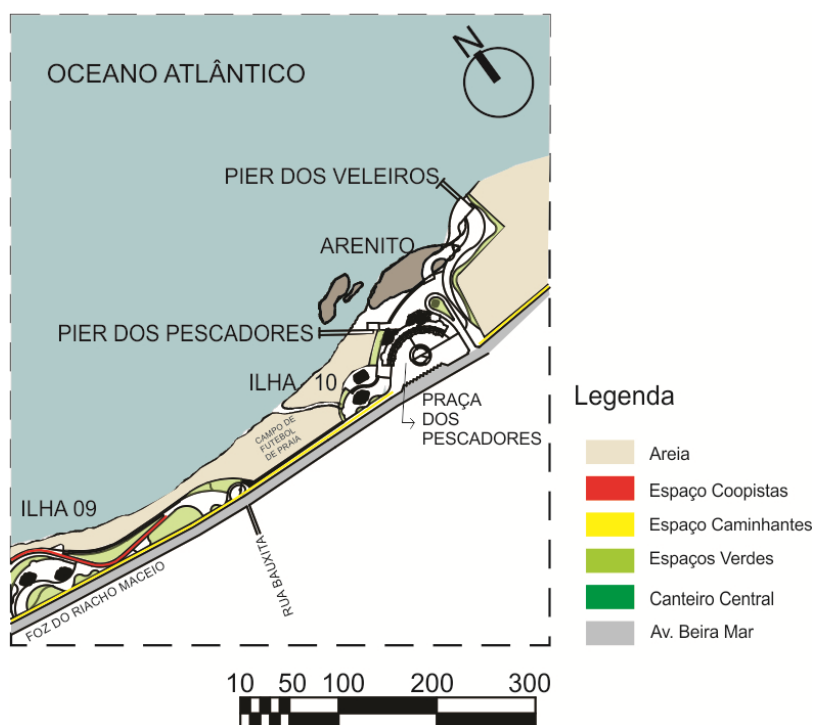


Figura 194: Planta geral do trecho 6, referente ao projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”
Fonte: SEINF; desenho modificado por nós.

Como uma das referências para esse projeto, mencionou-se o Programa Rio Orla, na medida em que contava também com uma coordenadoria específica para a orla (limpeza, manutenção e acordos com barraqueiros). Lembramos que o Programa Rio Orla (dos anos 1990

a 1992) consistia na reurbanização da orla marítima do Rio de Janeiro, correspondendo a mais de 30 quilômetros de extensão, com algumas características inovadoras, caracterizado não como um plano urbano de longo prazo, mas com base em práticas que se aproximam, em parte, daquelas de um projeto urbano. Outra referência comentada foi a experiência da orla de Santos (São Paulo), quanto à manutenção da orla por empresas privadas, em troca de espaços para publicidade destas ao longo do calçadão.

Outro objetivo era dotar a avenida de ciclovia, além de organizar os fluxos de pedestres (caminhantes) e cooipistas. Assim, também foi proposto um aterro entre a Avenida Rui Barbosa e a Avenida Desembargador Moreira (porção oeste da Avenida Beira-Mar), com a duplicação da avenida e a implantação de ciclovia apenas nesse trecho, na faixa mais próxima à caixa de veículos. Além destes aspectos, um novo mobiliário urbano foi previsto no projeto, contando com bancos, brinquedos, lixeiras, entre outros, e totens de apoio à comunicação visual da praia.

Além disso, uma inovação do projeto era a iluminação prevista para a avenida, abrangendo tanto o calçadão como a área de praia. Assim, tentava-se adequar o desenho geral do calçadão - com a substituição do piso de ladrilho hidráulico em mosaico implantado na reurbanização anterior (1978 a 1982) (Figura 196) - com pistas de *cooper*, a nova e farta iluminação, os equipamentos e a própria faixa de praia.¹⁰⁷ O projeto paisagístico, de autoria das arquitetas Maria Clara Nogueira Paes e Marijesu Pinheiro Diógenes, procurou integrar essas intenções do projeto.

O trecho 5, que compreendia, entre outros espaços, o Morro do GranVille, onde foi proposta para esta área a criação de uma praça - intitulada Praça da Independência, conforme informações da arquiteta Ticiane Hissa - marcada por platôs, áreas de jardim, bancos e anfiteatro.¹⁰⁸

Quanto ao trecho 6, que correspondia ao último setor da Avenida Beira-Mar, marcado desde suas origens pela existência dos pescadores e jangadeiros e que, naquele momento, envolvia o Mercado de Peixes e atividades relacionadas à pesca, a passeios de escuna, e a estacionamento de jangadas, o arquiteto Marcus Lima, componente da equipe, comenta sobre a experiência de projeto:

Tivemos reuniões de alinhamento para compatibilizar a continuidade do desenho vindo do trecho 5 e evoluirmos em nosso trecho.- O trecho 6 tinha faixas bem estreitas, mas alargava-se ao aproximar-se do mercado. No programa de necessidades constava a implantação da Praça dos Pescadores para onde seria relocado o monumento existente. Seria contemplada também uma faixa de consertos de barcos e uma barraca de fabricação e manutenção de redes de pesca, aspectos vinculados à cultura da pesca e que teriam visibilidade no projeto. O trecho também mantinha os dois pontos de comercialização dos passeios de escuna na orla, o seu ponto de embarque e desembarque, além de uma casa de barcos para a escola de windsurf existente. O projeto teve o cuidado de manter a base de piso existente, propondo algumas engordas

¹⁰⁷ A cerâmica do tipo "Gail" foi a escolhida para o novo projeto.

¹⁰⁸ Os desenhos - em planta - foram cedidas pelo Escritório.

e criando a paginação considerando a utilização do passeio por pedestres, ciclistas e coopistas. Haveria a mudança de piso em ladrilho hidráulico existente para uma cerâmica Gail antiderrapante, padrão em todos os trechos e as cores vinculadas ao uso das respectivas faixas. O desenho consistia em ondulações não paralelas que envolviam os jardins, as ilhas de serviço e comércio até o novo mercado proposto, finalizando em uma rua de serviço [que] representaria o elemento separador entre o espaço público e o privado, representado por um terreno ligado aos antigos armazéns da Cibrazem. (arquiteto Marcus Lima, em entrevista realizada em junho de 2015, Apêndice 7, p. 388).

No decorrer da elaboração do projeto ora descrito acima, revelou-se de maneira perniciososa a presença de interesses imobiliários na área, como explica o arquiteto:

Um fato curioso e, ao mesmo tempo aviltante, foi a tentativa desastrosa de um arquiteto local de sugerir explicitamente, em visita ao escritório após insistentes contatos, a supressão do Mercado de Peixe do projeto, sob a alegativa de que estaria negociando a implantação de um elegante empreendimento no terreno vizinho com um renomado grupo hoteleiro internacional e que considerava indesejável a presença da referida atividade, dos pescadores e de seus frequentadores. Obviamente a sugestão foi descartada, sem ao menos ser considerada na evolução do projeto¹⁰⁹ (Marcus Lima, em entrevista realizada em junho de 2015, Apêndice A, p.375).

Por sua vez, os trechos 2 e 3 seriam objeto de um concurso de ideias, além de demandarem estudos de viabilidade ambiental e a elaboração de um Projeto de Lei. A intervenção de maior impacto do projeto seria a construção de um quebra-mar no espigão da rua João Cordeiro em conjunto com um aterro de cerca de 45 hectares, na extensão do espigão.



Figura 195: Imagens do projeto Baía de Iracema, parte do projeto “Reurbanização Orla Marítima Beira-Mar/ Praia de Iracema”

Fonte: SEINF, com modificações nossas.

¹⁰⁹ Vale ressaltar que, nesse terreno vizinho, já fora da Avenida Beira-Mar, foi construído um hotel, nos anos seguintes ao projeto.

Essa nova porção de terra seria formada de areia dragada da área sedimentada do Porto do Mucuripe e disponibilizada para uso público da praia, além de uma porção de 30% para usos privados (escritórios, hotéis e comércio), com vistas à captura de recursos para viabilizar a obra e sua manutenção, a médio e longo prazo. Assim, essa porção privatizável seria loteada e negociada com empresários e incorporadores. Também foram propostos o aterro da Praia do Ideal e a criação de uma área de aterro na porção Leste do espigão da Avenida Rui Barbosa, além da requalificação das pontes Metálica e dos Ingleses e do calçadão. O arquiteto Paulo Simões comentou como a especulação imobiliária já acontecia até mesmo antes da divulgação do projeto (Apêndice 5, p. 386).

A execução do projeto Baía de Iracema - como ficou denominada a parte específica dos trechos 2 e 3 - seria viabilizada com a licitação internacional, na qual um consórcio entre a empresa vencedora e o setor público seria estabelecido. Estes trechos não chegaram a ser detalhados em projeto e muito menos executados.

Segundo *O Povo*, em matéria publicada em 06/09/1996, o projeto tinha sido objeto de cinco reuniões públicas divulgadas na imprensa, além de contar com previsão no Plano Plurianual do Município 1994/1997 e no Orçamento Municipal para 1996. A grande maioria da população, entretanto, ignorava o projeto e seu conteúdo. Na época, inclusive, a crítica que os especialistas faziam era de que o Plano Diretor de 1992 não previa esse projeto, que, em razão de seu porte, considerado “*obra de intervenção profunda*” (O POVO, 06/09/1996, p. 2E), deveria constar do plano. Reivindicava-se, portanto, não apenas a divulgação do projeto, mas, principalmente, a possibilidade do debate com a população numa etapa em que ele ainda pudesse ser pensado e ajustado.

O arquiteto Paulo Simões, coordenador geral do projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema”, enfatizou na entrevista citada há pouco (Apêndice A, p. 375) que o projeto fora exposto tanto no Teatro São José como nas dependências do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará. Além das audiências públicas, antes da elaboração do projeto, foram realizadas pesquisas de avaliação preliminares, que contaram com uma pesquisa de opinião com usuários e transeuntes da Avenida Beira Mar, tendo-se, para isso, contratado a Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura, da UFC. A mudança de gestão municipal, com a eleição de Juraci Magalhães, no ano de 1996, entre outros motivos (como o assassinato de um dos proprietários de uma das construtoras interessadas), e outras circunstâncias elencadas mais adiante, provocou uma redução substancial no escopo desse projeto, o qual se limitaria à troca do piso nos passeios da Avenida Beira-Mar, à criação de faixas para pedestres e copistas, à nova iluminação, paisagismo e parte do mobiliário urbano. O desenho paisagístico da avenida foi

simplificado, tornando-se esteticamente bem menos elaborado do que aquele resultante da reurbanização anterior (1978-1982).

Como questões conflituosas a serem resolvidas por meio de negociações, destacamos a relocação e (ou) remoção das barracas e a previsão de áreas para as atividades dos pescadores (mercado dos peixes, oficinas, colônia de pescadores).

Além do problema da participação social que, ao que se percebe pelas entrevistas e pesquisas realizadas, se processou de forma ínfima, vale ressaltar outra questão combatida por alguns especialistas. Se uma das vertentes principais para o desenvolvimento do estado do Ceará era o turismo, e se a orla marítima ganhava cada vez mais destaque, por quê, então, privilegiar a Avenida Beira-Mar? Existiriam outras áreas, talvez até mais urgentes, a receberem melhorias urbanas, na orla marítima, como as áreas do Poço da Draga e a do Pirambu. Esta foi uma das questões levantadas pelo arquiteto e urbanista e professor de Arquitetura e Urbanismo, José Antonio Perbelini Lemenhe, em debate promovido pelo jornal *O Povo* em setembro de 1996. Segundo o especialista, a Beira-Mar atenderia prioritariamente ao turista, ao passo que outras intervenções poderiam ser realizadas na orla marítima, considerando-se a inclusão da população mais pobre, que assim como foi sendo excluída da área da Avenida Beira-Mar desde os anos 1960, estaria sendo também excluída de outras áreas da orla, como o Pirambu e a Barra do Ceará.

Embora o projeto não tenha sido realizado quando da eleição do prefeito Juraci Magalhães, ele foi retomado parcialmente, no final de sua gestão. A execução do projeto foi iniciada no ano 2000, correspondente a serviços no calçadão da Avenida Beira Mar, no trecho entre o Mercado dos Peixes e a Avenida Rui Barbosa, orçada em R\$ 1,7 milhão (na época) e sob responsabilidade da Secretaria Executiva Regional II. O desenvolvimento do projeto ficou a cargo da Prefeitura que, por não ter um quadro de arquitetos suficiente para tocá-lo, passou a terceirizar profissionais diferentes daqueles que haviam elaborado o primeiro projeto.

Essa retomada parcial do projeto consistia na execução dos trechos 1, 4, 5 e 6, de forma simplificada. Como o aterro da porção oeste da Avenida Beira-Mar não foi executado, não foi possível implantar a ciclovía; não foi possível relocar as barracas; o mobiliário urbano foi executado em parte; não foi implantada a comunicação visual da orla. Para a população como um todo, o marco desta intervenção foi a mudança do desenho e do revestimento do calçadão, substituindo o ladrilho hidráulico instalado há praticamente, 20 anos, por nova cerâmica ("Gail") (Figura 196). Embora este material tenha sido empregado em projetos de espaços públicos diversos no contexto nacional e internacional, explica Paulo Simões que o piso não foi instalado de forma correta, inclusive o contrapiso. No processo de rejunte, a ferramenta utilizada acabava por espalhar o rejunte sobre o piso, criando uma camada sobre este, provocando em períodos de

chuva, escorregos e quedas de transeuntes. Além disso, o piso, em alguns trechos, passou a se soltar.

Como exemplo da questão ora citada, o arquiteto Marcus Lima, entrevistado para a esta pesquisa, relata

O Mercado foi projetado para não ser um obstáculo visual do calçadão para o mar. De predominância horizontal, havia transparência entre os boxes de atendimento à área de preparo e serviço, mantendo todas as linhas visuais dos frequentadores, usuários e clientes. Disposto de forma radial, estava centrado no monumento da praça dos pescadores, seu ponto focal. Os boxes foram detalhados sob a consultoria de nutricionistas e agentes da vigilância sanitária. Ao final o projeto sofreu várias intervenções no âmbito interno da SUPLAM, órgão que coordenava o projeto, e poder executivo da Prefeitura. As obras iniciaram-se com grande atraso e não reconhecíamos mais o projeto original. O contrapiso que deveria ser preservado, por conta da otimização de custos e tempo, foi absurdamente arrancado na plenitude por máquinas escavadeiras, tendo que ser completamente refeito. O projeto sofreu inúmeras mutilações em seu desenho e implantação. Fomos consultados para assinar novas ART's e recusamos peremptoriamente. Assim, tivemos essa experiência urbanística ao mesmo tempo prazerosa em se tratando da área pública mais reconhecida da cidade, mas com a frustração de não a termos construído (arquiteto Marcus Lima, em entrevista realizada em junho de 2015, Apêndice A, p. 375).



Figura 196: Calçadão da Avenida Beira-Mar, após as obras do Projeto Orla Marítima, em frente ao GranVille. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=562355>. Acesso em: 8 mar. 2015

Enquanto isso, naquele mesmo ano de 2000, foi lançada oficialmente a obra do aterro da Praia de Iracema, pela Prefeitura de Fortaleza, com aterramento de 150 mil metros quadrado do mar, utilizando cerca de 1,5 milhão de metros cúbicos de areia, com a construção de um espigão com 200 metros de extensão, perpendicular à praia (Figura 197). Realizado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, como tentativa de requalificação e revalorização da Praia de Iracema. O trecho aterrado situava-se entre o espigão em frente à rua João Cordeiro (construído em 1969) e o novo espigão¹¹⁰ (SER II, 2009).



Figura 197: Avenida Beira-Mar (à esquerda), o espigão da Av. Rui Barbosa (ao centro) e o Aterro da Praia de Iracema (à direita)

Fonte: http://farm5.static.flickr.com/4118/4915924504_4082b30228_b.jpg. Acesso em: 14 out. 2014

Essa faixa de praia aterrada passou a constituir-se como um prolongamento da Avenida Beira-Mar de modo mais efetivo, mas concentrando também atividades culturais e esportivas na praia.

Gestado nos anos 1990 e implantado nos anos 2000, é possível afirmar que o projeto “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema” sinaliza a emergência, na esfera das proposições e debates, de novos modos de se pensar as intervenções urbanísticas propostas para a orla marítima da cidade de Fortaleza, por meio de projetos estratégicos, que procuram articular outras instâncias além do Governo para consolidar uma nova imagem da cidade, atraindo para ela novos usuários ou investidores. Nesse caso, esse que seria um “projeto estratégico” – o qual, embora muito menos ambicioso do que o conjunto de propostas constantes da iniciativa

¹¹⁰ O aterramento realizado na Praia de Iracema não demonstrou estabilidade, tendo sido alvo de erosão considerável durante as tempestades de ressaca no início do ano 2001. Foram recompostos os sedimentos perdidos, por meio de novo aterramento hidráulico, obra realizada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza no mesmo ano de 2001.

“Fortaleza Atlântica” proposto há alguns anos, teve certo cuidado quanto à sua elaboração – acabou recaindo nos padrões usuais de intervenção urbanística vigentes em Fortaleza e na região da orla da Avenida Beira-Mar desde os anos 1960: obras bancadas integralmente pelo poder público, sem parcerias formalizadas com a iniciativa privada, com pequena participação efetiva de outros agentes e moradores no processo de elaboração do projeto (embora esse processo tenha sido iniciado, com reuniões, exposições e audiências públicas, foi descontinuado no momento da concretização das intervenções), sem a criação de uma Operação Urbana Consorciada, de uma entidade promotora independente e muito menos a configuração de um projeto urbano para uma frente de água em moldes europeus. Foi realizado de forma fragmentada, alheio às reais necessidades da população, e concentrado numa área já privilegiada, atraente e bem servida de serviços ligados ao turismo:

Assim, nesse período, ou seja, na passagem do século XX para o XXI, as intervenções na orla de Fortaleza tinham em vista atender a demandas “emergenciais”, a critério dos governos estadual e (ou) municipal, como a geração de emprego e renda; mas, principalmente, adequar a cidade a uma imagem que atendessem às expectativas de turistas e de empreendedores imobiliários. O projeto em questão surgiu de uma ideia de particulares, uma espécie de experimento “abraçado” pela Prefeitura da época, atraindo empresários interessados, mas que, todavia, não foi viabilizado. Implantado apenas parcialmente na gestão seguinte, passou a representar mais um modelo urbanístico apropriado de forma parcial, limitada e excludente.

De forma geral, destaca-se o seu desconhecimento pela população, circunstância que se perpetua mesmo após a sua implantação parcial. A maior parte da população nem mesmo compreende a finalidade de alguns espaços. Isso acontece, por exemplo, quanto ao caminho reservado para coopistas. Embora houvesse um discurso ligado à divulgação dos projetos e à integração destes, o que ocorreu na prática foi que os projetos executados não se integraram, realizaram-se contingencial e pontualmente, acentuando a fragmentação socioespacial já existente.

Embora desconhecendo tanto o projeto original como o projeto simplificado realizado, a população tem “refeito” esse projeto, e o lugar é utilizado das mais variadas formas (Figura 198), por setores sociais diversificados, nos mais distintos horários, não livre dos conflitos, mas há um certo acordo informal entre eles. Não há ciclovias, mas os ciclistas usam o espaço; os coopistas correm na avenida (caixa de veículos); também merece menção a criação da “Praça dos Estressados”, uma porção mais recuada do calçadão com bancos, que passou a ser frequentado como lugar de parada, descanso e permanência de coopistas e caminhantes, iniciativa que partiu de usuários em geral, e é mantida por grandes empresas (construtoras, redes de assistência médica etc), cujos proprietários frequentam o calçadão da orla.

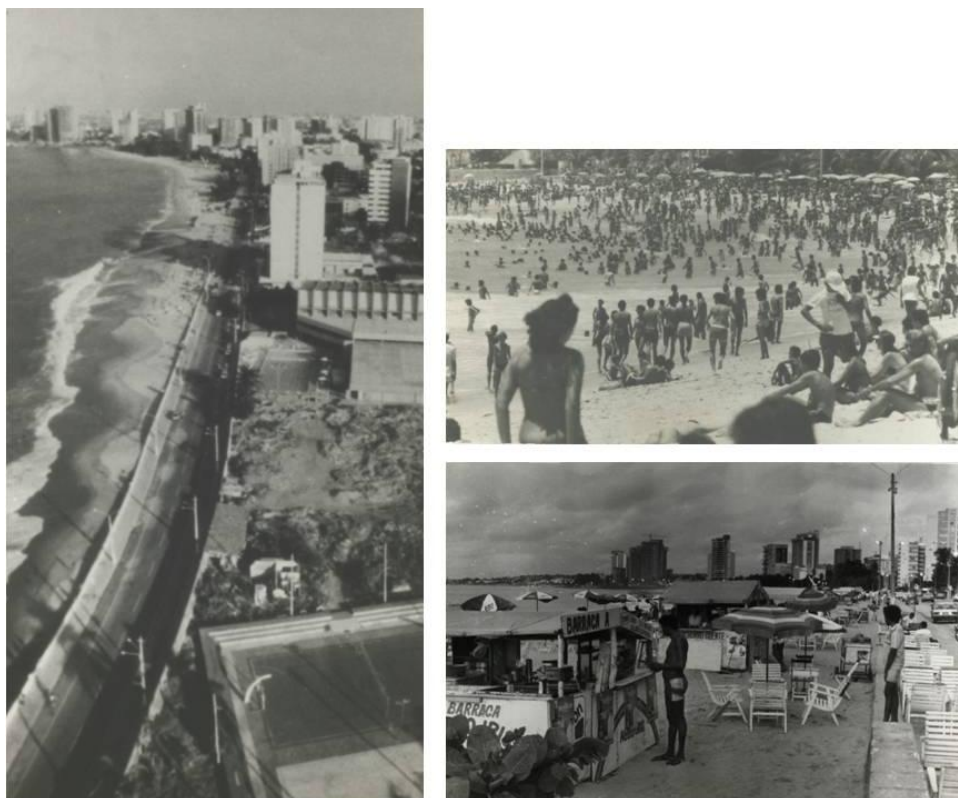


Figura 198: Avenida Beira-Mar e os diversos usos na orla na década de 1980: moradia, hospedagem, lazer em clubes; banhos de mar; comércio
 Fonte: Banco de dados do jornal *O Povo* (Figura 45 de 05/01/1986; Figura 46 de 08/04/1984; Figura 47 de 14/04/1986).

5.3 Fragmentos de modelos? Projetos e intervenções na Avenida Beira-Mar (2001-2014)

A primeira década do século XXI, considerando-se a conjuntura nacional, foi marcada pela vitória das esquerdas. A vitória de Lula, em 2003 permitiu que a política nacional ganhasse novos contornos e diretrizes, situação que afetou de certa forma as dinâmicas estaduais.

Quanto às gestões estaduais, estiveram à frente do Governo do Estado do Ceará Lucio Alcântara (de 2003 a 2006), que contribuiu com obras de envergadura, como a construção do Canal da Integração, Cid Gomes¹¹¹ e seu sucessor, Camilo Santana.

A gestão de Cid Gomes - que perdurou dois mandatos (2007 a 2013) foi marcada por políticas direcionadas à segurança, saúde e educação,¹¹² com atenção para as principais cidades do Estado. Essa gestão, de forma geral, obteve apoio do Governo Federal. Vale ressaltar, ainda, o empenho para a promoção da cidade de Fortaleza como sede das Copas das Confederações

¹¹¹ Cid Gomes, engenheiro e irmão de Ciro Gomes, foi eleito em 2006 e conseguiu reunir lideranças do PT e PSDB em seu governo, buscando uma prática política sem oposição ao unir partidos e personalidades políticas diversas. Consta-se, com efeito, que a figura de Cid Gomes - numa trajetória política cearense marcada por fragilidades políticas - despontou como uma forte liderança - conseguindo eleger, inclusive o seu sucessor, em 2014.

¹¹² Programa "Ronda do Quarteirão", construção de hospitais, Centro de Convenções em Fortaleza, reforma do estádio Castelão, etc.

(2013) e do Mundo (2014), e esforços para a promoção da atividade turística e industrial do Estado (MONTE, 2014).

Quanto às gestões municipais, destacamos o fato de que durante a terceira gestão do prefeito Juraci Magalhães¹¹³ foi iniciada a revisão do plano diretor PDDU-FOR (Lei Municipal No 7.061, de 16/01/1992, em dezembro de 2002. Lançou-se projeto LEGFOR, ponto de partida para a sua revisão, que, ao ser aprovado, se chamaria Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Ambiental de Fortaleza (PDDUA-FOR). Ressaltam-se os técnicos envolvidos na elaboração do LEGFOR compunham os quadros da Prefeitura Municipal, além da Universidade Federal do Ceará UFC, por meio da Associação Científica Engenheiro Paulo de Frontim (ASTEF) e da UFC e por consultores contratados. Embora o prefeito Juraci Magalhães nos últimos meses de sua gestão tenha mandado o projeto de Lei do PDDAU-FOR para aprovação na Câmara Municipal, esse projeto não chegou a ser aprovado. Esse fato é explicado pelo motivo das eleições municipais (MUNIZ, 2006).

O encerramento da “Era Juraci” se deu com a vitória das esquerdas no ano de 2004, com a eleição da prefeita Luizianne Lins¹¹⁴, do Partido dos Trabalhadores. Inicialmente, a sua gestão obteve apoio do Governo Estadual (Cid Gomes). Luizianne esteve à frente da Prefeitura Municipal de 2005 a 2012.

Quando a nova gestora assumiu a Prefeitura, em 2005, o referido projeto de Lei foi retirado da Câmara sob a alegação de que não tivera participação popular, exigência do Estatuto da Cidade. Portanto, durante a gestão da prefeita Luiziane Lins, deu-se início à elaboração de um outro (e não a revisão do anterior), intitulado "Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP-FOR).

Diferentemente do PDDUA-FOR, foi contratado para todo o processo de elaboração do novo plano o Instituto Pólis, com profissionais de referência no que se refere ao planejamento urbano, mas que seria dispensável, já que a equipe técnica da Prefeitura, além de ter conhecimento técnico para tal serviço, dispõe de profissionais capacitados. (MUNIZ, 2006, p. 229).

Como característica da gestão de Luizianne Lins, destaca-se a tentativa de aproximação com os movimentos sociais, ações voltadas para resolver problemas habitacionais e de saúde e ações ligadas ao *slogan* “Fortaleza Bela”. Do ponto de vista da legislação urbanística, foi sob sua gestão que finalmente foi consolidado o novo "Plano Diretor Participativo de Fortaleza", com a aprovação da Lei Complementar N° 062, de 02/02/2009 (MONTE, 2014; MUNIZ, 2006).

¹¹³ Juraci Magalhães foi prefeito de Fortaleza de 1990 a 1993 e, novamente, de 1997 a 2004 (período de dois mandatos).

¹¹⁴ Luizianne Lins, filiada ao Partido dos Trabalhadores (PT), foi eleita para assumir a Prefeitura Municipal de Fortaleza no final de 2004. No final de 2008, reelegeu-se, ficando no cargo até 2012.

Com base no quadro ora explicitado, a cidade foi alvo de intervenções diversas - de caráter pontual, como a construção ou reforma de equipamentos para Copa do Mundo (Figura 199), além de Centro de Eventos, Museus, Aquário (Figura 200), entre outros. Ademais, as obras de infraestrutura e mobilidade, a exemplo da implementação do Metrô, do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), de estações de metrô¹¹⁵ e da reforma do Aeroporto - a maior parte não concluída - também fizeram parte do rol de intervenções propostas para a cidade.



Figura 199: Estádio Castelão, com reforma concluída em 2014

Fonte: <http://goo.gl/f79wY3>. Acesso em: 13 jun. 2015.



Figura 200: Aquário do Ceará, em construção, na Avenida Beira-Mar

Fonte: <http://goo.gl/tXkjYV>. Acesso em: 13 jun. 2015.

Evidenciamos o fato de que a Avenida Beira-Mar – que continuava sendo ponto de concentração da população local, de turistas e de investimentos - foi objeto de um novo projeto, de iniciativa do Ministério do Turismo e da Prefeitura Municipal - com vistas a reordenar a sua orla, os usos e atividades nela, considerando as possíveis conexões que ela poderia ter com o restante da cidade, com a construção de estações e linhas de metrô, entre outros. Ademais, as obras privadas - sobretudo a construção de edificações residenciais verticalizadas - continuaram a ser realizadas, ao preencher as últimas quadras disponíveis da orla da Avenida Beira-Mar (Figura 201).



Figura 201: Vista da Orla da Avenida Beira-Mar (porção leste à esquerda e porção oeste à direita), em julho de 2015, marcada pela verticalização

Fonte: acervo da autora.

¹¹⁵ Obras do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC2) Mobilidade.

5.3.1 Marcos Legais e Projetos de Relevância para a Orla (2006-2009)

O Plano da Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza - Projeto Orla (2006)

O Plano da Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla) - componente das políticas públicas em âmbito federal - surgiu em 2001, como iniciativa do Ministério do Meio Ambiente, na esfera federal, tendo como objetivo a compatibilização das políticas ambientais e patrimoniais do Governo Federal no trato dos espaços litorâneos sob propriedade ou guarda da União. Inicialmente, buscava abordar de forma nova o uso e a gestão dos terrenos acrescidos de marinha, com vistas a consolidar uma orientação cooperativa e harmônica entre ações e políticas praticadas na orla marítima (EVANGELISTA, 2013). Mencionado projeto encara o município como agente principal no processo da gestão da orla marítima, sendo a ele atribuída a função de definir e executar as ações locais. Instigava-se, portanto, a requalificação das orlas pelos poderes executivos municipais.

Por sua vez, o Plano da Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza projeto "Projeto Orla Fortaleza", coordenado pela prefeita Luizianne Lins, e elaborado em 2006 por uma equipe composta por técnicos da Prefeitura Municipal¹¹⁶, buscava cumprir as diretrizes gerais de ordenamento do uso e ocupação da orla marítima situados em escala nacional, definindo Unidades da Paisagem na extensão da orla do Município de Fortaleza, realizando diagnósticos e propondo cenários desejados para cada trecho e Unidade da Paisagem.

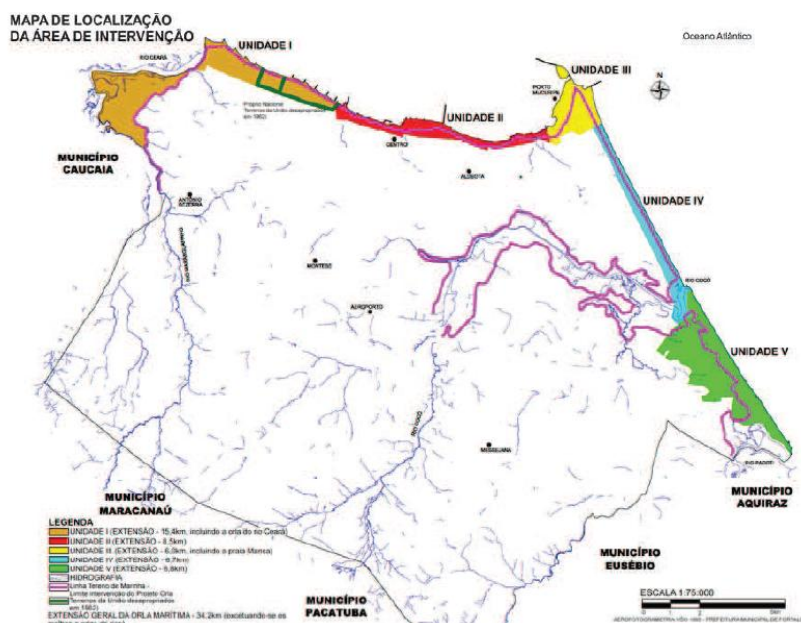


Figura 202: Município de Fortaleza com a delimitação das Unidades de Paisagem propostas para a orla

Fonte: Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza, 2006.

¹¹⁶ Os técnicos envolvidos eram dos quadros da Secretaria do Meio Ambiente (SEMAM), Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza (HABITAFOR), Secretaria de Infraestrutura (SEIF) e Secretarias Regionais I e II.

Observando a classificação da orla em unidades de paisagem, a Unidade II, correspondendo a 8,5 quilômetros de extensão, refere-se à orla delimitada entre a área central e o Mucuripe. Portanto, de acordo com esse projeto, a Avenida Beira-Mar é classificada como parte da Unidade de Paisagem II (Figura 202), correspondendo ao trecho 4 (Figura 203) dessa unidade.



Figura 203: Delimitação dos trechos da Unidade de Paisagem II, de acordo com o Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza

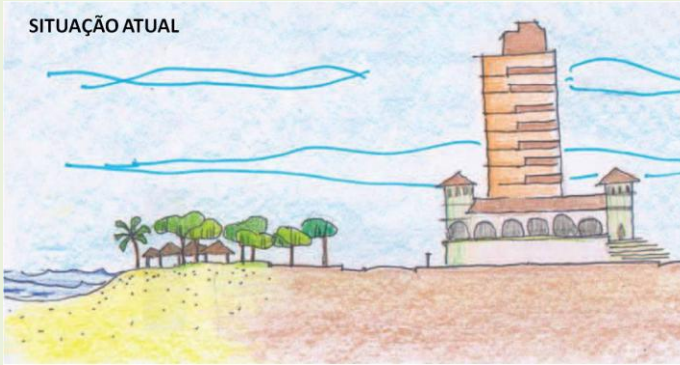
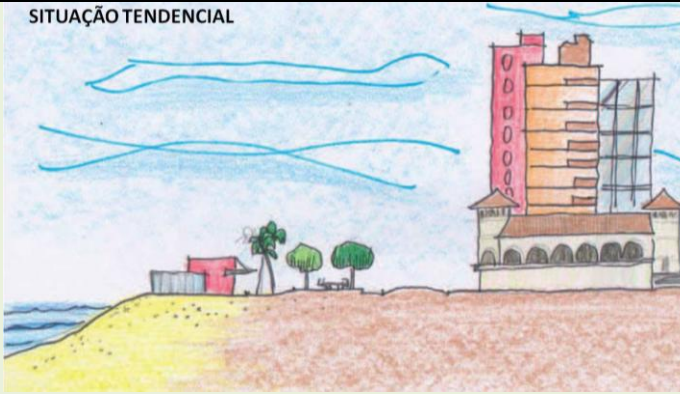
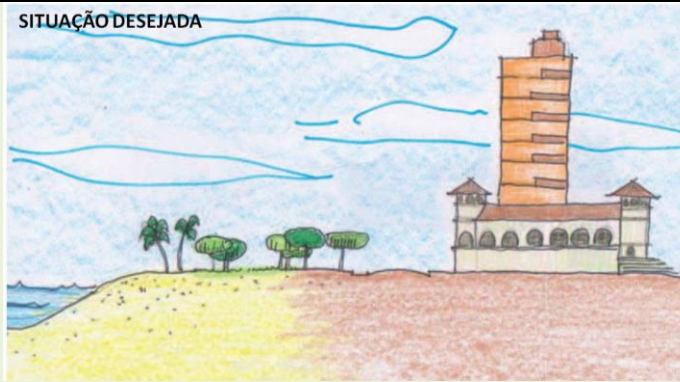
Fonte: Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza (2006, p. 20).

Segundo o diagnóstico do plano, o trecho ao qual pertence a Avenida Beira-Mar é caracterizado pela

Orla tipo arco (enseada) e exposta; cobertura vegetal incipiente; acesso direto; urbanização consolidada com alta densidade. Trecho com verticalização (edifícios residencial, comercial e hoteleiro). Linha da praia associada a obras de engenharia costeira com a construção de espigões de proteção (aterro de Iracema). Setor de praia com equipamentos de drenagem urbana (galerias pluviais) com ligações clandestinas de esgoto. (FORTALEZA, 2006, p. 21).

Com base nesse diagnóstico, foram desenhados cenários desejados para a orla (Quadro 9):

Quadro 9: Cenários Atual, Tendencial e Desejado para a Orla Marítima correspondente ao trecho 4, da Unidade da Paisagem II

CENÁRIO DO TRECHO 4	SITUAÇÃO
<p>SITUAÇÃO ATUAL</p> 	<p>Ocupação desordenada da faixa de praia e pós-praia. Trecho associado a obras de engenharia costeira Setores com acesso indireto à faixa de praia. Processo de verticalização consolidado com danos ao clima urbano e a formação de sombras na faixa de praia. Poluição da orla Área com forte potencial turístico e de lazer. Trecho com forte exploração de atividades econômicas turísticas</p>
<p>SITUAÇÃO TENDENCIAL</p> 	<p>Aumento da ocupação desordenada da faixa de praia e pós-praia (restaurantes e bares) Incremento dos índices de poluição com conseqüências na perda da balneabilidade do trecho Continuidade da verticalização com danos à paisagem do local. Intensificação dos problemas de tráfego.</p>
<p>SITUAÇÃO DESEJADA</p> 	<p>Barracas de praia retiradas da faixa de praia. Orla disciplinada. Desenvolvimento do turismo com bases sustentáveis efetivadas e com incentivo ao lazer (prática de esportes de praia). Atrativos turísticos e de esporte e lazer melhorados. Índices de emprego e renda melhorados através de ações na feirinha de artesanato. Praia arborizada e resíduos tratados de forma adequada.</p>

Fonte: Elaboração própria, com base no Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza (FORTALEZA 2006, p. 69-72).

A maior parte das ações delineadas nos Planos de Gestão Integrada, no entanto, simplesmente não foi implementada. Esse fato é explicado em parte pela demora nos arranjos institucionais para a realização dos convênios, e em parte pela própria incapacidade local de acessar fundos, ou disponibilizar recursos técnicos e humanos para a realização das ações previstas.

Vale ressaltar, entretanto, o fato de que o Plano Diretor Participativo de Fortaleza (Lei Municipal Complementar N° 062, de 02/02/2009 (PDP-FOR 2009), indica nas ações estratégicas da política de turismo, o atendimento às diretrizes do Projeto Orla quanto à elaboração de planos de urbanização e requalificação da Praia do Futuro e da Praia de Iracema. Ademais, o zoneamento proposto no PDP-FOR (2009) institui as Zonas Especiais do Projeto Orla (ZEPO), área de implementação do Plano de Gestão Integrada da Orla Marítima - Projeto Orla, como será explicado mais adiante.

O Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP-FOR, 2009)

Pelas razões já explicadas, embora a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU-FOR) de 1992 tenha iniciado no ano de 2002 - durante a terceira gestão de Juraci Magalhães (2001-2004), inclusive com a elaboração do projeto de Lei LEGFOR para a aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Fortaleza (PDDUA-FOR) pela Câmara Municipal em 2004 - não foi possível colocá-lo adiante.

Assim, foi durante a gestão da prefeita Luizianne Lins, em 2005, que se deu início à elaboração de outro plano – o Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP-FOR) - desenvolvido pelo Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais (Pólis), com técnicos referenciais quanto ao planejamento urbano (Muniz, 2006). Entre as inovações do plano, aprovado somente em 02 de fevereiro de 2009 como Lei Municipal Complementar N° 062, de 02/02/2009, estão os instrumentos do Estatuto da Cidade.

Nesse plano, o território do Município está dividido em duas macrozonas - Macrozona de Ocupação Urbana e Macrozona de Proteção Ambiental.

Quanto à orla do Município de Fortaleza, esta se insere nas zonas da Macrozona de Ocupação Urbana, especificamente, as Zonas de Orla (ZO). Para esta zona, seriam aplicáveis os seguintes instrumentos:

- I - parcelamento, edificação e utilização compulsórios;
 - II - IPTU progressivo no tempo;
 - III - desapropriação mediante pagamento por títulos da dívida pública;
 - IV - direito de preempção;
 - V - direito de superfície;
 - VI - operação urbana consorciada;
 - VII - consórcio imobiliário;
 - VIII - estudo de impacto de vizinhança – EIV;
 - IX - estudo ambiental – EA;
 - X - Zona Especial de Interesse Social – ZEIS;
 - XI - instrumentos de regularização fundiária;
 - XII - outorga onerosa de alteração de uso.
- (FORTALEZA, 2009, Ar. 121).

Entre os sete trechos em que o plano divide a Zona de Orla, as orlas do Meireles e Mucuripe inserem-se como ZO4 - Zona de Orla - Trecho 4 (Figura 204) com parâmetros urbanísticos indicados conforme o Quadro 10. O PDP-FOR (2009), para essa zona específica, acrescenta ainda no Art. 117: "Parágrafo Único - O índice de aproveitamento máximo será acrescido de 1,0 (hum) para o subgrupo de uso Hospedagem, devendo o excedente ser compensado através do instrumento da "outorga onerosa do direito de construir". (FORTALEZA, 2009, p. 51).

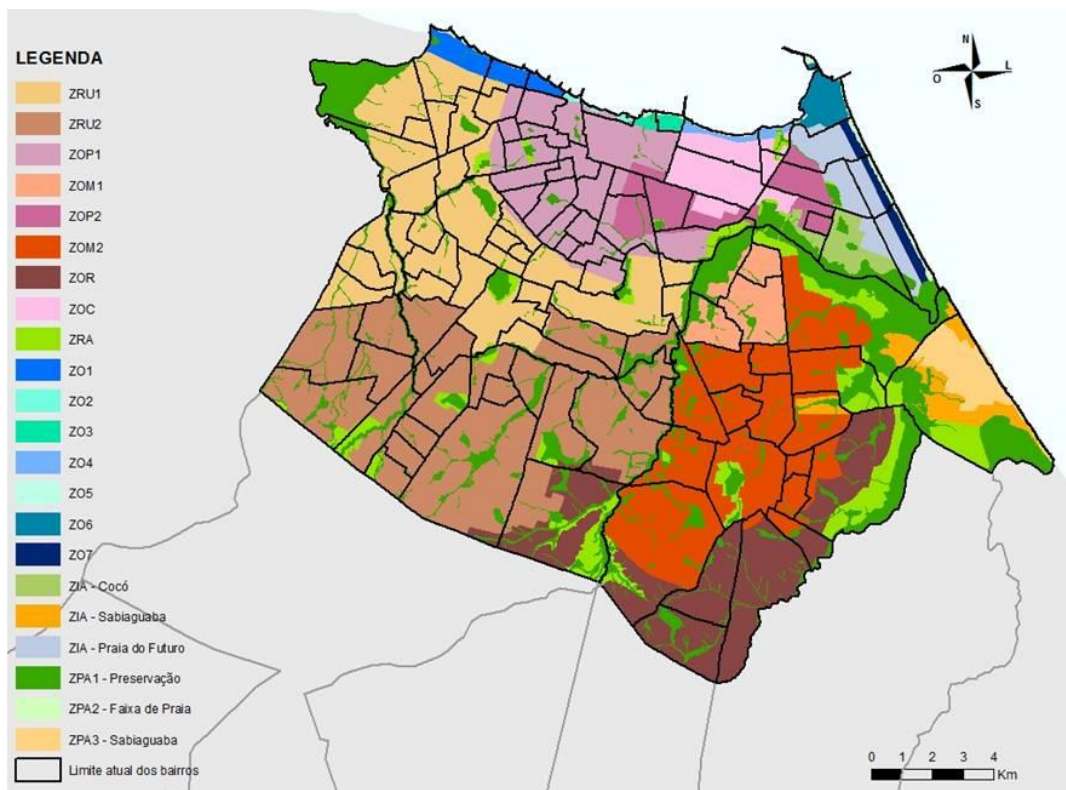


Figura 204: Mapa de Zoneamento Urbano, PDP-FOR/2009 (A Avenida Beira-Mar enquadra-se na Zona de Orla 4)

Fonte: Barroso (2015, p. 65).

Quadro 10: Parâmetros Urbanísticos das Zonas de Orla, com destaque para a ZO4, correspondente ao trecho 4, Meireles e Mucuripe. (ZO1 - Barra do Ceará/Pirambu; ZO2 -Jacarecanga/Moura Brasil; ZO3: Praia de Iracema (Área de Interesse Urbanístico); ZO4 - Meireles/Mucuripe; ZO5 - Iate Clube; ZO6 - Cais do Porto; ZO7 - Praia do Futuro)

PARÂMETROS URBANÍSTICOS Zona de ORLA (ZO)	ZONAS DE ORLA (ZO)						
	ZO1	ZO2	ZO3	ZO4	ZO5	ZO6	ZO7
índ. de aproveit. básico	1,0	1,5	2,0	3,0	3,0	1,0	2,0
índ. de aproveit. máximo	1,0	1,5	2,0	3,0	3,0	1,0	2,0
índ. de aproveit. mínimo	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,1	0,1
taxa de permeabilidade	30%	20%	25%	20%	20%	30%	40%
taxa de ocupação	50%	50%	60%	60%	60%	60%	50%
taxa de ocupação subsolo	50%	50%	60%	60%	60%	60%	50%
altura máx. da edificação	15 m	24 m	48 m	72 m	72 m	48 m	36 m
área mínima do lote	125 m ²	125 m ²	*	125 m ²	125 m ²	300 m ²	200 m ²
testada mínima do lote	5m	5m	*	5 m	5m	12m	8m
profundidade mínima do lote	25 m	25 m	*	25 m	25 m	25 m	25 m

Fonte: Elaboração própria, com base no Artigo 117 do PDP-FOR (2009, p. 50-51).

Quanto à área contígua à orla, a maior parte está concentrada na Zona de Ocupação Consolidada - ZOC, caracterizada pela *“predominância da ocupação consolidada, com focos de saturação de infra-estrutura, destinando-se a contenção do processo de ocupação intensiva do solo”* (FORTALEZA, 2009, Art. 87). Quanto aos parâmetros urbanísticos,

Art. 89. São parâmetros da ZOC:

- I - índice de aproveitamento básico: 1,5;
- II - índice de aproveitamento máximo: 3,0;
- III - índice de aproveitamento mínimo: 0,2;
- IV - taxa de permeabilidade: 30%;
- V - taxa de ocupação: 60%;
- VI - taxa de ocupação de subsolo: 60%;
- VII - altura máxima da edificação: 72 m;
- VIII - área mínima de lote: 125 m²;
- IX - testada mínima de lote: 5 m;
- X - profundidade mínima do lote: 25 m;

Art. 90. Serão aplicados na ZOC, especialmente, os seguintes instrumentos:

- I - parcelamento, edificação e utilização compulsórios;
 - II - IPTU progressivo no tempo;
 - III - desapropriação mediante pagamento por títulos da dívida pública;
 - IV - direito de preempção;
 - V - direito de superfície;
 - VI - outorga onerosa do direito de construir;
 - VII - transferência do direito de construir;
 - VIII - consórcio imobiliário;
 - IX - estudo de impacto de vizinhança – EIV;
 - X - estudo ambiental – EA;
 - XI - Zona Especial de Interesse Social – ZEIS;
 - XII - instrumentos de regularização fundiária;
 - XIII - outorga onerosa de alteração de uso.
- (FORTALEZA, 2009, Art. 89, p.40).

A política de turismo do PDP-FOR-2009 define ações estratégicas, entre elas a priorização de investimentos de infraestrutura turística na Beira-Mar, entre outras áreas como Centro, Barra do Ceará e Praia de Iracema, e procura orientar a elaboração e a implementação de um plano de urbanização para a Praia do Futuro e Sabiaguaba.

Vale ressaltar que o PDP-FOR integrou as diretrizes do Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza - Projeto Orla (2006) ao zoneamento proposto, no qual insere as Zonas Especiais de Projeto Orla (ZEPO) que, com base nas diretrizes do Projeto Orla, estabelece ações estratégicas para essas zonas.

Verifica-se que os parâmetros e índices urbanísticos previstos no PDP-FOR (2009) para a Av. Beira Mar não são muito diferentes daqueles da lei anterior. Vale ressaltar que, em comparação com as outras Zonas de Orla (ZO) (Quadro 10), a Avenida Beira-Mar e a área correspondente à frente do Aterro da Praia de Iracema (ZO4), juntamente com a Orla do Iate Clube (ZO5), constituem aquelas em que é permitida a maior altura de edificação (72 metros), enquanto na Praia de Iracema (ZO3), por exemplo, a altura permitida é de 48 metros, na Praia do Futuro, 36 metros e no Pirambu, 15 metros. A inovação é possibilidade de aplicação de variados

instrumentos urbanísticos nestas áreas, como as operações urbanas consorciadas (OUC), o solo criado e as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS).

“Projeto Vila do Mar” (2007) na orla Oeste de Fortaleza

Durante a gestão do governador Lucio Alcântara (de 2003 a 2006), foi concebida uma significativa proposta de requalificação urbana e ambiental do litoral Oeste da cidade de Fortaleza, na Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional, posteriormente Secretaria das Cidades, denominado projeto “Costa Oeste”.

O projeto “Costa Oeste” tinha como objetivo devolver para a população da área do Grande Pirambu (composta pelos bairros Nossa Senhora das Graças, Cristo Redentor Pirambu e Barra do Ceará) uma extensão de orla de 5,5 quilômetros, correspondentes ao trecho entre a antigo Kartódromo e a Barra do Ceará. Como parte da proposta, seriam implantados equipamentos públicos e melhoramentos urbanísticos como calçadão e via paisagística, novos acessos à praia, iluminação pública, intensificação de arborização urbana

Luizianne Lins, prefeita eleita em 2004 (Partido dos Trabalhadores), tendo sido reeleita em 2008, substituiu o nome desse projeto para “Vila do Mar” em 2007, na intenção de conferir a ele um viés social com a aplicação do instrumento Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), considerando o reassentamento das famílias que ocupavam as áreas de marinha, de forma irregular. O principal objetivo deste projeto em fase de execução (Figura 205) desde 2007, é oferecer à área infraestrutura (água, esgotamento, drenagem, pavimentação, energia elétrica etc), de lazer (calçadão, via paisagística), regularização fundiária e um projeto habitacional de reassentamento da população em áreas próximas.



Figura 205: Localização do Projeto Vila do Mar, na orla marítima leste de Fortaleza
Fonte: elaboração própria, com base em *Googleearth.com*, acesso em 23/02/2015

Entre as ações da Prefeitura, destacamos, em linhas gerais, o reassentamento da população em áreas próximas às suas moradias originais, com urbanização das áreas livres e infraestrutura (mais de 1000 unidades habitacionais e mais de 2000 melhorias habitacionais). Além disso,

destacam-se a recomposição da praia e a recuperação do quebra-mar, para proteção de equipamentos a serem implantados. Outra ação é a construção da via paisagística, ciclovia, calçadão e equipamento de lazer. Também está prevista a construção de equipamentos comunitários, como o Centro de Artes e Ofício comunitário e Praça do Peixe (LIMA; OLIVEIRA, 2014).



Figura 206: Localização do projeto Vila do Mar em Fortaleza-CE e ações de intervenção da Prefeitura Municipal de Fortaleza

Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza (2013 apud LIMA; OLIVEIRA, 2014, p. 11).

Segundo dados da Prefeitura Municipal de Fortaleza, o projeto "Vila do Mar", cujos investimentos foram fixados em R\$ 142 milhões, provém do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social, do Governo Municipal e Estadual.

O projeto 'Vila do Mar' [...] buscou urbanizar a zona litorânea Oeste de Fortaleza, precipuamente entre a Barra do Ceará e o antigo kartódromo, na Leste-Oeste. O projeto gigantesco visa sanear a região, deslocar pessoas de áreas de risco (oferecendo-lhes moradia sem as retirar dos bairros de origem), construir calçadões e ciclovias, garantir a regularização fundiária e promover a qualificação profissional da população. É um investimento alto numa das áreas mais pobres, esquecidas e estigmatizadas pelos poderes públicos e elites cearenses ao longo das décadas. Um risco, porém, do projeto 'Vila do Mar', ao qual os poderes públicos devem estar atentos, é tornar a porção litorânea oeste fortalezense em uma nova 'fronteira de especulação imobiliária', ocasionando a expulsão das populações locais para as áreas mais periféricas, agravando suas condições de vida. (BRUNO; FARIAS, 2015, p. 229).

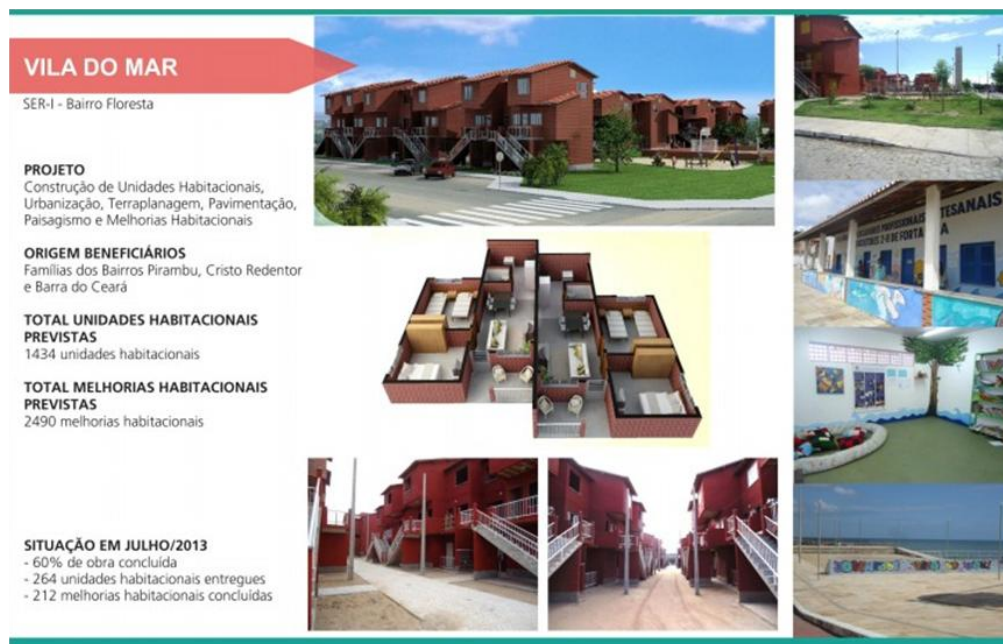


Figura 207. Detalhes de projeto habitacional do projeto “Vila do Mar”, sob a responsabilidade do HABITAFOR, em Fortaleza

Fonte: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/habitafor/vila-do-mar>. Acesso em: 5 maio 2015.

Este projeto tem um diferencial em relação demais projetos colocados para a orla de Fortaleza pelo seu caráter social, na medida em que busca reintegrar os habitantes das áreas de risco em áreas próximas, valendo-se do instrumento das ZEIS (Zonas Especiais de Interesse Social) constante no Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP-FOR/2009), permitindo-se que se evitem a especulação imobiliária, e a consequente expulsão “branca” das famílias beneficiadas. Embora o Grande Pirambu não tenha sido beneficiado em sua totalidade, uma vez que o projeto engloba, sobretudo, a faixa litorânea (Figura 208 e Figura 209), observa-se a melhoria da qualidade de vida da população, dadas a melhoria da acessibilidade à área, as áreas de lazer e habitações construídas (Figura 207) ou reformadas no decorrer da obra (PARENTE, 2000; SOUTO FILHO, 2012).



Figura 208: Via paisagística (passeio, faixa de automóveis, ciclovia e calçada), projeto Vila do Mar

Fonte: <http://goo.gl/qc6Ges>. Acesso em: 20 mar. 2015.



Figura 209: Calçadão na orla Oeste de Fortaleza, projeto Vila do Mar

Fonte: <http://goo.gl/X8EjXa>. Acesso em: 2 abr. 2015.

Evidenciamos, entretanto, o interesse já demonstrado por grupos empresariais quanto à orla oeste de Fortaleza (PARENTE, 2012), o que revela um possível outro lado do objetivo das ações do Estado, como mostra Parente, 2012:

Assim volta o estado a se apropriar da área tornando-a pública, ou seja, utiliza-se do poder de polícia e passa a *publicizar* espaços apropriados em grande parte por habitações irregulares, favelas, bocas de fumo, pontos privatizados indevidamente. Assim, espaços públicos da orla oeste, passam a ser reestruturados pelo governo, que ao colocar infraestrutura urbana, atende a demandas em especial de empresários imobiliários que passam a especular a área revalorizada, que tende a deixar de ser espaço marginal, pois uma vez refuncionalizada passa a receber habitações de luxo, hotelaria, e lugares de lazer e turismo integrando-se à Beira Mar Leste. (PARENTE, 2000, p. 44).

Este projeto pode ser um marco quanto à aplicação dos instrumentos constantes no Estatuto da Cidade em projetos de frentes marítimas na cidade de Fortaleza, sobretudo aqueles ligados à política habitacional. Também pode, entretanto, ser um exemplo de como o modelo implantado na orla da Avenida Beira-Mar - com via paisagística litorânea, para fluxo de veículos e pedestres (calçadão) com áreas de lazer - está sendo implantado em outras áreas de orla da cidade de Fortaleza, sem uma reflexão crítica acerca dele. Como percebe o arquiteto Fausto Nilo (Apêndice A, p. 377), a circulação de automóveis à beira-mar não seria o modelo mais adequado, porque pode provocar congestionamentos, poluição. O mais indicado seria que o fluxo de automóveis acontecesse de maneira mais recuada da orla, com previsão de locais para estacionamento e restringindo essa frente marítima para uso de pedestres e outras modalidades de transporte, como bicicletas.

5.3.2 O "Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza"(2009)

Em 2009, a cidade de Fortaleza ingressava no PRODETUR Nacional,¹¹⁷ quando de seu lançamento, tendo sido a primeira cidade a ser contemplada pelo Programa, sob a denominação PRODETUR-Fortaleza. Uma parcela de 50% do valor total seria financiada pela Comissão Andina de Fomento (CAF), enquanto o outro montante de 50%, pelo Ministério do Turismo, a serem liberados após a apresentação dos projetos pela prefeitura.

Como projetos contemplados pelo PRODETUR, destacavam-se a requalificação da Avenida Beira-Mar, a reurbanização da Praia do Futuro, a construção da Central do Artesanato e a criação do Instituto Cultural de Iracema. As intervenções na Avenida Beira-Mar seriam as primeiras a executar. A realização deste programa ficaria a cargo da Prefeitura Municipal de Fortaleza, por meio da Secretaria Municipal de Turismo (SETFOR), e do Ministério do Turismo (CIBELY, 2009).

Procuramos explicitar o processo do concurso "Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza", as suas diretrizes e objetivos, bem como apontar de maneira geral os projetos classificados em terceiro, segundo lugar e, de forma mais detalhada, o primeiro lugar, respectivamente. Destacamos, assim, as principais propostas para a área da Avenida Beira-Mar, ao verificar, também, as prioridades e formas de interpretação das equipes quanto aos problemas e potencialidades da área de intervenção, com destaque para a equipe do projeto vencedor.

Em outubro de 2009, foi promovido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza (Secretaria de Turismo de Fortaleza - SETFOR), sob a organização do Departamento do Ceará do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-CE), o Concurso Público Nacional de Ideias para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar. O edital indicava a faixa de intervenção, correspondente a 3.050 metros da referida avenida, do Mercado dos Peixes à Avenida Rui Barbosa (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), tendo-se a estimativa dos custos em R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), valor que não contemplava o projeto de contenção da erosão marinha (IAB-CE; FORTALEZA, 2009b).

¹¹⁷ Os Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), segundo o Ministério do Turismo (BRASIL, 2015) buscam organizar as intervenções públicas para o desenvolvimento da atividade turística, mediante prévios processos de planejamento das regiões turísticas. Com o planejamento das áreas turísticas são propostas intervenções públicas a serem implantadas de forma que o turismo venha a constituir verdadeira alternativa econômica geradora de emprego e renda principalmente para a população local. Os investimentos do Programa são operacionalizados pelo Ministério do Turismo (MTur), que orienta tecnicamente as propostas estaduais e municipais, em parceria com organismos multilaterais, em especial, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com a Corporação Andina de Fomento que atuam como financiadores internacionais. O Programa inclui ações nos âmbitos regional, estadual e municipal (BRASIL, 2015).



Figura 210: Área de abrangência espacial do Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar

Fonte: Termo de Referência do Concurso Público Nacional de Idéias para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza, Ceará (2009), modificado pela autora com base em: www.googleearth.com.br, acesso em 3 maio 2015.

Segundo o termo de referência do referido concurso, o objetivo do plano seria

[...] estabelecer as idéias básicas e as diretrizes que busquem o melhor aproveitamento geral do espaço e o redirecionamento das soluções arquitetônicas, que devem estar mais voltados ao bem-estar humano, preservação ambiental, bem como das diversas necessidades para o desenvolvimento das atividades turísticas, culturais, de esporte e lazer na orla situada no trecho compreendido entre a Av. Rui Barbosa e o Mercado dos Peixes. (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p. 2).

O termo de referência também indicava que, embora o projeto tivesse que ser coordenado por um arquiteto, a equipe deveria ser multidisciplinar.

O termo de referência justifica o projeto, partindo da importância da Avenida Beira-Mar para a cidade de Fortaleza. O trecho da intervenção, conquanto correspondesse a menos de 10% de toda a faixa litorânea do Município de Fortaleza - que corresponde a uma extensão de 34,2 quilômetros - apresentava efeitos da ação antrópica de alto impacto ambiental.

As praias do Meireles e Mucuripe são espaços de grande atratividade turística e muito freqüentados pela população local para diversas práticas esportivas, lazer contemplativo ou para banho de mar. Devido ao grande fluxo de pessoas, o comércio se estabeleceu no local nas mais diversas formas: barracas de praia, restaurantes, venda de artesanato

(formal e informal), venda de peixes e frutos do mar, venda de passeios turísticos, dentre outros. Nesta área também estão localizados os imóveis mais valorizados da cidade, grande infra-estrutura hoteleira, casas de câmbio etc. (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p. 7).

Identificava, todavia, problemas de natureza ambiental, como a fixação artificial de dunas e erosão costeira, em razão de obras de engenharia; necessidade de disciplinamento de usos e ocupações variadas; conflitos socioespaciais em decorrência da falta de ordenamento dos usos, entre outros. Assim, faziam-se necessários o *“disciplinamento, para desenvolvimento de um turismo em bases sustentáveis, com incentivo ao lazer, ao esporte, a cultura e a geração de trabalho e renda”*, a reestruturação do local do ponto de vista urbanístico, reformulação dos passeios, ordenamento da ocupação no local e execução do projeto de contenção da erosão marinha previsto para o local, recompondo parte da largura da faixa de praia de antes.

Por fim, justificava-se também a realização do concurso pela possibilidade de *“subsidiar o debate público acerca de possíveis intervenções urbanísticas na área, viabilizando a existência de diversos usos compatíveis com o local, de forma harmônica, social e ambientalmente responsável”*. (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p. 8).

Quanto aos objetivos do concurso, o termo de referência¹¹⁸ exprimia os seus objetivos gerais:

- Permitir ao Poder Público e à sociedade o vislumbre de projetos executáveis que garantam um melhor aproveitamento geral do espaço e a maior atratividade da área para a população e turistas;
- Privilegiar a paisagem natural;
- Qualificar a paisagem urbana;
- Facilitar os diversos fluxos;
- Propor soluções para os conflitos urbanos e sócio-ambientais incidentes sobre a área;
- Estimular o turismo, o lazer e a prática de esportes (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p. 8).

São objetivos específicos:

- Preservar usos e costumes que não firam a legislação vigente e que sejam compatíveis com a função social da área;
- Recuperar a faixa de praia;
- Tratar e recompor a vegetação;
- Eliminar obstáculos à contemplação da paisagem marinha;
- Permitir o livre acesso à faixa de praia;
- Reordenar a ocupação de forma a garantir o mínimo de construções ao longo do calçadão, permitindo o livre acesso em todas as direções e sentidos;
- Criar espaços de encontro para as diversas faixas etárias, considerando as suas limitações, cuidados especiais e necessidades;
- Garantir a acessibilidade daqueles que possuem necessidades especiais;

¹¹⁸ Segundo o próprio documento, a sua elaboração foi desenvolvida *“com a colaboração de diversos órgãos vinculados à Prefeitura Municipal de Fortaleza, a saber: Procuradoria-Geral do Município, Secretaria Executiva 4, Regional II, Secretaria de Turismo de Fortaleza, Coordenadoria de Projetos Especiais, Relações Institucionais e Internacionais do Gabinete da Prefeita, Secretaria do Meio Ambiente e Controle Urbano, Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza, Coordenação do Projeto Orla Fortaleza. Os órgãos de âmbito estadual ou federal listados a seguir também colaboraram com o desenvolvimento do Termo: Advocacia-Geral da União, Gerência Regional do Patrimônio da União, Universidade Estadual do Ceará (através do Laboratório de Gestão Integrada da Zona Costeira), Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis e Companhia de Águas e Esgoto do Ceará”* (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p.3-4).

- Estimular o sentimento de cidadania, zelo e pertença da população com relação aos espaços públicos;
- Facilitar o combate a atos ilícitos no local.
- Reordenar o fluxo e estacionamento de veículos. (IAB-CE; FORTALEZA, 2009c, p. 8).

Entre a primeira data de divulgação e inscrições de equipes para o concurso e o último dia para entrega das propostas em fase de estudo preliminar, havia um intervalo de pouco menos de dois meses.¹¹⁹ Foram inscritos 75 candidatos, dos quais apenas 35 haviam sido considerados pré-habilitados. Destes, apenas vinte e duas equipes enviaram suas propostas, das quais uma delas foi desclassificada por irregularidade na formatação.

Os critérios de escolha pela Comissão Julgadora, composta pelos arquitetos Débora Sales (secretária do júri), Fábio Penteado, Lia Parente, Matheus Gorovitz, Roberto Castelo, Rommel Ramalho e Rosa Grena Kliass (presidente do júri), conforme o relatório final do concurso, seriam:

[...] a integridade das propostas, a coerência indispensável entre o discurso e o projeto, a identificação das principais áreas de intervenção e suas relações com as áreas adjacentes e o conjunto paisagístico no seu todo, notadamente da relação com o tecido urbano, a salvaguarda e o tratamento conferido às visuais, a conveniência da disposição e tratamento dos diferentes equipamentos.

O resultado do concurso foi divulgado publicamente em dezembro de 2009, no Náutico Atlético Cearense.

Foram selecionados três projetos, ficando o primeiro lugar para a equipe do arquiteto Ricardo Henrique Muratori de Menezes, composta também pelos arquitetos Fausto Nilo Costa Júnior e Esdras Santos. Foi contemplado com o segundo lugar do concurso a equipe do arquiteto Alexandre Lacerda Landim, com a participação dos arquitetos Ricardo Sabóia Barbosa, Ana Paula Bezerra Gonçalves Costa, Natália Timbó Canamary, Pedro Câmara Campos Figueredo, Gerson Amaral Lima, Marina Lima Medeiros, Marina Coelho Esmeraldo, Érica Pinheiro Gomes Cavalcante e Victor Alencar Araripe Cordeiro (PORTAL VITRUVIUS, 2010).

Enquanto as duas primeiras equipes classificadas eram cearenses, o terceiro lugar foi atribuído à equipe de arquitetos de São Paulo: Baldomero Navarro, João Paulo Daolio, Thiago Natal Duarte e Cláudio Furtado.¹²⁰

O projeto coordenado por Baldomero Navarro - classificado em terceiro lugar - tinha como premissa a distribuição do programa ao longo da extensão do calçadão, com áreas de circulação nas faixas das bordas. Além disso, previa jardins criados em áreas remanescentes das

¹¹⁹ O valor global do contrato, calculado com base na Tabela de Honorários do Instituto de Arquitetos do Brasil, seria de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais).

¹²⁰ Além dos arquitetos autores do projeto - Arquitetos Baldomero Navarro, Cláudio Furtado, João Paulo Daolio e Thiago Natal Duarte, também faziam parte da equipe as arquitetas Patrícia Santana (paisagista), Ilka Santana (paisagista e gestora ambiental); Claudio Furtado (responsável pelo projeto luminotécnico); Beatriz Nachtergaele (consultora de infraestrutura urbana) e Rosimeire Leite (consultora de tráfego); o engenheiro Jair de Souza Dias (consultor de tráfego) (PORTAL VITRUVIUS, 2010).

quadras, como um contínuo ajardinado como moldura entre o calçadão e os altos edifícios. A faixa central de 21,60 metros seria destinada à localização de mobiliário urbano, construções constantes no programa e arborização complementar. Na borda contígua à orla, foram destinadas faixas para a circulação de pedestres e bicicletas. Estrategicamente, programas de apoio foram localizados nos eixos das ruas de acesso à praia (como bicicletário, telefones públicos, lixeiras etc), enquanto no intervalo desses eixos, foram distribuídos equipamentos voltados ao lazer, esporte e contemplação, como ilhas de serviços, quiosques, *playgrounds*, equipamentos de ginástica, etc.

Uma das inovações do referido projeto era a criação de piscinas públicas com água do mar, nos trechos de maior concentração de pedras, por meio da construção de barreiras que represariam a água do mar na maré cheia. Nessa área, haveria previsão de iluminação adequada na área de piscina, para banhos noturnos (PORTAL VITRUVIUS, 2010).

Tanto o espigão, como a feira de artesanato, o anfiteatro e a praça do mercado constavam de propostas de remodelações. Outro ponto a destacar desse projeto é a proposta de criação de *“pequenos tanques de filtragem de modo a melhorar a condição da água a ser levada ao mar, através de sistemas tecnológicos de baixo custo”*, referente aos córregos que desembocam na área de intervenção (PORTAL VITRUVIUS, 2010).

O segundo lugar - coordenado pelo arquiteto Alexandre Landim - apresentou um texto correspondente ao seu “Marco Conceitual”, partindo da situação atual da Avenida Beira-Mar, espaço considerado democrático, *“quicá o primeiro espaço em multiplicidade de protagonistas e integração social”* (PORTAL VITRUVIUS, 2010) na cidade, por ter convergências de personagens múltiplas que se interessam pelo mar em suas possibilidades - lazer, pesca, comércio, encontros etc. A área é conceituada como *“Um parque e recebe a cidade a caminho do mar”*. (PORTAL VITRUVIUS, 2010).

“Os eixos longitudinais que encaminham o usuário ao longo da orla” (PORTAL VITRUVIUS, 2010) respaldaram as diretrizes determinantes do traçado urbanístico desta equipe liderada pelo arquiteto Alexandre Landim, em segundo lugar. No primeiro nível, o passeio junto aos prédios, onde se propõe o alargamento de alguns trechos. Depois, a via, com previsão de maior número de vagas de estacionamento, pela realocação da caixa; o passeio externo ao parque, o parque na faixa central do calçadão, a ciclovia, o calçadão beira-praia e a faixa de areia. O desenho *“em movimento ondulatório”* (PORTAL VITRUVIUS, 2010) promoveria também a variedade paisagística. Criam-se, também, quiosques como marcos nas criptas das curvas externas.

Ademais, a equipe do arquiteto Alexandre Landim exprimia a necessidade de ações complementares ao projeto, como

[...] o conteúdo de tais propostas encontrará maior ressonância caso venham a se fazer viáveis ações complementares de saneamento, que recuperem o equilíbrio biótico e as condições de balneabilidade do mar e do Riacho Maceió. (PORTAL VITRUVIUS, 2009).

Assim, essa proposta também incluía um novo desenho para a foz do riacho Maceió, oferecendo à cidade um parque – *“um espaço verde e livre de conexão visual entre a Av. Beira-Mar e a Avenida Abolição”*. (PORTAL VITRUVIUS, 2010). Propunha-se uma integração do calçadão com passarelas sobre o riacho, acessadas também pela ciclovía.

Quanto à linguagem arquitetônica adotada, a sinuosidade foi privilegiada nas áreas de passeio e na cobertura do mercado dos peixes, enquanto as linhas retas marcam a volumetria das edificações de um modo geral. Faz-se referência plástica (explícita) ao rendilhado dos artesanatos locais nos elementos modulares de piso e brises da feira de artesanatos.



Figura 211: Plano Geral do "Parque Beira Mar", de autoria da equipe coordenada pelo arquiteto Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira Mar
Fonte: material disponibilizado pelo escritório do arquiteto Alexandre Landim, organizado pela autora.

Quanto ao espaço destinado à feira de artesanato (Figura 212 e Figura 213), verifica-se, como ponto forte e inovador do projeto, a proposição de uma feira semienterrada, coberta por um teto-jardim em planos diferentes, acessível pelos usuários, configurando-se como mais um espaço público (praça) para contemplação. Assim como a proposta de Navarro (a terceira colocada), a propositura de Landim (a segunda colocada) manteve a funcionalidade atual da via, em mão única, e sem alargamento, apenas prevendo área de manobras para o estacionamento ao longo da via.

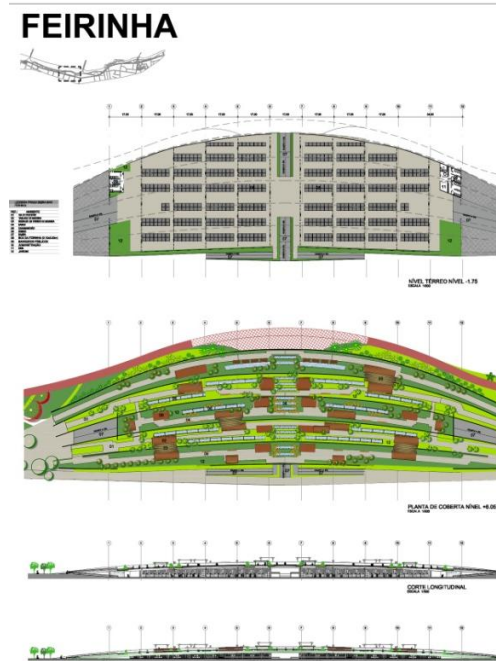


Figura 212: Proposta para a Feirinha da Beira-Mar, da equipe coordenada por Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira-Mar

Fonte: material disponibilizado pelo escritório do arquiteto Alexandre Landim, organizado por nós.



Figura 213: Detalhe do teto-jardim da feira de artesanato proposta pela equipe do arquiteto Alexandre Landim classificada em segundo lugar no concurso para o projeto de reordenamento da Avenida Beira-Mar

Fonte: material disponibilizado pelo escritório do arquiteto Alexandre Landim, organizado por nós.

Percebemos, portanto, como dois desafios aos projetos descritos até aqui, a organização da feira de artesanato da Avenida Beira-Mar e a lida com a foz do riacho Maceió que, embora não fosse premissa do edital uma proposta para tal área, as relações diretas entre esse trecho e a Avenida Beira-Mar, como córrego que deságua na Beira-Mar, seja como área com problema ambiental (deposição de lixo no riacho, ocupação irregular, degradação) ensejavam diretrizes e até (como o caso do segundo colocado), a proposição de um desenho urbano para o local. Soma-se a estes dois quesitos, a provisão de áreas de estacionamento a mais.

O projeto vencedor do concurso

O júri do concurso atribuiu a primeira colocação ao projeto coordenado pelo arquiteto Ricardo Muratori,¹²¹ tecendo as seguintes observações acerca do projeto, segundo a Ata do Processo de Julgamento do Concurso:

¹²¹ Além dos autor do projeto - o arquiteto Ricardo Henrique Muratori de Menezes participaram em coautoria os arquitetos Fausto Nilo Costa Júnior e Esdras Santos. Da equipe também faziam parte: o advogado Rômulo Soares (consultor jurídico); o engenheiro Francisco Suliano Mesquita Paiva (consultor de tráfego); Reginaldo Lima Verde (gestor ambiental); engenheiro civil André Albuquerque Barbosa, economista Marcos Martins Santos e arquiteta Maria Águeda Pontes Caminha (consultores para viabilidade econômico-financeira); engenheiro civil Erasmo Pitombeira (estudos oceanográficos) e engenheiro florestal Mauro Ferreira Lima (paisagismo).

- a) A solução proposta para a feira, desde que considerada permanente – como recomenda o edital – em sua configuração consolida a ocupação atual, enriquecida pelas aberturas das visuais, graças aos espaços intersticiais e a escala. A arquitetura singela contempla a proteção indispensável aos boxes;
- b) No caso da solução preconizada para a comercialização do peixe, embora não comprometa a qualidade da intervenção, o júri entende que o impacto provocado pela edificação poderia ser minimizado subordinando a arquitetura à paisagem, e ao caráter informal das atividades;
- c) O júri recomenda à conveniência da desobstrução das visuais relocando as áreas de estacionamentos e a supressão dos depósitos da feira, desnecessários, uma vez sendo a feira fixa;
- d) A recomendação acima acerca das áreas de estacionamento apóia-se inclusive na proposição do transporte pendular existente no projeto, evidenciando a inconveniência de estimular o fluxo de veículos;
- e) O júri observa a oportunidade de preservar a bela vista do anfiteatro comprometida pelo passeio proposto junto à praia. (IAB-CE; FORTALEZA, 2009a, p. 1).

A equipe vencedora, formada pelos arquitetos Ricardo Muratori,¹²² Fausto Nilo¹²³ e Esdras Santos,¹²⁴ fundamentou a sua proposta, reconhecendo que uma das características das soluções urbanísticas exitosas para o redesenho de orlas urbanas era corresponder, pelo desenho urbano, aos objetivos públicos. Segundo o “Marco Conceitual” da equipe,

[...] o desenho leva em conta a importância de incluir benefícios à vizinhança dos bairros de todas as classes sociais residentes em sua área de influência direta [...]. No urbanismo, para os dias atuais, isto significa tornar essas vantagens acessíveis, a partir de uma simples caminhada, para uma população aproximada de 60.000 pessoas, equitativamente dividida entre pobres e ricos. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 1).

O “Marco Conceitual” do projeto, além de apresentar a proposta, continha ricas contribuições acerca da condição atual e de potencialidades da orla marítima da Avenida Beira-Mar, além da exibição do projeto. Observa-se, desde o início, a preocupação da equipe em expor a sua consciência da insuficiência do desenho urbano daquele trecho como instrumento que por si só desempenharia o papel de reordenar a avenida e suas funções. Destacamos, portanto, o conteúdo do texto entregue, verificando o projeto e o fundamento das soluções propostas.

Na explicação sobre o projeto, é oferecida a *“refundação de um lugar público com herança cultural”*. A orla urbana da Avenida Beira-Mar, segundo Muratori, Nilo e Santos (2009a), recalibrada, poderia *“incorporar práticas em desenho urbano sustentável, como alta acessibilidade, urbanização de baixo impacto, construção verde, oportunidades de novos negócios e legitimação junto à vida comunitária”*. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 2).

Mencionado texto também observa aspectos potenciais da orla, na parte intitulada *“Orla justa e democrática”*, como seu papel *“conector de várias comunidades urbanas”* e a possibilidade de formar *“um bairro vibrante, vivificado, [...] um destino internacional”*. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 2). E continua tecendo previsões futuras: *“seu ambiente se formará com múltiplos atrativos relacionados com alta conectividade, pela excelência do transporte e da mobilidade”*. (MURATORI; NILO;

¹²² Ricardo Muratori (1959-), arquiteto formado em 1984 pela Universidade Federal do Ceará.

¹²³ Fausto Nilo Costa Júnior (1944-) arquiteto formado em 1970 pela Universidade Federal do Ceará.

¹²⁴ Esdras dos Santos Fernandes, arquiteto formado em 1997 pela Universidade Federal do Ceará.

SANTOS, 2009a, p. 2). Enfatizava também a prioridade dada ao pedestre, ainda que o projeto propusesse a inclusão de novas vagas de estacionamento, considerando também o uso deste meio de transporte ao longo da orla, embora propondo os padrões de projeto de mobilidade de “tráfego calmo”.

Esse texto, porém, comentava a esperada alteração de valores imobiliários da área, e a necessidade de acomodação futura de veículos em excesso, que - segundo plano mestre (a ser elaborado) - fossem utilizadas outras áreas que não a da Avenida Beira-Mar, mais adequadas, no interior do próprio tecido urbano. Além disso, o texto cita, ainda, a adoção do bonde elétrico como meio de transporte local proposto:

No futuro próximo, o êxito do projeto deverá alterar os valores imobiliários e haverá incremento de interesse dos incorporadores em investir em sua área de influência. Desta forma, um plano mestre apropriado indicará que os excessos de automóveis deverão ser acomodados em situações adequadas, fora da promenade. Ou seja, no interior do próprio tecido urbano construído na vizinhança e por iniciativa do poder privado. As emergências de deslocamentos de pessoas no ambiente da *promenade* serão apoiadas por transporte público local que, neste mesmo futuro, poderá adotar o modo bonde elétrico, coadjuvado por eco-táxis, que farão a ligação da orla com os pontos de transportes da cidade, principalmente em possíveis *hubs* de uso misto, a se situarem em pontos estratégicos dentro do tecido urbano. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 2).

Destacamos, também, a preocupação explicitada no Memorial quanto à legibilidade espacial - orientada para permitir a visualização de camadas históricas dos lugares, seus ícones urbanos e sua arte pública no trajeto linear proposto, *“tudo para apoiar a valorização do recurso mais potente de todos aqueles situados no âmbito metropolitano: a beira mar”*. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 3).

Fácil é verificar, ao longo do texto, que a proposta se apoia em possibilidades futuras, em planos a serem realizados, para que, de fato, possa beneficiar a população de forma eficaz, duradoura, equitativa. Por vezes, há o reconhecimento de que um desenho urbano de qualidade pode favorecer a orla, como na citação seguinte:

É reconhecido o fato de que orlas urbanas de sucesso sucesso tem que incluir aspectos básicos de desenho urbano, tais como vencer o isolamento, melhorar o ambiente, criar senso de lugar e finalmente vencer o medo e a insegurança que, infelizmente, ameaçam o espaço público das metrópoles. No fundo, tudo isto depende de desenho qualificado para lugares diversificados e bem conectados com boas redes de rotas de pedestres. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 3).

É deixada clara no Memorial, todavia, a necessidade de projetos com visão estratégica de longo prazo, principalmente quando se trata da conectividade da orla ao tecido urbano. Essa questão também é retomada ao se referir à paisagem ao longo da orla da cidade, cujas urbanizações

[...] deveriam ocorrer a partir de planos abrangentes, como forma de produzir e proteger valores a longo prazo [...] Por em risco isto tudo, numa visão fragmentária de curto prazo, é uma decisão grave a ser avaliada. As vantagens únicas e significativas da orla da beira mar fortalezense formam o principal ativo que apoiará sua competitividade em relação às outras cidades. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 4).

Nesta afirmação, há referência à orla como atributo competitivo no contexto global. Nesse sentido, o redesenho da orla poderia abrir oportunidades para receber qualidades de um lugar público com mundiais conectividades. O memorial deixa claros aspectos negativos da orla, como o seu o mau aproveitamento como recurso urbano, que não foi inserido num sistema acessível que pudesse compor um sistema de orla, formado em conjunto com a Praia de Iracema e a frente marítima central.

Componentes do desenho urbano proposto

O desenho urbano selecionado consta de “projetos componentes” ou “projetos-chave”, com origem nas definidas unidades sistemáticas, que se complementariam, e formariam a unidade paisagística (Figura 214 e **Erro! Fonte de referência não encontrada.**).

Dentro desse escopo conceitual, a orla seria formada pelos seguintes “projetos-chave”:

- a) Pavilhões de múltiplos usos, na praça principal da esplanada: destinado a reuniões comunitárias, exposição de flores, festivais, pequenas conferências, atividades de gerência, informação, polícia e segurança, concebidos com transparência;
- b) Pavilhões da feirinha de artesanato, por sobre os quais serão dispostos painéis fotovoltaicos para captação de energia solar, além da previsão de depósitos apropriados para abrigo de contêineres das lojinhas da feira;
- c) Conjunto integrado de *playgrounds*;
- d) *Piazzetas* de comidas e bebidas;
- e) Quiosques de serviço ao público;
- f) Área destinada ao esporte na areia;
- g) Pontos de encontro e permanência para contemplação do por do sol, com “morros mirantes” e arborização na margem norte da urbanização;
- h) Espigão do lado leste (novo), com urbanização leve, com rampa de acesso ao ancoradouro;
- i) Espigão oeste, como um jardim linear de esculturas com mirante no ponto final;
- j) Estacionamentos insulares “*de padrão verde, em unidades de 80 vagas*” (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 12);
- k) Bosque nas proximidades do Náutico Atlético Cearense, próximo à “Praça dos Estressados”, com remoção de bloqueios físicos; regeneração da praia;
- l) Anfiteatro com um *skate park*;
- m) Passarelas e trapiches para passeio e pesca, em frente ao Largo de Iracema, sob palafitas e base de arenito;
- n) No Largo de Iracema, recuperação e complementação da arborização;

- o) “Memorial ao ar livre, dos heróis jangadeiros”, zona de estacionamento de barcos, das oficinas de manutenção das embarcações, com acesso visual do público;
- p) Novo mercado de peixes, acoplado ao terminal pesqueiro, com área de carga e descarga, restaurante em mezanino, e área para colônia de pescadores; e
- q) Quanto à vegetação da área: fixação da areia do aterro por vegetação, preferencialmente *Cyonodon dactylon* (capim de burro); privilégio da vegetação nativa em lugar de jardins ornamentais; manutenção da arborização, com incremento e regeneração de algumas áreas.

Com relação ao setor gastronômico criado no Mercado dos Peixes e dos serviços (restaurantes) localizados na parte Leste da Avenida Beira-Mar, a equipe também reconhece que o número de vagas oferecidas pelo projeto não atende adequadamente à cota razoável demandada com base nas funções que acontecem neste setor. Mais uma vez, o êxito do projeto apoia-se explicitamente em ações e projetos de continuidade futuros, como mostra a citação:

De qualquer forma, admitindo-se o prosseguimento do projeto em relação à conversão em oportunidades de seus impactos no tecido urbano contíguo, caberia ao poder municipal criar políticas, em futuras etapas de desenvolvimento, para estimular o surgimento de usos mistos no tecido urbano próximo, com inclusão de vagas a serem disponibilizadas aos frequentadores do destino gastronômico. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009a, p. 13).



Figura 214: Projeto vencedor do Concurso Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos para a Avenida Beira-Mar, de autoria de Ricardo Muratori e equipe (projeto de 2009)
 Fonte: imagens cedidas pelo arquiteto Ricardo Muratori.



Figura 215: Planta do Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos para a Avenida Beira-Mar, de autoria de Ricardo Muratori e equipe (projeto de 2009; em execução, desde 2013)

Fonte: imagens cedidas pelo arquiteto Ricardo Muratori.

Participação popular

O fato de a seleção do projeto ter sido realizada por meio de um concurso nacional de ideias o diferencia daqueles relativos às intervenções anteriores para a mesma área, realizados no final dos anos 1970 e no final dos anos 1990 e início dos anos 2000. Permitiu-se, com efeito, a ampla participação de arquitetos e outros profissionais componentes das equipes interdisciplinares. O caráter democrático desse processo, porém, é questionável, na medida em que a população de uma forma geral - principalmente os usuários cotidianos da orla e as associações existentes por causa dela - não tomou conhecimento do projeto selecionado nem antes de sua elaboração (para possíveis contribuições), nem mesmo após a seleção e definição do projeto a ser executado.

Entrevistado pela por nós, o coordenador da Associação Amigos da Beira-Mar, Tadashi Enomoto, explica que ele tomou conhecimento do projeto de reordenamento da Avenida Beira-Mar porque teve a iniciativa de participar de algumas sessões que trataram sobre ele, uma delas no Náutico Atlético Cearense, quando de sua abertura ao público. Contesta que a Associação não foi consultada antes da elaboração da nova proposta. Vale ressaltar que essa Associação conta com mais de 600 associados e foi criada oficialmente há mais de 20 anos. Os seus membros são heterogêneos, mas constam de, principalmente coopistas, nadadores, caminhantes, ciclistas etc que utilizam o espaço da orla diariamente. Para o coordenador da Associação, esta obra chega com certo atraso em relação à expectativa, pois deveria ter ficado pronta para a Copa de 2014 (Apêndice A, p. 376).

Outros associados entrevistados comentam que conhecem o projeto pelo vídeo que está disponível pelo veículo *YouTube*, da Internet. Quando se menciona, porém, sobre os projetos componentes descritos no Marco Conceitual, eles não entendem de que se trata. Chama a atenção, com base no conhecimento do vídeo, a proposta do bonde, que para alguns usuários, como o próprio líder da associação Tadashi Enomoto, é uma proposta inadequada se considerada sua faixa de passagem, no mesmo nível da passagem de pedestres. Para ele, a solução mais apropriada seria que fosse utilizada a via destinada aos veículos, para evitar acidentes, tendo em vista que a mesma é desnivelada do passeio. Outros usuários consideram esta proposta muito interessante e inovadora, tendo em vista soluções exitosas e tradicionais em outras cidades do mundo, como Roma e Londres.

Ainda sobre o processo de participação popular, vale ressaltar que o projeto foi gestado e licitado na administração da prefeita Luizianne Lins, até 2012. Nesta época, o Ministério do Turismo havia garantido os recursos - aproximadamente 232 milhões de reais - para executar o projeto, além de outros pequenos trechos que não eram da obra da Avenida Beira-Mar.

As obras não foram, entretanto, iniciadas na gestão da prefeita Luizianne Lins. Quando do início da gestão do prefeito Roberto Cláudio,¹²⁵ somente 5 milhões de reais, garantidos pela Caixa Econômica Federal, haviam sido liberados para a realização da obra, inicialmente. Segundo o Secretário de Turismo de Fortaleza, na época Salmito Filho, o processo de obtenção dos recursos para dar início à obra partiu da Prefeitura, que conseguiu uma parcela inicial do valor, para execução do espigão do Náutico, junto ao Ministério do Turismo, segundo entrevista concedida à TV Jangadeiro e Tribuna BandNews Fm 101.7., em 8 de abril de 2013.

Na referida entrevista, o secretário explicava as etapas da obra, que corresponderiam às seguintes partes: primeiramente, a construção do (novo)espigão que serviria tanto para conter a água do mar e aterro hidráulico posterior (com 120 metros de aterro, oferecendo 80 metros de praia seca), quanto como atracadouro para barcos de passeio; a segunda parte seria a construção do Mercado dos Peixes, com relocação dos vendedores e boxes para local provisório; a terceira parte corresponderia à “engorda” da faixa de praia, ou seja o aterro hidráulico; a última parte corresponderia à drenagem, pavimentação e urbanização. Quanto à execução por partes, segundo Salmito Filho, esta forma de execução garantiria a conciliação dos espaços (DINIZ, 2013).

Embora as reclamações quanto à pouca ou insuficiente participação da sociedade no processo do projeto, o secretário também mencionou a participação, que, segundo ele, estaria acontecendo no decorrer da obra. Explicou, por exemplo, que a localização provisória dos vendedores de peixe estaria sendo discutida com os permissionários, para coletar sugestões.

Outro ponto de grande relevância é a transformação da feirinha de artesanato, que até o presente momento (2015) ainda não foi requalificada. No decorrer da obra, os feirantes terão que se estabelecer provisoriamente em outro local, que não foi ainda decidido. Segundo o então secretário, as opções seriam discutidas com os feirantes, para não prejudicar as vendas. Questiona-se, ainda, a proposta de utilização de 650 contêineres de alumínio e o armazenamento destes sob o piso, com sistema de empilhadeiras, proposta do projeto vencedor. Segundo alguns feirantes, eles temem que a manutenção das empilhadeiras, se for de responsabilidade do Estado, não garantirá um funcionamento duradouro, tendo em vista que *“o que é mantido pelo Estado não está em boas condições”*, segundo Tadashi Enomoto, em entrevista realizada para a esta pesquisa (Apêndice A, p. 376).

Assim, percebe-se a ínfima participação da sociedade no processo de projeto. Na execução da obra, há indícios de participação em assuntos que já deveriam ter sido planejados, como a relocação temporária do Mercado dos Peixes e da Feira de Artesanato.

¹²⁵ Prefeito do Partido Republicano do Ordem Social (PROS).

Previsões

Com base no Marco Conceitual do projeto, alguns efeitos podem ser previstos, caso a obra fosse implementada como esperado, considerando-se que o equipamento está inserido numa comunidade urbana de 60.000 habitantes aproximadamente, se considerarmos uma distância média de 300 metros:

- incremento na quantidade de turistas e residentes da orla, se considerada também as transformações que ocorrerão no Morro Santa Teresinha, no Cais do Porto do Mucuripe e, ainda, quanto à implantação das linhas do VLT, no Iate e no Mucuripe;

- demanda de espaços com usos mistos - escritórios, apartamentos, hotéis, comércio, e áreas de estacionamento, etc. A equipe vencedora menciona a possibilidade de criação de *“hubs de mobilidade urbana”* (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009b), destinada à inserção de populações de renda média, com vistas a conferir um caráter comunitário local à orla:

[...] onde usos habitacionais, residenciais e de hotelaria se combinam em uma só obra para produzir centros de moradia e trabalho no próprio bairro, tendo no seu podium, estacionamentos de uso público [...] com conforto para apoiar a chegada e partida de pessoas, por vários modos de transporte: a pé, de bicicleta, de automóveis de transporte público local ou urbano. (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009b, p. 14).

- implementação gradativa de uma conexão da orla com a zona central histórica e com a Praia de Iracema, consistindo em três pólos estruturadores, áreas acessíveis de forma contínua por meio de caminhada, por bicicleta, ecotáxis, *skate*, patins e um futuro transporte público tipo bonde elétrico;

- consideração dos cursos d'água que chegam à praia como vetores de água e poluição;

- caráter intermodal da mobilidade urbana: implantação de faixas físicas para pedestres, usuários de bicicleta, de skate e patins, além de automóveis, de forma domesticada. Além disso, reserva uma área para futura implantação de um sistema de bonde elétrico, a ser também utilizada pelo trenzinho tradicional. O bonde elétrico também é tratado como alternativa adotada pelas *“grandes metrópoles competitivas”* (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009b). Embora seja comprovado que a implantação de um bonde elétrico seria economicamente viável com base num trajeto de dez quilômetros, o projeto propõe a construção inicial da linha, de três quilômetros, a ser continuada na orla da Praia de Iracema, até o centro da cidade; e

- considerar a extensão das qualidades urbanísticas da nova orla para vias transversais, com vistas a prover a área com ampliação da largura dos passeios e maior quantidade de estacionamento para táxis, bem como reduzir a faixa dedicada aos automóveis, tendo em vista que essas vias não desempenham papel significativo como alimentadoras do sistema viário.

Um dos quesitos do edital era, além da elaboração do Marco Conceitual e do memorial do projeto, a apresentação de um estudo de viabilidade econômica. Esse documento apoiava-se em

instrumentos de viabilidade financeira de implantação e manutenção, como o financiamento, que partiria de bancos de fomento - como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial (BIRD), a Corporación Andina de Fomento (CAF), entre outros. Além disso, dada a valorização imobiliária e comercial prevista no entorno do projeto, as arrecadações de IPTU, ITBI e ISS, poderiam ensejar recursos direcionados para custear a manutenção e a conservação da orla. A contribuição de melhoria também se mostrava como possibilidade a ser cobrada, assim como o ICMS Ecológico, dado o fato de o projeto da nova orla contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável, também seria uma forma de receber repasses por parte do Governo do Estado.

Acrescenta-se, também, a aplicação de instrumentos urbanísticos provenientes do Estatuto da Cidade - Lei 10.257/01, inseridos no Plano Diretor Participativo de Fortaleza, como a outorga onerosa e as operações urbanas consorciadas. Como instrumento para implantação do VLT, sugerem-se as PPPs (parcerias público-privadas).

Por fim, a viabilização da obra contaria também com a existência de um organismo responsável pela “boa governança”, criado especificamente para desenvolver e manter as intervenções realizadas na orla, como sugestão, a “Coordenadoria da Praia”, que seria vinculada à Secretaria Executiva Regional II (SER II). A criação deste organismo estaria justificada, também, pelos recursos provenientes dos variados instrumentos de arredação. Além de atribuições relacionadas às intervenções na orla, essa coordenadoria poderia também desenvolver produtos para estimular atividades de lazer e entretenimento na Beira-Mar, além de fiscalizar as atividades desenvolvidas, com apoio dos órgãos da municipalidade.

O concurso e os projetos para o reordenamento da Avenida Beira-Mar são representativos de uma prática urbanística usual na cidade de Fortaleza, na medida em que procuram tratar de questões urbanas e urbanísticas de grande complexidade através de uma intervenção restrita a uma avenida e seu calçadão. Verifica-se, com efeito, uma clivagem entre a proposta, considerando outras áreas da cidade, que se apoia sobre ações e parcerias, busca a sustentabilidade econômica e ambiental - e a intervenção, em si, que se estabelece de forma contingente, pontual e desarticulada.

A (não) execução do projeto Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar

As obras do programa resultante do concurso para o Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar, com financiamento do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), foram iniciadas em março de 2013, com a

execução da primeira etapa, que corresponde ao trecho do Mercado dos Peixes e do espigão do Náutico (O POVO, março de 2013).



Figura 216: Fotografias do espigão em frente ao Náutico Atlético Cearense, em junho/2014 e julho 2015. Percebe-se que em 2014, a pavimentação e os postes de iluminação e pórticos não tinham sido realizados ainda. Fonte: nosso acervo.



Figura 217: Mercado dos Peixes em construção, em junho de 2014 e julho de 2015, com a cobertura quase pronta. Fonte: nosso acervo.

Em visita ao local, nos meses de fevereiro de 2014 a julho de 2015, verificamos que o andamento da obra se processava de forma bastante lenta. Até maio de 2015, o espigão estava pronto (Figura 216) e o Mercado dos Peixes ainda em execução (Figura 217). Em contato com arquitetos da Prefeitura, eles mencionaram que, na mudança da Gestão Municipal, a verba anteriormente garantida pelo Ministério do Turismo não estava nos cofres municipais. Nas últimas visitas à orla, em junho de 2015, o mercado ainda não havia sido finalizado. Outrossim, as outras intervenções indicadas no projeto não foram iniciadas, tampouco têm previsão de serem retomadas (Figura 218).



Figura 218: Trechos do calçadão ainda sem as intervenções do projeto de reordenamento da Avenida-Beira Mar
Fonte: nosso acervo, julho de 2015

Merecem destaque, ainda, propostas e obras de menor porte, realizadas de 2011 a 2014 na orla da Avenida Beira-Mar, entre elas a proposta "Consórcio Novo Náutico".

Considerando uma dívida de aproximadamente 35 milhões de reais contraída pelo Náutico Atlético Cearense, a proposta - surgida em 2013 - seria a construção de um empreendimento de usos variados (Figura 219) - hotel cinco estrelas, *shopping center* e três torres comerciais - no terreno do Náutico Atlético Cearense, em forma de arrendamento por oitenta anos, acordo que renderia ao clube R\$20 milhões, além de cerca de 1 milhão mensais.



Figura 219: Projeto Novo Náutico
Fonte: <http://goo.gl/8ly34v>. Acesso em: 9 set. 2014.

A proposta - de autoria do arquiteto Luiz Muniz Deusará - previa a utilização de cerca de 50% da área do antigo clube, "preservando-se" a sua estrutura "principal". Este consórcio seria composto pelas empresas PB Construções, Base Incorporação e Construção, Bichucher e BR Trends, em parceria com a Lend Lease, CRETA e Machado Meyer (O POVO, 13 nov. 2013).

Este projeto foi suspenso por alterar a estrutura física do Clube Náutico Atlético Cearense, edifício tombado em âmbito municipal pelo Decreto Municipal no 11.957 com publicação no *Diário Oficial* no dia 24 de janeiro de 2006, e, portanto, resguardado pelo regime jurídico especial de propriedade. Caso fosse construído, alteraria sobremaneira a paisagem já modificada da orla ao longo das últimas décadas, principalmente a percepção urbana de uma das primeiras construções e referências da referida orla da Avenida Beira-Mar - o Náutico Atlético Cearense. Outras obras implementadas serão vistas a seguir.

O Jardim Japonês (2011)

Durante a administração de Luizianne Lins, foi implantado, no morro do Granville, um trecho de dunas ainda preservado na época, correspondente a uma área de aproximadamente dois mil metros quadrados (Figura 220 e Figura 221), o Jardim Japonês, inaugurado em abril de 2011, com o intuito de homenagear o centenário da imigração japonesa no Brasil, completado em 2008.

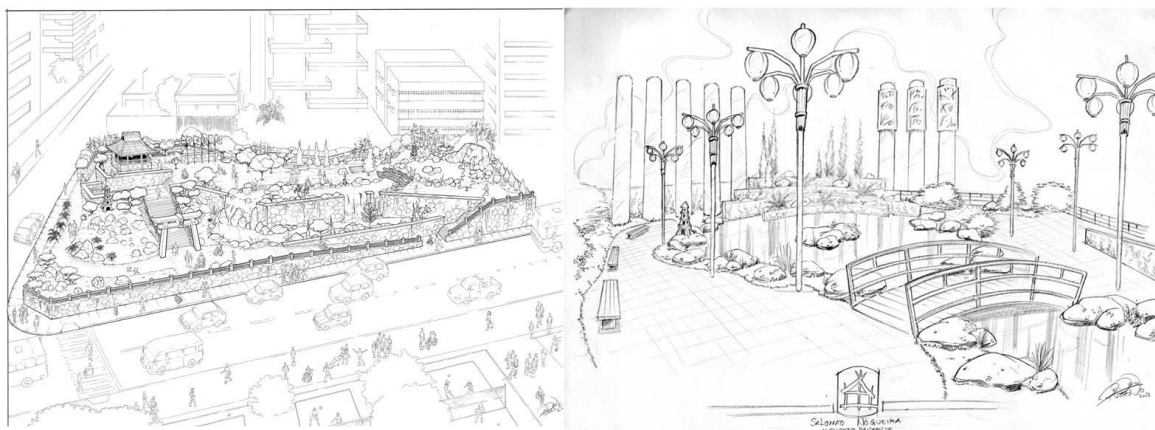


Figura 220: Croquis do Jardim Japonês, projeto do arquiteto Salomão Nogueira
Fonte: Salomão Nogueira.

Com investimentos provenientes do Governo Federal, pelo Mtur (Ministério do Turismo) e uma pequena parcela oriunda do Tesouro Municipal (cerca de 25%), a obra custou aos cofres públicos 1,8 milhão de reais.



Figura 221: Vista do morro do Granville, uma duna preservada, antes da construção do jardim japonês

Fonte: <http://goo.gl/PkteMS>.
Acesso em: 21 maio 2015.



Figura 222: Jardim Japonês, visto a partir do calçadão da Avenida Beira-Mar

Fonte: acervo da autora, junho de 2015.

O novo espaço público - de autoria do arquiteto e paisagista Salomão Nogueira - contava com elementos como *“nascente d’água, cascata, luminárias e pontes, além de dois jardins, um na horizontal e um vertical, com diversas espécies de plantas japonesas e brasileiras e esculturas do artista cearense Ascal, que elaborou peças exclusivas para o espaço.”* (JARDIM..., 2011, Caderno Cidade). A descaracterização do lugar é visível, na medida em que efeitos cenográficos exógenos são nele implantados, com vistas a atrair principalmente turistas (Figura 222).



Figura 223: Vista geral do Jardim Japonês, com calçadão da Avenida Beira-Mar ao fundo
Fonte: arquiteto Salomão Nogueira.



Figura 224: Detalhe do "pagode" japonês, no Jardim Japonês
Fonte: arquiteto Salomão Nogueira.

Vale destacar o fato de que, até a implantação deste novo espaço público, a criação de cenários tão “fora do lugar” não era tão explícita e visível ao longo da orla. Verificamos que

algumas barracas e restaurantes recorrem a letreiros luminosos, semelhantes a outras tantas orlas marítimas turísticas (Figura 222, Figura 223 e Figura 224); entretanto, esta obra - como espaço público - marcou e mudou a paisagem de forma brusca. Observa-se que, no dia a dia, os turistas são atraídos para usufruir das vistas e tirar fotografias da obra. O uso inicial deste espaço, no entanto, que era uma duna gramada (Figura 221) - aberto e acessível visualmente em toda sua extensão, utilizada como “arquibancada”, como banco natural pelos usuários da orla, passou a ser substituída por um labirinto pavimentado, com surpresas ao longo de um percurso que se dá via rampas, escadas e platôs.

A Operação Urbana Parque Riacho Maceió (2000-2014)

Regulamentada pela Lei Municipal 8.503, de 26 de dezembro de 2000 (FORTALEZA, 2000), ainda na gestão do prefeito Juraci Magalhães, tendo sido republicada em 4 de fevereiro de 2001, por meio de assinatura de convênio, o objetivo dessa operação seria a revitalização ambiental e urbanização da foz do riacho Maceió, localizada na orla marítima de Fortaleza (Avenida Beira-Mar) (Figura 225 e Figura 226). Constitui a primeira lei autorizando e regulamentando uma Operação Urbana Consorciada em Fortaleza, prevendo a possibilidade de parcerias público-privadas para a área em questão. Nessa operação, a empresa privada executa o projeto com recursos próprios e a Prefeitura concede a liberação de índices construtivos para um empreendimento residencial:

Art. 4º - A Operação Urbana Consorciada Parque Foz Riacho Maceió têm os seguintes objetivos:

I - recuperação da foz do riacho Maceió, através da implantação dos seguintes projetos:

a) execução das obras de drenagem, canalização e saneamento da foz do Riacho Maceió;

b) delimitação das faixas de preservação e proteção especial;

c) construção e implantação do Parque Foz Riacho Maceió e seus respectivos acessos de integração com a circulação de seu entorno.

II - incrementar a ocupação ordenada do espaço urbano local, através da construção de empreendimento imobiliário destinado à moradia e atividade hoteleira pelo grupo empreendedor privado co-participante, indicado nesta Lei.

Art. 5º - A Operação Urbana Consorciada Parque Foz Riacho Maceió têm as seguintes diretrizes:

I - valorizar o espaço público local, mediante a implantação de equipamentos urbanos destinados ao bem estar e lazer, integrados ao pólo da Beira Mar;

II - viabilizar a melhoria da qualidade ambiental da orla marítima;

III - a ocupação ordenada da área em compatibilidade com a orla marítima. (FORTALEZA, 2000).

O convênio foi firmado entre a Prefeitura Municipal e a empresa privada Nordeste Participações Ltda, estabelecendo-se investimentos explicados na lei:

Art. 8º - A Operação Urbana Consorciada Parque Foz Riacho Maceió realizar-se-á mediante convênio firmado entre o Poder Executivo Municipal, através da Secretaria Municipal e Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente (SMDT), e a empresa

privada Nordeste Participações Ltda (NORPAR), compreendendo os seguintes investimentos:

I - pelo Município de Fortaleza:

- a) incorporação dos terrenos do seu patrimônio situados na Área de Preservação do Riacho Maceió (Anexo 01), com área total de 1.998,28m² (um mil, novecentos e noventa e oito metros e vinte e oito centímetros quadrados), constantes do Anexo 04 desta Lei, para constituição da área do Parque;
- b) projetar e implantar a iluminação do Parque e da via paisagística de acesso e integração, constante do Anexo 05, parte integrante desta Lei;
- c) liberação do Índice de Aproveitamento (IA) igual a 4.0 (quatro) para a construção de residência multifamiliar na Quadra 01, com área de 6.817,12m² (seis mil, oito-centos e dezessete metros e doze centímetros quadrados), mencionada no inciso III do art. 3º desta Lei, permitido de acor-do com a legislação vigente, para hotel e aparthotel;
- d) permissão para que seja computado no cálculo do índice de Aproveitamento (IA), liberada para ocupação da Quadra 01, constante do Anexo 02 desta Lei, a área de 2.435,61 m² (dois mil, quatrocentos e trinta e cinco metros e sessenta e um centímetros quadrados), correspondente à parte da área a ser doada para implantação da via pública paisagística, respeitados os demais índices de ocupação previstos na legislação vigente.

II - pela empresa privada Nordeste Participações Ltda (NORPAR):

- a) aquisição e doação ao Município de Fortaleza, de um terreno de 17.874,91 m² (dezesete mil, oitocentos e setenta e quatro metros e noventa e um centímetros quadrados), compreendendo 14.693,49m² (quatorze mil, seiscentos e noventa e três metros e quarenta e nove centímetros quadrados) para Implantação da área do Parque e 3.181,42m² (três mil, cento e oitenta e um metros e quarenta e dois centímetros quadrados) para o Sistema Viário Básico;
- b) aquisição e desocupação dos imóveis, tais como prédios, benfeitorias e posses, localizadas na Rua Senador Machado, lado norte, bem como aqueles existentes na área destinada ao Parque;
- c) Implantar e executar, às suas expensas, a Infra-estrutura e urbanização do Parque e da via paisagística de acesso, conforme projeto elaborado pela Secretaria Municipal Territorial e Meio Ambiente (SMDT);
- d) manutenção, conservação e limpeza do Parque pelo período de dez (10) anos, contado a partir de sua implantação. (FORTALEZA, 2000).

Assim, o valor compensado pelo aumento do potencial construtivo passava ao equivalente a 25% do valor do mercado na área da Orla Marítima (conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente) (Figura 227 e Figura 228).



Figura 225: Área da Operação Urbana Consorciada Parque Urbano Riacho Maceió
Fonte: disponível em googleearth.com. Acesso em: 20 abr. 2014.



Figura 226: Proposta para a Foz do Riacho Maceió
Fonte: <http://goo.gl/HxLwOx>. Acesso em: 5 abr. 2013.



Figura 227: Orla da Avenida Beira-Mar, com a área da Foz do Riacho Maceió (em amarelo)
 Fonte: <http://goo.gl/9MPtg7>. Acesso em: 22 mar. 2014.



Figura 228: Orla da Avenida Beira-mar, com proposta de construção de empreendimento residencial a partir da Operação Urbana Riacho Maceió
 Fonte: <http://goo.gl/USgzLc>. Acesso em: 22 mar. 2014.

Segundo Cavalcanti (2014), a OUC Foz do Riacho Maceió, tendo sido criada em 2000, pertence ainda ao marco legal do PDDU-FOR, de 1992, e a Lei N° 7.987 de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), de 20 de dezembro de 1996. Vale ressaltar que as OUCs apareceram pela primeira vez na legislação de Fortaleza no referido plano, que não preestabeleceu as áreas de intervenção na cidade ou critérios para a sua seleção. Destarte, a Operação Urbana Riacho Maceió partiu de interesses de setores privados. Ademais, embora a Lei 7.987/96 (Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1996) previsse que esta área seria de preservação e proteção do riacho Maceió, a obra pública (parque e via paisagística) foi aprovada pelo órgão competente municipal, fato que ensejou muitas polêmicas e resistência, sobretudo na gestão da prefeita Luizianne Lins.

Apenas em 2013, durante a gestão do prefeito Roberto Cláudio Bezerra - foram iniciadas as obras, e o parque foi inaugurado em setembro de 2014, com uma área total de 22 mil metros quadrados (Figura 229 e Figura 230), sendo 10 mil metros quadrados de área verde, tendo sido recuperado, com investimento próximo a R\$ 7 milhões. A Operação Urbana Consorciada (OUC) foi firmada por meio da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (SEUMA) e a empresa Nordeste Participação e Empreendimento (Norpar)..

Durante a execução da obra pública, cerca de 80 famílias - muitas delas viviam no local há mais de 50 anos - que habitavam às margens da foz do riacho Maceió foram removidas e indenizadas.

A área - parque público - recebeu o nome de Parque Otacílio Teixeira Lima Neto (Bisão), em homenagem ao principal autor do projeto urbanístico, além do projeto do primeiro calçadão da Avenida Beira-Mar, como já tratado no início do capítulo. Em visitas à área durante a pesquisa, percebemos a melhoria da qualidade do espaço (Figura 229), se comparado ao terreno existente anteriormente à execução da obra.



Figura 229: Trecho urbanizado do Parque Foz do Riacho Maceió

Fonte: <http://goo.gl/MJRwzT>. Acesso em: 12 mar. 2015.



Figura 230: Parque Foz do Riacho Maceió, visto da Rua Tereza Hinko

Fonte: <https://goo.gl/PC3F1N>. Acesso em: 12 mar. 2015.

Vale ressaltar que, embora a foz do riacho Maceió tenha sido requalificada, o riacho propriamente dito continua contaminado e sujo, aspecto que contrasta com a manutenção da praça, que vem sendo realizada pela empresa Terra Brasilis (Figura 231). Ademais, a sua bacia hidrográfica continua apresentando graves problemas ambientais, principalmente no que se refere à deposição de lixo, obstrução do leito e esgotos clandestinos. O passeio do riacho não tem tratamento adequado. Este aspecto demonstra, mais uma vez, que a orla marítima é o lugar de concentração de projetos de melhoria de espaços públicos em detrimento de outras áreas mais problemáticas do ponto de vista social, econômico e ambiental.



Figura 231: Foz do Riacho Maceió, após urbanização e construção do Parque Riacho Maceió; riacho como depósito de lixo

Fonte: nosso acervo, junho de 2014.

Assim, ao considerarmos que uma Operação Urbana Consorciada, na definição mais recente, deve levar em conta *“a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de promover a ocupação adequada de áreas específicas de acordo com o cumprimento das funções sociais da cidade e a requalificação do ambiente urbano”* (FORTALEZA, 2009, Art. 241, PDP-

FOR/2009), além de conter “*solução habitacional adequada dentro do seu perímetro ou vizinhança próxima nos casos de remoção*” (FORTALEZA, 2009, Inciso 6 do Artigo 243, PDP-FOR/2009), podemos inferir que não houve o cumprimento desta definição. Isso pode ser verificado quanto à falta de participação dos moradores no processo e à remoção e indenização destes, que aconteceu ao longo de mais de dez anos, com resistência por parte daqueles moradores que já viviam há mais de cinquenta anos (O POVO, 1 ago. 2007). A “*primeira OUC de Fortaleza*” aconteceu, portanto, de forma parcial.

5.3.3 Considerações finais do capítulo

Com suporte nos projetos mencionados, pode-se inferir, primeiramente, que a orla marítima de Fortaleza, como espaço aberto que ganhou relevância no processo de expansão urbana dessa cidade e, posteriormente, como atrativo turístico, é - ao longo das últimas cinco décadas - um dos principais (senão o principal) lugares de concentração de projetos e intervenções urbanas que buscam, pela apropriação de ideários do Urbanismo contemporâneo, conduzir a estratégias de renovação urbana.

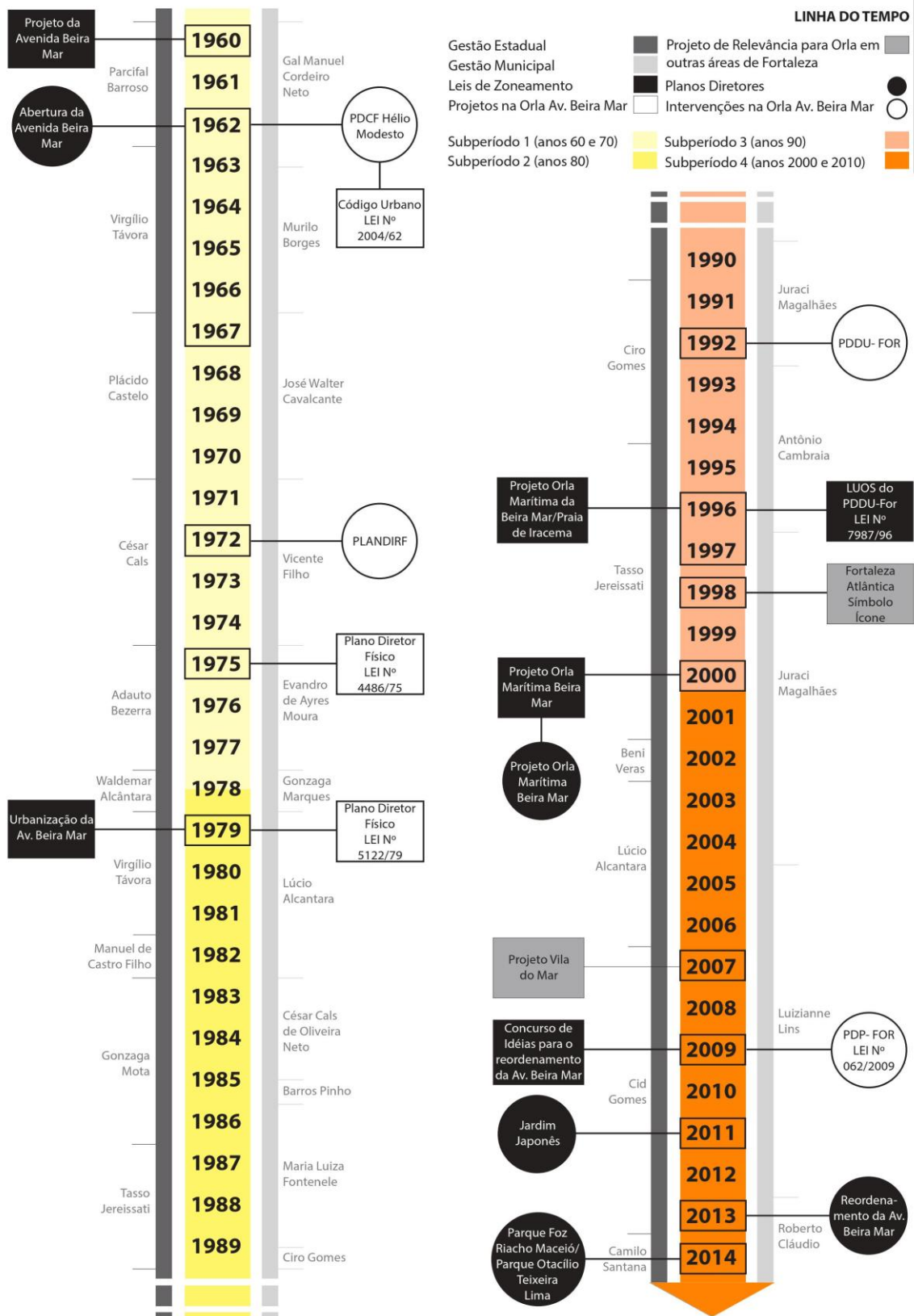


Figura 232: Linha do tempo (de 1960 a 2014), relacionando os projetos e intervenções para a orla e as respectivas gestões estaduais e municipais
 Fonte: Elaboração própria

Desde a construção da avenida, contudo, em 1962, as intervenções nesse trecho da orla são concebidas e/ou implementadas de maneira parcial e desvinculadas dos planos urbanísticos colocados para a cidade como um todo, priorizando a valorização dessa região em detrimento da solução dos graves problemas urbanísticos, sociais e ambientais constantes no quadro urbano de Fortaleza como um todo, acirrando processos de segregação e desigualdade.

Na tentativa de entender a forma como acontecem as intervenções urbanas na orla da Avenida Beira Mar, levando-se em conta a apropriação de modelos, entre eles o ideário do urbanismo contemporâneo, verificamos quatro etapas distintas, mas inter-relecionadas quanto às dinâmicas de projeto e intervenção sobre esta porção do território de Fortaleza. A linha do tempo (Figura 232) procura elucidar essa constatação.

Em primeiro lugar, é preciso destacar o fato de que, embora a Avenida Beira-Mar tenha sido incluída no plano de Helio Modesto de 1963, e costume ser identificada com este, os levantamentos efetuados nesta pesquisa apontam que sua concepção foi anterior e independente do plano, pois sua inclusão nele foi de certa maneira imposta, e o impulso para sua construção partiu de uma iniciativa assumida como prioridade pelo prefeito Cordeiro Neto, à margem do citado plano, mas levada adiante de maneira incisiva por atender a fortes interesses imobiliários. Além de não estar propriamente integrada no plano, a priorização da Avenida Beira-Mar contradizia algumas das principais proposições do plano, que pretendia recuperar e equipar a frente marítima central da cidade. Essa configuração inicial da avenida (1962-1967), conquanto inserida no período e na estética modernista, já revelava o caráter pontual e estratégico, bem como a aliança com os interesses privados (porém financiada com recursos públicos) que marcariam projetos e intervenções mais recentes.

No segundo momento, correspondente à elaboração e implementação do Projeto de Urbanização da Avenida Beira Mar (1978-1982), percebe-se a intenção de criar um Parque Urbano para a cidade e sua população - primordialmente, cujo diferencial era situar-se à Beira-Mar, onde já existiam atividades de lazer (privado), em clubes - a exemplo do Náutico Atlético Cearense. O acesso a essa área foi viabilizado pelas obras viárias em andamento na cidade, que reforçavam o automóvel como principal meio de transporte, apropriado principalmente pelos setores de média e alta renda, e aqueles em ascensão. Outrossim, a criação de linhas de ônibus, o oferecimento de atividades de lazer “gratuitas” (como o próprio banho de mar e o passeio pelo calçadão), entre outros aspectos, permitiram que aquela área também fosse utilizada por outros setores sociais, conferindo-lhe um caráter um tanto democrático, com usos variados durante todos os turnos do dia. O projeto previu - inicialmente - a criação de uma avenida litorânea de leste a oeste da cidade, ideia já proposta na década anterior que havia sido retomada no final dos

anos 1970. Apenas uma parte dela, no entanto, foi executada e necessitou de estudos, complementações e improvisações na etapa de execução, haja vista a imprecisão ou insuficiência de dados para sua execução. O resultado foi um projeto de traços curvilíneos - a exemplo do que muito se fez em na produção arquitetônica e paisagística no Brasil - sobretudo nos anos de 1960.

A estética nitidamente moderna, nesse caso, também acompanhou uma intervenção mais coerente com os planos urbanísticos da época (o PLANDIRF de 1972 e o Plano Diretor Físico ou zoneamento de 1979, que permitiu maior verticalização da área), porém, também acabou priorizando aquela parcela já valorizada da orla, em detrimento dos demais trechos, particularmente a Praia de Iracema e o centro histórico da cidade, que tais planos pretendiam integrar e revalorizar.

É sobretudo na terceira fase, desde os 1990, em que se verificarão propostas de inserção da cidade de Fortaleza no contexto internacional globalizada e competitiva. A Avenida Beira-Mar, no início dos anos 1990 foi alvo de ideias que fortaleceriam os interesses para investimentos - turísticos e imobiliário - na área e, assim, poderiam provocar a dinamização da economia da própria cidade. A ambiciosa mas frustrada iniciativa Fortaleza Atlântica / Concurso Ícone-Símbolo (1998) já trazia todos os componentes mais atualizados no que se referia a requalificação, reaproveitamento e valorização de frentes de água então sendo debatidos e implementados em inúmeras cidades do Mundo. Distante do contexto efetivo de Fortaleza, e desvinculada do Plano Diretor de 1992, ficou como um mostruário de novos usos e programas requalificadores de frentes marítimas, combinando elementos modernos e contemporâneos.

Alguns anos depois, o Projeto "Urbanização Orla Marítima Beira-Mar / Praia de Iracema" (1996-2002) Orla se propôs novamente renovar a Beira-Mar, agora em conjunto com a Praia de Iracema. Como exemplo explicitamente citado, desde o PLANDIRF, tem-se aqueles projetos para a Avenida Atlântica, em Copacabana. Ampliava-se a sua extensão para o início da Praia de Iracema (no início da Avenida Historiador Raimundo Girão) e a Ponte Metálica, que passava a compor, juntamente com a Avenida Beira-Mar, um lugar privilegiado para renovação e requalificação turística. Este projeto - que inicialmente articulava setores públicos e privados - não foi concebido em sua totalidade. Apenas o trecho da Avenida Beira-Mar foi levado adiante, sendo, ainda, executado parcialmente, como um fragmento - sem elementos fundamentais para o seu uso e a sua apropriação pela população.

A quarta e mais recente fase pode ser considerada uma continuidade da terceira, na medida em que novas estratégias para dinamizar a economia são traçadas no cenário metropolitano de Fortaleza. Do ponto de vista desta pesquisa, cujo objeto de estudo é a Avenida Beira-Mar, a última fase demonstra, por um lado, os remanescentes de práticas urbanísticas usuais - na medida

em que tanto o concurso para o Reordenamento da Beira-Mar (2009) como a execução do projeto ganhador provêm do Ggoverno Municipal, ou seja, não articulam outras instâncias. O próprio projeto, entretanto, se apoia em articulações entre os setores público, privado e sociedade civil, demonstrando a insuficiência do desenho urbano para reordenar um espaço de relevância para a cidade. Desta forma, apropria-se de forma parcial do ideário do urbanismo contemporâneo no discurso do projeto. Quanto a outras obras bastante pontuais ao longo da orla, verificamos a recorrência ao ideário do Urbanismo contemporâneo de forma fragmentada.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A temática deste ensaio acadêmico - planos, projetos e intervenções urbanas nas frentes de água - tornou-se relevante e recorrente nas pesquisas das últimas décadas. Pode-se considerar oportuna a abordagem adotada nesta investigação, na medida em que procura compreender de forma ampla os novos processos - econômicos, sociais e culturais - em espaços que envolvem distintos contextos - tanto nacionais, como europeus e norte-americanos - relativos aos territórios de frentes de água como áreas de expansão da cidade (novas frentes de água) e, também, àquelas áreas consideradas subutilizadas, esvaziadas e/ou desvalorizadas.

No intuito de tecer as últimas considerações relativas a esta pesquisa de doutorado, e, assim, demonstrar a comprovação da hipótese esboçada, é válido retomar algumas questões expressos do decorrer da pesquisa para responder a estas perguntas formuladas no início: Como se processaram os planos, os projetos e as intervenções para a orla da Avenida Beira-Mar, na cidade de Fortaleza, Ceará? E, de que maneira estão, foram e estão sendo apropriados os ideários do urbanismo contemporâneo nessa porção da cidade?

Assim como explicado no segundo capítulo – no qual consta o referencial teórico da pesquisa - o processo de modernização - embora comum aos grandes centros urbanos no panorama internacional e nacional - se processou de forma diferente, a depender de cada contexto. Na Europa e nos Estados Unidos, a Modernidade, como processo social, acompanhou não apenas os avanços econômicos e tecnológicos, mas resultou também de uma profunda transformação estrutural da sociedade, nos moldes de uma “revolução burguesa” (Faoro, 1992), a qual alcançou certo equilíbrio social em meados do século XX por meio das instituições do Estado do Bem-Estar Social, entre elas o acesso à habitação, aos transportes, equipamentos, redes e serviços urbanos – cuja abrangência, instrumentalizada por meio dos ideários, aportes e técnicas constituintes do urbanismo moderno, definiu, nos marcos de um capitalismo pós-liberal, fordista, taylorista e keynesiano, os elementos essenciais, racionais e funcionais da grande cidade industrial moderna (CAMPOS NETO, 1999).

Em países de inserção mais periférica nos circuitos do sistema capitalista, como aqueles da América Latina e, por conseguinte, o Brasil, esse fenômeno caracterizou-se desde o início como limitado, parcial e excludente (CAMPOS NETO, 1999; MARICATO, 2000), marcado, não pela postura integradora e abrangente visada pela Modernidade, mas por surtos de modernização impostos por setores dos estratos dominantes de acordo com os seus interesses, de cima para baixo, e esbarrando sempre nos limites colocados pela sua própria sobrevivência no poder, desde logo ameaçada pelo projeto integrador moderno em senso estrito – limites que se configuram muito claramente, no caso das propostas e intervenções urbanísticas, na perenização dos interesses fundiários que definem nossa formação e lastreiam nossa economia e sociedade desde

os tempos coloniais, e que continuam presentes no cerne das políticas urbanas, brecando o alcance de modelos urbanísticos concebidos originalmente de maneira mais socialmente abrangente e integradora para os distintos grupos sociais. Mesmo que a Modernidade, nos países mais desenvolvidos, tenha encontrado e encontre interesses e conflitos similares, e nunca pode ser completamente consumada, sua concretização, e a possibilidade de um urbanismo que distribua seus benefícios de maneira mais abrangente e igualitária, alcança maior proximidade com os modelos formulados pelos diferentes ideários do Urbanismo moderno e contemporâneo, apropriados como fragmentos nas modernizações urbanísticas periféricas, conduzidas pelos grupos dominantes locais.

Assim como a Modernidade – um projeto social, em última instância, revolucionário - não tenha encontrado condições de se manifestar propriamente nos séculos XIX e XX no Brasil, definindo a dupla pauta a que se refere Faoro – programas de modernização periférica, parciais, excludentes e limitados, tanto temporal como espacialmente, inseridos nos interesses do capitalismo internacional, e na divisão mundial do trabalho, regida pelos países industrializados, já beneficiados pelos avanços da Modernidade – em décadas recentes as novas demandas derivadas da reestruturação e globalização da economia em escala planetária, embora imbuídas de um discurso e de proposições similares, se manifestaram de formas muito diversas em ambas as situações - centrais e periféricas – exigindo, em cada caso, das cidades novas. e particulares estratégias para sua reinserção nos circuitos econômicos globais.

Embora tais estratégias derivem de uma série de ideários amplamente debatidos em muitos países e sejam divulgadas como modelos válidos tanto para as situações urbanas europeias como latino-americanas, sua apropriação nos centros urbanos periféricos que se pretendem reinventar como “cidades globais” tem se mostrado tímida, demorada e com enormes disparidades entre os ambiciosos programas propostos e as intervenções fragmentariamente implementadas. Estas ora assumem o papel de criar cenários arquitetônica e urbanisticamente “atualizados”, enquanto espaços simbólicos que legitimam a condição localmente dominante – e, ao mesmo tempo, nacional e internacionalmente subordinada - de seus usos e usuários, na medida em que reproduzem de maneira mais ou menos convincente os componentes da cidade moderna ou contemporânea; ora são instrumentalizados para equipar e valorizar as áreas de expansão urbana eleitas pelos setores socialmente dominantes – movimentos muitas vezes coincidentes, no que se refere à criação de novas centralidades.

Demonstramos, assim, que a condição da cidade contemporânea é caracterizada por múltiplos elementos que não lhe permitem uma definição uníssona, mesmo porque essa “cidade contemporânea” contempla distintas realidades - como aquelas dos países europeus e latino-

americanos - com contextos sociais e culturais próprios e até mesmo, antitéticos. Desta feita, a apropriação de ideários do urbanismo - moderno e contemporâneo - não se dá de forma homogênea e universal, e suscita o entendimento particular de cada realidade e reflexões sobre a mesma.

Foi considerando os contextos citados que procuramos abordar os processos de planejamento, projeto e intervenção nas frentes de água - temática desta pesquisa. As frentes de água são territórios peculiares, interfaces do ambiente natural (marítimo, ribeirinho ou lacustre) e urbano, envoltos de conflitos; espaços públicos e abertos, lugares onde as novas ideias de projeto e de cidade têm sido experimentadas (SECCHI, 2006), sobretudo nas últimas décadas. O estudo destes territórios próprios - as margens de água - foi, portanto, considerado adequado para compreender a implementação de estratégias contemporâneas de projeto e intervenção urbanística.

No terceiro capítulo, buscamos um aprofundamento do aporte teórico ao confrontá-lo com distintas e peculiares realidades e territórios, por meio de estudos de caso de intervenções contemporâneas em frentes de água no Brasil, na Catalunha e na Holanda. Essa aproximação expressou-se como desafio da própria pesquisa, na medida em que procurou compreender, ao mesmo tempo, as frentes de água portuárias obsoletas e aquelas frentes de água que surgem como novas centralidades da cidade. Geralmente, essas categorias são estudadas em separado, como campos distintos do entendimento das frentes de água.

Quanto ao caso referencial nacional - a orla de Copacabana - a sua trajetória explicada e apreendida pôde demonstrar que no contexto do urbanismo moderno, até por volta dos anos 1970, as intervenções públicas (aberturas, alargamentos e melhoramentos de avenidas e calçadas) e as particulares (construção de hotéis, edificações residenciais multifamiliares, amparadas pelas regulamentações de zoneamento), contribuíram para que esta porção territorial da cidade do Rio de Janeiro se consolidasse como nova centralidade urbana. Ademais, a partir dos anos 1990, novas estratégias de dinamização econômica, tendo-se como referência modelos internacionais, como o de Barcelona - Cidade Olímpica, foram implementados na cidade do Rio de Janeiro e, novamente, sua orla é um lugar estratégico para essas intervenções, atraindo novos investimentos com suporte em ações como o Rio-Orla e o Programa Rio Cidade. O desenho urbano se fez robusto instrumento de consolidação de uma imagem da cidade. Ademais, o "empresariamento urbano" (HARVEY, 1995), tornou-se um dos modelos de gestão e manutenção da orla, viabilizado por meio de parcerias público-privadas.

Se, por um lado, os efeitos destas mudanças têm sido a transformação e o fortalecimento da imagem da orla, e a atração de investimentos, por outro, a "gentrificação", a turistificação e a

“urbanización” (MUÑOZ, 2008) têm sido efeitos sociais e espaciais negativos. Desta feita, essa área da cidade do Rio de Janeiro se tornou modelo, referência de expansão além-centro para muitas cidades litorâneas no Brasil, desde a fundação de bairros novos à beira-mar e a criação de espaços abertos e de lazer “modernos” - os calçadões da orla, nos anos 1970, como também quanto às novas modalidades de planejamento e intervenção para estes espaços, nos anos 1990. Várias cidades litorâneas brasileiras - a exemplo do Recife, Fortaleza, Vitória e Aracaju - foram objeto de processos semelhantes.

Com base no caso de Barcelona - Cidade Olímpica, podemos afirmar que, de um modo geral, o decurso da implementação dos planos e projetos - que perdurou em torno de 20 anos - teve resultados um tanto positivos para a frente marítima requalificada, a cidade e sua população - embora não isento de conflitos e insatisfação, sobretudo quanto às práticas políticas seguintes. Um certo consenso social foi possível em razão de um processo longo iniciado na década de 1980. Na “venda”, divulgação ou transposição do “modelo Barcelona”, a apropriação por outros países também foi realizada de forma seletiva e parcial, como anota Capel (2007) e, a depender do contexto, foi assimilada de forma acrítica no intuito de dar suporte a parcerias vantajosas para o setor privado, realçando processos de gentrificação, exclusão e desigualdade social. O que fica como experiência válida para qualquer caso, entretanto, é a necessidade de diálogo constante entre as diferentes instâncias envolvidas nos planos e projetos, como as administrações municipais, os setores técnicos e a sociedade em geral, que precisa perceber, desde o início, perspectivas de melhoria de sua qualidade de vida por meio de ações em menor escala, atendendo a necessidades do cotidiano.

Por sua vez, os casos holandeses estudados - o projeto Docas Sul do Rio Ij em Amsterdã - a estratégia “Âncoras do Ij” - e o *Kop van Zuid* (projeto de importância nacional do contexto holandês), em Roterdã - são exemplos de projetos urbanos ambiciosos e abrangentes que objetivaram, entre outros, dinamizar a economia das respectivas cidades por meio da transformação das suas imagens. Ambos envolvem áreas portuárias obsoletas em frentes ribeirinhas, com potencial relacionado à água. Ademais, os projetos tiveram um papel conector: em Amsterdã, a intenção seria reconectar a cidade ao rio Ij, melhorando a acessibilidade ao rio e estimulando novos usos - culturais, habitacionais e de hospedagem na sua orla; por sua vez, em Roterdã, conectar o norte (área mais valorizada) ao sul (área isolada e deteriorada) da cidade era uma das principais intenções, por meio da construção de uma ponte monumental, da atração de investimentos para o píer Wilhelmina e do tratamento dos espaços públicos da área.

Ambos os projetos foram iniciados no momento em que o planejamento holandês se processava de maneira ainda calcada em princípios de origem moderna - pautados na forte

autonomia e poder de regulação da Administração Pública municipal, sobretudo quanto à política ativa de terra (*active land policy*). Desde os anos 1990, nos entanto, foi necessário implementar estratégias de flexibilização dos projetos. O projeto *Kop van Zuid* não conseguiu ensejar interesse de investimento na área pelos setores de mercado IT (Informação e Tecnologia) inicialmente previstos. No decorrer da implementação do projeto, outros setores sociais foram mobilizados - entre eles os setores de negócios, cultura e habitação.

No projeto Docas do Sul do Rio Ij, em Amsterdã, embora o projeto ainda esteja sendo implementado, verificou-se uma forte dinamização espacial da área, por meio da construção de equipamentos culturais de arquitetura icônica, atraindo distintos públicos e sobretudo, turistas, aspecto que a tornou mais cheia de vida. No *Kop van Zuid*, verificou-se a brusca transformação da imagem do setor e da cidade, alcançada pelo estímulo à construção de edificações contemporâneas atraentes, que se tornaram ícones do píer Wilhelmina e, até mesmo, da própria cidade de Amsterdã. Ademais, ressaltamos o tratamento especial do espaço público entre os edifícios e dos caminhos à margem do Rio Nieuwe Maas. É necessário ressaltar, entretanto, que estes espaços não estão sendo frequentados como esperado, são espaços vazios, o que demonstra sua inadequação às peculiaridades das comunidades dos bairros do Sul.

Portanto, pontos comuns foram observados nos quatro casos estudados, como a necessidade e busca de novas modalidades de planejamento, em especial nos anos 1990, na tentativa de alcançar uma posição no contexto internacional globalizado e competitivo, por meio de intervenções espaciais no espaço público e privado, articulados com a paisagem própria das margens de água.

No quarto e quinto capítulos, buscamos compreender, em primeiro lugar, a formação e os antecedentes da relação entre Fortaleza e sua orla marítima; e, em segundo lugar, já enfocando nosso Objeto de Estudo -o objeto empírico desta pesquisa - os planos, projetos e intervenções para a orla da Avenida Beira-Mar, em Fortaleza-CE. Iniciamos, no quarto capítulo, abordando as peculiaridades de formação urbana de Fortaleza que, embora situada na costa brasileira, não dependeu desta condição nem a explorou para se estruturar economicamente nos primórdios de sua ocupação, a não ser pela presença da fortificação e de locais diminutos de embarque e de comunidades pesqueiras indígenas no litoral. Ao contrário, a vinculação com o interior - o sertão - até o século XIX, era muito mais forte. Somente no século XIX foi que a cidade, pela sua condição de centro distribuidor de matéria-prima - principalmente o algodão - estabeleceu relações mais fortes com a frente marítima. O porto, assim, encaminhava matérias-primas além-mar e também recebia mercadorias, pessoas e novas ideias. Somente no século XX é que a “*maritimidade moderna*” (DANTAS, 2011) se consolidou na cidade de Fortaleza - primeiramente

para atender a recomendações médicas quanto aos benefícios que os banhos de mar e a brisa marítima traziam para a saúde - e posteriormente, pela fruição das praias como locais de moradia, lazer, esportes, encontros, substituindo a hegemonia da praça como espaço público para tal fim.

Nesse percurso, foram abordados os sucessivos planos urbanísticos colocados para a cidade – desde o de Adolfo Herbster (de 1875), que praticamente não envolvia planos para a frente marítima, embora a considerasse como parte do plano de expansão, sobretudo o núcleo praiano da Praça da Alfândega; passando pelo plano “agachiano”, calcado no Plano Agache para o Rio de Janeiro, de 1930, por sua vez derivado dos modelos do Urbanismo francês não corbusiano dos anos 1920-1930 - funcionalmente moderno, mas de estética ainda algo acadêmica - de Nestor de Figueiredo (1933), denominado “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza”, que referenciava Alfred Agache e propunha para a frente marítima central uma “porta marítima”, localizada na área portuária, e um centro cívico, também na frente do mar; pelo plano já francamente modernista de Saboya Ribeiro (1947), referenciando-se no modelo explicitado na Carta de Atenas, e propondo a inclusão do litoral de Fortaleza na dinâmica de sua expansão, pela construção da avenida Radial Beira-Mar, interligando as zonas de praia e prevendo a urbanização do Arraial Moura Brasil.

Verificou-se que na segunda metade do século XX, a orla marítima passou a ser objeto almejado pelo Poder Público e pela iniciativa privada para implantação de áreas de lazer públicas ou empreendimentos imobiliários modernos, intensificando conflitos e o processo de segregação socioespacial já iniciado. Embora a proposta de uma via à beira-mar já existisse nos planos, nos anos 1960 que o prefeito general Cordeiro Neto empenhou-se em abrir uma avenida à beira-mar na cidade – apelidada pela imprensa como “A Brasília do Prefeito” (O POVO, 23 set. 1960) - expressão de Modernidade, arrojo e empreendedorismo nos termos da época. Foi neste contexto que o Plano Diretor da Cidade de Fortaleza foi elaborado pelo urbanista Hélio Modesto e equipe. Suas propostas para a cidade pautam-se na integração das escalas local, regional do planejamento, na criação de centros de bairros e na integração da zona litorânea pela criação de uma Avenida Parque Beira-Mar focalizada na frente marítima central, que interligaria o Mucuripe ao Pirambu e reservaria para o Poço das Dragas uma área recreativa e de lazer especial. A priorização da Avenida Beira-Mar como a abertura de uma frente marítima a leste do centro, contudo, já estava nos propósitos da municipalidade, foi, de certo modo, aposta ao plano de Hélio Modesto e, subsequentemente, implantada de maneira desvinculada deste, contradizendo suas propostas de revalorização da frente marítima central e transferindo esse impulso para a Beira-Mar criada a leste do centro.

A Avenida Beira-Mar, portanto, passou a expressar as formas de lidar com a frente marítima da cidade de Fortaleza, até então, por meio de abertura de avenidas contíguas às praias e de implantação de calçadões. Ademais, foi nos anos 1960 que grande parte das praias da zona urbana de Fortaleza já se encontravam ocupadas. Observamos, entretanto, que a ocupação destas áreas se deu de forma heterogênea e diferenciada, do Mucuripe até a Barra do Ceará.

No penúltimo capítulo, nos aprofundamos no objeto específico de nossa pesquisa – os projetos e intervenções para a orla da Avenida Beira-Mar, entre o ano de 1962 (correspondente ao momento de início de sua construção) a 2014, que corresponde à fase de implantação da mais recente proposta de intervenção nesta orla, o projeto de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza. Com suporte na pesquisa realizada, é possível agrupar os planos, projetos e intervenções nesta porção da cidade em fases ou momentos distintos e inter-relacionados.

A primeira fase correspondeu à sua abertura propriamente dita (1962-1967), que partiu menos da proposta de “Avenida Parque Beira-Mar” constante do Plano de Hélio Modesto e mais de uma iniciativa particular do Prefeito, que assumiu como prioridade de sua gestão, de 1959 a 1963. Essa intervenção, embora vinculada aos preceitos modernistas, revelou - já nesta fase - o caráter pontual e estratégico dessa intervenção e, também, a aliança entre a Administração Municipal e os interesses privados (financiados pelo Poder Público), que seria continuada até o presente. Ressaltamos, ainda, que a avenida também seguiu um projeto elaborado pela prefeitura, que divulgou a sua extensão do Mucuripe ao Pirambu, mas que foi efetivamente realizada entre a Avenida Rui Barbosa (divisa com a Praia de Iracema, ao oeste) e o Mucuripe, a leste.

A segunda fase foi marcada pela elaboração do “Projeto de Urbanização da Avenida Beira-Mar (1978-1982)”, visando a oferecer à população um Parque Urbano à beira-mar, já privilegiada com atividades de lazer (clubes), habitação e hospedagem (hotéis). Este projeto previa a criação de uma avenida litorânea de leste a oeste, retomando propostas das décadas anteriores. Construiu-se apenas uma parte da avenida, justamente aquela correspondente à Avenida Beira-Mar, um projeto plasticamente interessante, bastante referenciado no modelo de Copacabana, com alargamento dos calçadões, paisagismo e desenhos modernistas no piso de mosaico, que se adequou à topografia e previu materiais e espécies paisagísticas locais, a exemplo da produção arquitetônica e paisagística modernas no Brasil. Neste aspecto estético, percebemos que houve um acompanhamento das propostas dos planos urbanísticos da época - PLANDIRF (1979) e a Lei 5.122A, de 1979 (Plano Diretor Físico), que permitiu maior verticalização nessa porção mais valorizada da orla.

A terceira fase, desde os anos 1990, já foi marcada por propostas que visavam colocar a cidade no panorama internacional globalizado e competitivo. A orla de Fortaleza, a exemplo da iniciativa que não foi adiante – “Fortaleza Atlântica” / Concurso “Ícone-Símbolo” (1998), passou a ser lugar de propostas ambiciosas, cujos projetos já traziam elementos atualizados quanto à requalificação, transformação e valorização de frentes de água, em debate e implementação em outras áreas do mundo.

Neste contexto, de 1996 a 2002, foi elaborado um projeto de renovação para a Avenida Beira-Mar integrado com a Praia de Iracema, denominado “Urbanização Orla Marítima Beira-Mar/ Praia de Iracema”, que articularia setores públicos e privados no período de construção e de manutenção da orla. Grande parte do projeto ficou no papel. Apenas o trecho da Avenida Beira-Mar foi retomado em 2000, e construído de forma incompleta, sem elementos importantes para seu uso e apropriação pela população. Estas propostas e (ou) intervenções foram realizadas de forma desvinculada do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (FORTALEZA, 1992) e distantes do contexto efetivo da Capital cearense.

Denominamos como quarta fase aquela referente às primeiras décadas do século XX, embora possa ser considerada uma continuidade da terceira. Continuam sendo traçadas estratégias para dinamizar a economia no cenário metropolitano de Fortaleza. Como marco de proposta para a orla da Avenida Beira-Mar, cita-se o concurso para o “Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Beira-Mar em Fortaleza” (2009). Nesta fase, percebem-se remanescências de práticas urbanísticas usuais, como por exemplo, a proveniência dos recursos de projeto e da obra (do Governo Municipal). Por outro lado, percebe-se que o projeto se sustenta - embora de forma limitada - em articulações entre setores público, privado e sociedade civil. As propostas para *hubs* de mobilidade (MURATORI; NILO; SANTOS, 2009b), e, inclusive, a revisão das formas de arrecadação municipal, demonstram a insuficiência ou a limitação do uso do desenho urbano como estratégia principal para resolver os problemas mais complexos, sociais, funcionais e ambientais, que convergem na Avenida Beira-Mar. Apropria-se, portanto, de forma parcial e fragmentada, do urbanismo contemporâneo, fato que pode ser verificado, também, em obras menores ao longo da orla - como o Jardim Japonês (2011) e a Operação Urbana Consorciada Parque Riacho Maceió (2014).

Assim, pelo que foi exposto, comprovamos a hipótese de que a apropriação dos ideários do Urbanismo contemporâneo nos planos, projetos e intervenções para a Orla da Avenida Beira-Mar ocorre de forma parcial, incompleta, como fragmentos de modelos. Essa apropriação se dá, em grande parte dos casos, de forma deslocada e, por vezes, experimental, sem um real aprofundamento, sem a previsão de um tempo mínimo necessário para a condução do processo.

Quadro 11: Quadro-síntese dos modelos e fragmentos relacionados aos projetos e intervenções na orla da Avenida Beira-Mar em Fortaleza-CE

SUB-PERÍODOS	MODELO(S)		PLANOS			PROJETOS		FRAGMENTO(S) DE MODELO(S)				
	IDEÁRIOS		NACIONAL/LOCAL		NACIONAL		LOCAL		DISCURSOS		INTERVENÇÃO	
	INTERNACIONAL	NACIONAL/LOCAL	NACIONAL	LOCAL	NACIONAL	LOCAL	ESTRATÉGIA	INTERVENÇÃO FÍSICA				
1 Anos 1960 e 1970	Revisão crítica ou rejeição do urbanismo moderno Requalificação urbana em frentes de água obsoletas	- Preceitos modernistas; - planejamento centralizado; - Planejamento regional; - Rodovianismo; - Desenvolvimentismo	Plano Diretor da Cidade de Fortaleza, 1963, com previsão da Avenida-Parque Beira-Mar (PDCF, 1963), via litorânea contínua até o Poço da Druaga	- Barra da Tijuca	- Projeto da Avenida Beira-Mar (PMF, 1962), extensão proposta do Mucuripe ao Pirambu	- Modernização por meio de planos viários e de transporte, com abertura de vias litorâneas possibilitando o acesso às praias por meio do automóvel	- Financiamento municipal; - Alianças estratégicas entre setor público e privado	- Abertura parcial da Avenida Beira-Mar no trecho entre a Avenidas Abolição e a Rui Barbosa				
2 Anos 1978-1982 URBANIZAÇÃO DA AVENIDA BEIRA-MAR	- O projeto como expressão da cidade; - Modernização: inovação e tradição; - Noção de "projeto urbano"	- Preceitos modernistas	- PLANDIRE (1972): a tendência para construção vertical e atuação de usos residenciais e de recreação turística; - Verticalização: Lei Municipal nº 5.122A, de 1979 (Plano Diretor Físico)	- Calçadão de Copacabana; - Calçadão de Boa Viagem	- Projeto de Urbanização (lazer) da Avenida Beira-Mar do Mucuripe à frente madrinha do centro (calçadão, paisagismo e equipamentos de lazer)	- Desenho urbano; - Financiamento municipal; - Alianças estratégicas entre os setores público e privado	- Urbanização apenas da Avenida Beira-Mar; construção do calçadão, barracas, quadras, execução de paisagismo, etc.					
3 Anos 1990	- Planejamento estratégico; - Cidade global; - Parcerias público-privadas; - "Modelo Barcelona"; - Dispersão, fragmentação, heterogeneidade	- Novos mecanismos (Solo Criado); - Empreendimento Urbano; - Marketing urbano; - Projeto urbano	- PDDU-FOR (1992), a orla como lugar de turismo e de lazer; - Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Municipal nº 7987, de 23 de dezembro de 1996)	- Projeto Rio Cidade; - Projeto Rio-Onda	- Urbanização Onda Marítima Beira-Mar/ Praia de Itacema ("ilhas" de entretenimento, ciclovia, calçadão, ordenamento de barracas, aterros, píer e espigão)	- Marketing urbano; - Desenho urbano simplificado; - Financiamento municipal	- Urbanização apenas da Avenida Beira-Mar; mudança do desenho e revestimento do piso do calçadão; projeto em ilhas, sem ciclovia, sem ordenamento das barracas					
4 Anos 2009-2014 REORDENAMENTO DA AVENIDA BEIRA-MAR	- Urbanismo flexível: projetos e operações urbanas - Novos mecanismos de captação de mais-valia urbana	- Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001	- PDP-FOR (Plano Diretor Participativo) Lei Municipal nº 662, de 02/02/2009	- Operação Urbana Consorciada (OUC) Foz do Rio Pajeú/ (2000-2014); - Jardim Japonês; - Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos, Urbanísticos e Paisagísticos da Beira-Mar em Fortaleza	- Adequação e ordenamento do passeio; - Conectividade; - Incorporação de novas modalidades de transporte marítimo; - Participação popular; - Articulação entre setores público e privado	- Contratos nos meios técnicos; - Desenho urbano como principal instrumento; - Recursos municipais e de bancos internacionais; - Participação popular reduzida	- Jardim Japonês (2011); - Parque Foz do Riocho Macaré (2014); - Construção do píer do Náutico (2014); - Mercado dos Peixes (em andamento)					

Fonte: elaboração própria.

Neste sentido, os modelos e componentes do Urbanismo contemporâneo não se estabelecem de forma plena; aparecem como fragmentos de modelos, se podemos assim descrevê-los, como mostra o Quadro 11. Na maior parte dos casos, o desenho urbano e arquitetônico aufere relevância na qualidade de possível instrumento de transformação funcional e espacial, mas se mostra insuficiente para modificar e articular as múltiplas interfaces das intervenções e os distintos atores sociais envolvidos.

Quanto às “lições” que a experiência internacional pode trazer ao debate, podemos direcionar a reflexão para alguns caminhos. Enquanto no Brasil as discussões recentes são orientadas em torno da necessidade de um maior controle público sobre o uso e a ocupação do solo, com vistas a conter o predomínio da gestão urbana privada e garantir o direito à cidade e o desenvolvimento sustentável, os holandeses procuram formas de incentivar a iniciativa privada, protagonista sempre ativa nas cidades brasileiras.

Portanto, algumas questões são enfatizadas no concernente às intervenções na cidade contemporânea, como a mobilidade, com oferta de infraestruturas ligadas ao transporte público (bondes, depois ônibus, hoje metrô; novos aeroportos para acomodar o turismo de negócios, convenções e/ou de lazer) e, nas frentes de água, as modalidades do transporte fluvial ou marítimo) e a acessibilidade por automóvel (abertura de avenidas) são um mote que, aliado à preservação ambiental; à conservação integrada do patrimônio cultural; à atração de novos usos, usuários e investimentos; à geração de emprego e renda para a população local; à renovação e recuperação do parque construído; à oferta de equipamentos culturais, desportivos e de lazer para uma população mais ampla; à promoção de eventos esportivos e/ou culturais aglutinadores e legitimadores de todas essas proposições; à criação de mecanismos de recaptação de mais-valia obtida pela valorização da região, e seu emprego no financiamento das obras, equipamentos, habitações e outras melhorias, por meio, entre outros instrumentos, da outorga onerosa do direito de construir e de Operações Urbanas Consorciadas; ao incentivo de outras modalidades de parceria entre os setores públicos e privados; ao *marketing urbano* e ao *urban branding* e sua ampla divulgação; à criação de arquiteturas icônicas como símbolos dos programas de transformação propostos; aos concursos mobilizadores dos meios técnicos especializados nacionais e internacionais; à conquista de espaços nas velhas e novas mídias; às consultorias nacionais e internacionais; ao empresariamento da gestão urbana e à criação de novas práticas de governança, de participação popular e de agências independentes para a implementação dos projetos. Toda essa vasta gama de elementos das práticas urbanísticas contemporâneas também foi aventada para Fortaleza e sua orla marítima ao longo de cinco décadas de planos, propostas,

programas, projetos e intervenções. Os resultados, contudo, foram e continuam sendo, nas mais das vezes, fragmentários e, na melhor das hipóteses, apropriações parciais e bastante limitadas desse repertório.

Os especialistas holandeses entrevistados revelaram a necessidade de planejar de uma forma aberta a mudanças, dentro do princípio de *serendipity* e na busca de promover o interesse da iniciativa privada por novos investimentos na cidade. A *serendipity*, no contexto holandês, seria uma forma de aprender com o inesperado, de criar e recriar com suporte em situações imprevistas. A situação brasileira requer, talvez, uma postura inversa.

O caso da Avenida Beira-Mar reforça a ideia de que é usual, no contexto brasileiro a recriação, a improvisação, a vontade de responder de forma imediata a vontades particulares por meio de projetos pontuais, desvinculados dos planos mais amplos. Por outro lado, também faz parte deste contexto a improvisação por parte da população, que se utiliza de um espaço como o da Avenida Beira-Mar, altamente deficiente do ponto de vista projetual e material, para diversas atividades, aspecto que a torna um espaço sinérgico e cheio de vida. É necessário, entretanto, aprender com os holandeses a cumprir o que foi previsto, estudado e planejado para o território, no caso, a orla marítima de Fortaleza. E, para isso, se faz necessária também uma forte participação do Estado na regulação urbanística e no controle do uso do território. Como assinala Compans (2005), a falta de controles regulatórios pode produzir discontinuidades - a cidade realizada por pedaços de projeto, fragmentos de modelos - e realçar a desigualdade socioespacial já existente, atendendo prioritariamente à lógica dos atores privados. Ademais, não somente o Estado, mas também a participação de instâncias da sociedade e o diálogo entre as mesmas, pode conferir um caráter sustentável ao plano, ao projeto e à intervenção.

Portanto, o caso empírico da Avenida Beira-Mar, área profundamente transformada nas últimas três décadas, principalmente, é um exemplo de um território de experimentos urbanos (por parte de governantes, técnicos e do setor privado). Nestas últimas considerações, pretendemos também denunciar como esta porção da cidade está sendo pensada e transformada, como se variadas modalidades de intervenção e instrumentos que o Urbanismo contemporâneo oferece convergissem para essa área da cidade, para serem experimentações, mecanismos testados. O caráter inovador, coordenado e participativo não se implanta, há uma continuidade das práticas urbanísticas usuais, pautadas em decisões e ações do tipo *top-bottom*. Nesse processo, a memória não é preservada; a obsolescência chega rapidamente, exigindo novos projetos que não conseguem absorver os usuários e os espaços existentes. São os surtos efêmeros e continuamente frustrados da modernização periférica.

No final, chegamos à pergunta que mostra como a abordagem aqui exposta não se esgota. Pelo contrário, pretende apenas contribuir para um debate, as reflexões e formulações de propostas mais condizentes com a realidade metropolitana, multifacetada, socialmente muito diversificada e multicultural de Fortaleza. Pode-se perguntar: se a condição de fragmentação no processo de apropriação parcial, limitada e excludente de determinado modelo ou padrão é, praticamente, uma constante nas práticas urbanísticas brasileiras, o que isso representa para o entendimento sobre a cidade e para o planejamento (urbano) da mesma? Ou melhor, que futuro se pode delinear para uma cidade fragmentariamente pensada como tal e apropriada como tal?

Com procedência nessas duas abordagens - a da fragmentação e da exclusão - podemos endereçar nossa reflexão a dois caminhos distintos. Um deles é demolidor, na medida em que percebe como uma constante do processo capitalista a situação de crise que, na condição contemporânea da realidade brasileira, se impõe aos seus grandes centros urbanos. A cidade contemporânea no Brasil procura garantir seu lugar no circuito da economia mundial globalizada, a qualquer custo. Se a realidade já é desigual, pela própria circunstância de formação da sociedade brasileira, esse processo tende a afirmar ainda mais essa condição.

Para refletir em outra direção, é necessário compreender que a apropriação fragmentada não é um aspecto negativo em si. Ao contrário, pode produzir expressões genuínas de espaço urbano em contextos culturais diversos, baseados em transculturações e recriações de modelos que, implantados em outra realidade, se adaptam, se refazem. Como já explicado, enquanto na Holanda, alguns espaços públicos que foram visitados apresentaram alta qualidade espacial (tratamento paisagístico, áreas de passeio, primor quanto aos materiais e cores adotadas), este aspecto não garante a vivacidade do lugar. Em outra realidade - como a brasileira - os espaços públicos - a exemplo da própria Avenida Beira-Mar ou da Avenida Atlântica - se exibem cheios de vida, sinérgicos, embora nem sempre seus projetos consigam ser implantados de maneira plena.

Portanto, pode-se considerar que, talvez, o problema surge quando não há reflexão sobre o processo de apropriação e insiste-se na implantação de modelos exógenos sem reflexão crítica acerca deles e sem compreender o contexto (novo e diferenciado) de sua aplicação. Portanto, a condição exclusiva do processo de apropriação torna-se problemático; ou seja, quando apenas os elementos que interessam aos setores mais privilegiados são selecionados para serem aplicados, aprofundam-se os problemas, na medida em que isso reforça a condição desigual da sociedade, pautada na priorização do interesse dos mais fortes (política e economicamente) e na exploração e exclusão dos mais fracos, relação inerente ao sistema capitalista, mais acomodada na Modernidade do *Welfare State*, porém muito acirrada na modernização periférica.

Nossa expectativa é de que esta pesquisa, ao tratar de uma temática ao mesmo tempo atual e recorrente, que já envolve meio século de projetos e intervenções propostos e parcialmente implementados numa porção territorial importante da cidade de Fortaleza, possa contribuir uma melhor formulação das propostas e melhor encaminhamento das intervenções que envolvam a orla marítima de Fortaleza; e, ainda, possa fomentar reflexões e debates que envolvam essa temática e suas manifestações também em outros pontos da cidade, e em situações similares enfrentadas em outras cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS

- ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi; BRUNA, Gilda Collet; ALVIM, Angélica Benatti. Modernização e modernidade. Algumas considerações sobre as influências na arquitetura e no urbanismo de São Paulo no início do século XX. **Arquitextos**, São Paulo, ano 8, n. 085.05, jun. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.085/240>>. Acesso em: 3 jun. 2014.
- ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi; KATO, Volia Regina Costa. **A noção de projeto urbano e o projeto como forma de conhecimento**: da autonomia à heteronomia disciplinar. Belo Horizonte, maio 2015. Trabalho apresentado no XVI ENANPUR: Desenvolvimento, Planejamento e Insurgências. Alternativas Contemporâneas no Espaço Urbano e Regional. Sessão Livre: a situação contemporânea do urbanismo frente à noção de projeto urbano, Belo Horizonte, maio 2015.
- ABRANTES, Patricia. O modelo Barcelona: um exame crítico. **Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia**, Barcelona, v. 45, n. 90, p. 211-213, 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.mec.pt/pdf/fin/n90/n90a12.pdf>>. Acesso em: 3 abr. 2015.
- ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Bastos, 2006.
- ACCIOLY, Vera Mamede. **Planejamento, planos diretores e expansão urbana**: Fortaleza 1960-1992. 2008. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2008.
- ALBUQUERQUE, Carla Camila Girão. Planejamento e gestão da terra na viabilização de projetos urbanos: mecanismos no Brasil e na Holanda. **Anais dos Encontros Nacionais da AnPur**, Recife, v. 15, n. 841, p. 1-21 2013.
- ALMEIDA, André Araújo. **Segregação urbana na contemporaneidade**: o caso da Comunidade Poço da Draga na Cidade de Fortaleza. 2015. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.
- ALVIM, Angélica Benatti. Direito à cidade e ao ambiente na metrópole contemporânea: o projeto “Cantinho do Céu” na represa Billings, São Paulo. **Arquitextos**, São Paulo, ano 12, n. 135.03, jul. 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.135/4015>>. Acesso em: 14 maio 2015.
- ALVIM, Angélica T. B.; CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. Avaliação de políticas públicas. In: ALVIM, Angélica T. B.; CASTRO, Luiz Guilherme R. (Org.). **Avaliação de políticas urbanas**: contexto e perspectivas. São Paulo: Mackenzie, 2010. Disponível em: <www.books.scielo.org>. Acesso em: 20 jun. 2014.
- AMORIM, J. Terto de; BARBOSA, Augusto César Bastos (Org.). **O Siará na rota dos neerlandeses**. Fortaleza: LCR, 2014.
- ANDRADE, Margarida J. F. de S. **Fortaleza em perspectiva histórica**: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933). 2012. Tese

(Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ANDREATTA, Verena; CHIAVARI, Maria Pace; REGO, Helena. O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. **Coleção Estudos Cariocas**, Rio de Janeiro, n. 20091201, 2009. Disponível em: <<http://goo.gl/9S4ZdF>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

ARANTES, Otilia. A cultura das novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 11-74.

ASCHER, Françoise. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BARBOSA, Renata Horn. **Fortaleza: arquitetura e cidade no final do século XX**. 2006. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

BARLAEUS, Gaspar. **Historia dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1980.

BARROSO, Paulo Hermano Mota. **Verticalização residencial em Fortaleza 1979-2009**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

BOEIJENGJA, Jelte; GERRETSEN, Paul; WIERENGA, Elien (Ed.). **The Netherlands in Projects: Design and Politics #7**. Rotterdam: 010 Publishers, 2013.

BORGES, Marília. **O zoneamento na Cidade do Rio de Janeiro: gênese, evolução e aplicação**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

BORJA, Jordi. **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, 2003.

BORJA, Jordi. **Luces e sombras del urbanismo de Barcelona**. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades, 2011. (Colección Ciudades).

BOSI, Isabela. **Bar do Anísio: casa de liberdades**. Fortaleza: Ed. UFC, 2012.

BRANDÃO, Zeca. Urban planning in Rio de Janeiro: a Critical review of the urban design practice in the twentieth century. **City & Time**, [s.l.], v. 2, n. 2, p. 4, 2006. Disponível em: <<http://www.ct.ceci-br.org>>. Acesso em: 12 dez. 2014.

BRASIL, Amíria; NASCIMENTO, Clewton; COELHO, Dora H.; PONTE, Thaís O. "(Non) urban planning in Fortaleza: the effectiveness of the plans for the urban development of Ceará's state capital up to the first half of the XXth Century. In: INTERNATIONAL PLANNING HISTORY SOCIETY CONFERENCE, 15., 2012, São Paulo. **Anais...** São Paulo, July 2012. Artigo 313.233.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Prodetur**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/programas/5066-prodetur.html>>. Acesso em: 2 jun. 2015.

BRUNO, Artur; FARIAS, Airton de. **Fortaleza: uma breve história**. 2. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2015.

BURKE, Peter. **História e Teoria Social**. São Paulo: UNESP, 2012.

BUSQUETS, Joan. Modelos de Proyectos Urbanos. In: MONTANER, Josep Maria; ÁLVAREZ, Fernando y Zaída Muxi (Ed.). **Archivo crítico modelo Barcelona (1973-2004)**. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 2012.

CADERNOS BRASILEIROS DE ARQUITETURA (CBA). **Panorama da arquitetura cearense**. São Paulo: Abril, 1982. v. 1. (Projeto Editores Associados, v. 9).

CAMPOS NETO, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. 1999. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

CAPEL, Horacio. El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado 'Modelo Barcelona'. **Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 11, n. 233, 15 feb. 2007. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn233.htm>>. Acesso em: 23 fev. 2015.

CARDEMAN, Rogerio Goldemen. **Por dentro de Copacabana: descobrindo os espaços livres do bairro**. 2010. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

CARNEIRO, Franklin de Andrade; VASCONCELOS, Sônia Maria Silva; VERISSIMO, César Ulisses Vieira; SILVA, Carla Maria Salgado Vidal. Evolução do uso e Ocupação do Campo de dunas do Morro Santa Terezinha, Fortaleza/Ce. **Geociênc.**, São Paulo, v. 32, n. 1, p. 137-151, 2013. Disponível em: <<http://ppegeo.igc.usp.br/scielo.php?pid=S0101-90822013000100010&script=sc>>. Acesso em: 13 maio 2015.

CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, n. 45, p. 152-166, 1996.

CASTELLS, Manuel. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, José Liberal de. Aspectos da arquitetura no Nordeste do País. In: ZANINI, Walter (Org.). **História geral da arte no Brasil**. São Paulo: Instituto Walther Moreira Salles, 2003.

CASTRO, José Liberal de. Cartografia urbana fortalezense na Colônia e no Império e outros comentários. In: FORTALEZA. Prefeitura Municipal. **A administração Lúcio Alcântara**. Fortaleza, 1982. p. 23-101.

CASTRO, José Liberal de. **Fatores de localização e expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1977.

CASTRO, José Liberal. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana de Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, anno 108, p. 46-90, 1994.

CASTRO, José Liberal. Planos para Fortaleza esquecidos ou descaminho de desenhos da Cidade. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, ano 125, v. 125, p. 65-136, 2011.

CASTRO, José Liberal. Sylvio Jaguaribe Ekman e a arquitetura da sede do Ideal Clube. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 2, p. 27-72, 1998.

CAVALCANTI, Emanuel. Sobre as operações urbanas consorciadas em Fortaleza (CE). In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2014. Tema: Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva.

CEARÁ. **Constituições do Estado do Ceará: 1891-1982**. Fortaleza: Assembleia Legislativa do Estado do Ceará, 1984. v. 1.

CIBELY, Mara. Fortaleza ingressa no Prodetur. **Jornal O Estado**, Fortaleza, 29 out. 2009. Disponível em: <<http://www.oestadoce.com.br/noticia/fortaleza-ingressa-no-prodetur>>. Acesso em: 23 abr. 2014.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CORBIN, Alain. **Território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

COSTA, Maria Clélia Lustosa; LEMOS, Amália Inês Geraiges. **Cidade 2.000: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza**. 1988. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

DAAMEN, Tom. Strategy as Force. **Towards effective strategies for urban development projects: the case of Rotterdam CityPorts**. 2010. Thesis (PhD) – Faculty of Architecture, Department of Real Estate & Housing, Delft University of Technology, Delft, 2010.

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

DEL RIO, Vicente; GALLO, Haroldo. O legado do urbanismo moderno no Brasil: paradigma realizado ou projeto inacabado? **Arquitextos**, São Paulo, ano 1, n. 006.05, nov. 2000. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/958>>. Acesso em: 14 jun. 2004.

DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William (Org.). **Desenho urbano contemporâneo no Brasil**. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

DÍAZ, Mario Lungo. Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana. **Urbano**, Chile, v. 8, n. 11, p. 49-58, jul. 2005.

DINIZ, Kézya (reporter). **Além da notícia fala sobre revitalização da Beira-Mar**: reportagem Jangadeiro. Fortaleza, 8 abr. 2013. Disponível em <<http://tribunadoceara.uol.com.br/videos/alem-da-noticia/alem-da-noticia-fala-sobre-revitalizacao-da-beira-mar/>>. Acesso em: 20 jan 2015.

DIÓGENES, Beatriz Helena N. **A centralidade da Aldeota como expressão da dinâmica intra-urbana de Fortaleza.** 2005. Dissertação (Mestrado) – MINTER, FAUSP-FAUUF, São Paulo, 2005.

ELIAS, Denise; SAMPAIO, J. L. F. **Modernização excludente.** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002 (Coleção Paradigmas da Agricultura Cearense).

ERKÖK, Fatma. Waterfronts: potentials for improving the quality of urban life. **Itu AZ**, Istanbul, v. 6, n. 1, p. 126-145, feb. 2009. Disponível em: <<http://www.az.itu.edu.tr/azvol6no1/11erkok0601.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

ESPÍNDOLA, Itamar. **O porto de Fortaleza.** Fortaleza: [s.n.], 1978.

ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas e navio: resgates e contrastes.** 2. ed. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010.

EVANGELISTA, Isolda Machado. **Uma leitura sobre a Praia de Iracema - Fortaleza (CE): transformação socioespacial do lugar e suas representações.** 2013. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://base.repositorio.unesp.br/handle/11449/104428>>. Acesso em 13 abr. 2015.

FAINSTEIN, Susan S. New Directions in Planning Theory. **Urban Affairs Review**, New Jersey, v. 5, Issue 4, p. 451-478, 2000.

FAORO, Raymundo. A questão nacional: a modernização. **Revista de Estudos Avançados**, São Paulo, v. 6, n. 14, p. 7-22, 1992.

FARIAS FILHO, José Almir. O plano moderno e a morfologia do traçado; narrativa sobre um traçado em xadrez que aprisiona o discurso de projeto social. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 10., 2008, [s.l.]. **Anais...** [s.l.], 2008. Sessão temática 2: temporalidades do urbanismo e planejamento urbano: teorias, práticas, contextos e resultados. p. 1-18. Disponível em: <<http://goo.gl/XPoYkA>>. Acesso em: 12 jan. 2015.

FARIAS, Airton de. **História do Ceará.** 6. ed. Fortaleza: Armazém da Cultura, 2012.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. **A frente marítima da área central de Fortaleza e a revalorização do projeto urbano como instrumento de investigação.** 2012. Tese (Doutorado) – DINTER FAUUSP-UFC, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. 174p.

FERNANDES, Ulisses da Silva. **A natureza monumental do Copacabana Palace.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa.** 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FORTALEZA. Coordenadoria de Desenvolvimento Urbano. **Fortaleza: evolução urbana (1603/1979).** Fortaleza, 1979a.

FORTALEZA. **Lei nº 4486 de 27 de fevereiro de 1975**. Fortaleza, 1975.

FORTALEZA. **Lei nº 5122-A de 13 de março de 1979**. Fortaleza, 1979b.

FORTALEZA. **Lei nº 7061 de 16 de janeiro de 1992**: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU). Fortaleza, 1992.

FORTALEZA. **Lei nº 7987 de 23 de dezembro de 1996**: Lei de uso e ocupação do solo (LUOS). Fortaleza, 1996.

FORTALEZA. Operação Urbana Riacho Maceió. **Lei Nº 8503 de 26 de dezembro de 2000**. Fortaleza, 2000. Disponível em: <http://Legislacao.Fortaleza.Ce.Gov.Br/Index.Php/Lei_N%C2%BA_8503_De_26_De_Dezembro_De_2000>. Acesso em: 13 mar. 2014.

FORTALEZA. **Plano de Gestão Integrada da Orla do Município de Fortaleza - Projeto Orla**. Fortaleza, novembro de 2006. Luizianne Lins. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/semam/arquivos_conteudos/p_orla.pdf>. Acesso em: 3 mar. 2015

FORTALEZA. **Plano Diretor Participativo de Fortaleza – PDPFOR**: Lei 062 de 2 de fevereiro 2009. Fortaleza, 2009.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal. **Lei nº 2128 de 20 de março de 1963**: Plano Diretor da Cidade de Fortaleza. Fortaleza, 1963.

FORTALEZA. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF)**. Fortaleza, 1972.

GABRIELE, Maria Cecília Filgueiras Lima; SAMPAIO NETO, Paulo Costa. Um palácio destronado... In: SEMINÁRIO DOCOMO BRASIL, 7., 2007, Porto Alegre. **Anais...** Porto Alegre, 2007. Tema: O moderno já passado, o passado no moderno. Disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%207%20pdfs/040.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2013.

GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: UFC/Casa de José de Alencar, 1997. 253 p.

GIRÃO, Valdelice. O processo de ocupação e produção no espaço cearense. In: SOUZA, Simone de (Coord.). **História do Ceará**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1989. p. 21-60.

GOMES, Maria de Fátima. Empresariamento urbano: a praia como um grande negócio. **Libertas**, Juiz de Fora, v. 3, n. 2, p. 1-16, jan./jun. 2009.

GONDIM, Linda M. P. **O Dragão do Mar e a Fortaleza pós-moderna**: cultura, patrimônio e imagem da cidade. São Paulo: Annablume, 2007.

GONDIM, Linda M. P. Os governos das mudanças (1987-1994). In: SOUZA, Simone de (Org.). **Uma nova História do Ceará**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

GUELL, José Miguel Fernández. **Planificación estratégica de ciudades**. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.

GUNN, Philip. A mídia na guerra dos lugares: A experiência tucana no Ceará. In: DEIK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

GURALNIK, David B. **Webster's new world dictionary**. 2nd ed. New York: World Publishing, 1986.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola, 1995.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HEALEY, Patsy. **Urban complexity and spatial strategies: towards a relational planning for our times**. New York: Routledge, 2010. (The RTPI Library Series).

HRADILOVÁ, I. Influence of urban waterfront appearance on public space functions. **Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Medeliana Brunensis**, v. 60, n. 8, 2012. Disponível em: <http://www.mendelu.cz/dok_server/slozka.pl?id=57208;download=107142>. Acesso em: 2 fev. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 1991**. Rio de Janeiro, 1991.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2000**. Rio de Janeiro, 2000.

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL; FORTALEZA. Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal. **Ata do Processo de Julgamento do Concurso Nacional de Idéias para o Plano de Reordenamento Geral e Projetos Arquitetônicos Urbanísticos e Paisagísticos Para a Avenida Beira-Mar em Fortaleza**. Fortaleza, 2009a.

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL; FORTALEZA. Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal. **Edital 01/2009 do concurso público nacional de idéias para o reordenamento geral e projetos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza, Ceará**. Fortaleza, 8 out. 2009b.

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL-CE; FORTALEZA. Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal. **Termo de referência objeto de concurso público de seleção de propostas conforme edital de concurso público de idéias IAB-CE/ SETFOR 01/2009**. Fortaleza, out. 2009c.

IPLANRIO. **Rio cidade: urbanismo de volta às ruas**. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.

IWATA, Nara Iwata; DEL RIO, Vicente. The image of the waterfront in Rio de Janeiro: urbanism and social representation of reality. **Journal of Planning Education and Research**, Los Angeles, v. 24, n. 2, p. 171-183, 2004. Disponível em: <http://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1007&context=crp_fac>. Acesso em: 15 jul. 2014.

JARDIM Japonês é inaugurado. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 12 abr. 2011. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/jardim-japones-e-inaugurado-1.258935>>. Acesso em: 25 abr. 2015.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A urbanização do Ceará setecentista: as vilas de Nossa Senhora da expectação do Icó e de Santa Cruz do Aracati**. 2007. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

JUCÁ, Gisafran Nazareno. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Annablume, 2000.

KATO, Vólia Regina Costa; ZIONI, Silvana; BRUNA, Gilda Collet. Políticas urbanas e interesse público. In: ALVIM, Angélica T. B.; CASTRO, Luiz Guilherme R. (Org.). **Avaliação de políticas urbanas: contexto e perspectivas**. São Paulo: Mackenzie, 2010. Disponível em: <www.books.scielo.org>. Acesso em: 13 jun. 2014.

KROMMEN, Rita. **Mathias Beck: e a companhia das índias ocidentais: (o domínio holandês no Ceará colonial)**. Fortaleza: Casa de José de Alencar/UFC, 1997. 300 p.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: _____. **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo: Fupam/Nobel, 1999. p. 20-38.

LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

LIMA, Marcus Venícius P.; OLIVEIRA, Marcos Bandeira. Políticas de gestão urbana e ambiental: o projeto "Vila do Mar" em Fortaleza - CE. In: SEMINÁRIO URBFAVELAS, 2014, São Bernardo do Campo. **Anais...** São Bernardo do Campo, 2014. Disponível em: <<http://www.sisgeenco.com.br/sistema/urbfavelas/anais/>>. Acesso em: 2 abr. 2015.

LIMINAR suspende Projeto Novo Náutico. **Jornal O Povo**, Fortaleza, 13 out. 2013. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2013/11/13/noticiafortaleza,3162726/liminar-suspende-projeto-novo-nautico.shtml>>. Acesso em: 2 jun. 2015.

LISBOA. Administração do Porto (APL). **Água: cidades e frentes de água**. Lisboa: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1998.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do paisagismo no Brasil**. São Paulo: 1999. (Coleção Quapá).

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. Imagens discursivas, usos e ocupações dos espaços praianos de Fortaleza. **Revista Homem, Espaço e Tempo**, Sobral, ano 5, n. 1, mar. 2012. Disponível em: <http://www.uvanet.br/rhet/artigos_marco_2012/10_imagens.pdf>. Acesso em: 23 out. 2014.

MAIA, L.P.; JIMENEZ, J.A.; SERRA, J.; MORAIS, J.O. 1998. The Coastline of Fortaleza City. A product of environmental impacts caused by the Mucuripe Harbor. **Arq. Ciênc. do Mar**, Fortaleza, v. 31, n. 1/2, p. 93-100, mar. 1998.

MAPURUNGA, José. **A construção de uma Fortaleza: Sescap Ceará 1987-2012**. Fortaleza: IMPEH, 2012.

- MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-192.
- MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. São Paulo: Vozes, 2002.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro. Cartografia no Brasil no século XVI. **Revista da Universidade de Coimbra**, Coimbra, v. 34, p. 447-462, 1988.
- MARQUES, Debora. **Pirambu e suas geografias**. 2006. Dissertação (Mestrado) – Centro de Ciências Mestrado em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006
- MARSHALL, Richard. (Ed.). **Waterfronts in post-industrial cities**. London: Span Press, 2001.
- MARTIRE, Augustina. **Leisure coast city**: a comparative history of the urban leisure waterfront. Barcelona. Buenos Aires. Chicago. 1870-1930. Thesis (PhD) – Technische Universiteit Delt, Delt 2008.
- MASBOUNGI Ariella, **Projets urbains en France**. Paris: Ed. du Moniteur, 2002.
- MATOS, F. O.; VASCONCELOS, F. P. Cartografia do litoral de Fortaleza na década de 1940. **Mercator**, Fortaleza, v. 11, n. 24, p. 89-100, jan./abr. 2012.
- McCARTHY, John. Reconstruction, regeneration and re-imaging: the case of Rotterdam. **Cities**, [s.l.], v. 15 n. 5, p. 337-344, 1998.
- MEYER, Han. Rotterdam The promise of a modern society in a new, modern city. 1940 to the present. In: OCKMAN, Joan (Ed.). **Out of ground zero**: case studies in urban reinvention. New York: Temple Hoyne Buell Center & Prestel, 2002.
- MOLET, Ricardo Fayos. Planos, projetos, eventos: Barcelona 1992-2012. **Revista Arqtextos**, Porto Alegre, v. 17, p. 124-137, 2011. Disponível em: <<http://goo.gl/LVTQ3D>>. Acesso em: 10 maio 2014.
- MONTANER, Josep Maria. The Barcelona model reviewed. **Transfer Journal of Contemporary Culture**, Barcelona, n. 7, p. 48-53, 2012. Disponível em: <http://lull.cat/IMAGES_175/transfer07-foc03.pdf>. Acesso em: 2 maio 2015.
- MONTE, Cleyton. A formação da “base aliada”: os governos Cid Gomes no Ceará. In: SEMINÁRIO NACIONAL SOCIOLOGIA & POLÍTICA, 5., 2014, Curitiba. **Anais...** Curitiba, 2014. Disponível em: <http://www.humanas.ufpr.br/portal/seminariosociologiapolitica/files/2014/08/24374_1397833593.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2015.
- MUNIZ, Maria Águeda P. C. **Intervenções urbanas em espaços de desvalia**: transformar para valorizar. 2012. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012.
- MUNIZ, Maria Águeda P. C. **O Plano Diretor como instrumento de gestão da cidade**: o caso da cidade de Fortaleza/CE. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

MUÑOZ, Francesc. **Urbanización**: paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

MURATORI, Ricardo; NILO, Fausto; SANTOS, Esdras. **As orlas urbanas hoje e os propósitos deste projeto**: marco conceitual do projeto reordenamento geral e projetos arquitetônicos, urbanísticos e paisagísticos da Avenida Beira-Mar em Fortaleza. Fortaleza: 2009a.

MURATORI, Ricardo; NILO, Fausto; SANTOS, Esdras. Investimento e viabilidade da proposta de reordenação urbanística do parque urbano da Avenida Beira Mar. Fortaleza: 2009b.

NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a Arquitetura**: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

NOGUEIRA, João Bandeira et al. **Memórias**: cinquentenário da escola de engenharia da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza: LCR, 2005.

NOVICK, Alicia. **Proyectos urbanos y otras historias**. Buenos Aires: Editorial Nobuko: Sociedad Central de Arquitectos, 2012.

O'DONNELL, Julia. **A invenção de Copacabana**: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Projeto Rio Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 10., 2008, Barcelona. **Anais...** Barcelona: Universidad de Barcelona, 2008. Tema: Diez Años de Cambios en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.html>>. Acesso em: 20 maio 2015.

PAIVA, Ricardo Alexandre; DIÓGENES, Beatriz Helena. **Caminhos da arquitetura moderna em Fortaleza**: a contribuição do Paisagista Roberto Burle Marx. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://goo.gl/ZbJMN8>>. Acesso em: 13 mar. 2014.

PAIVA, Ricardo Alexandre; DIÓGENES, Beatriz Helena. Caminhos da arquitetura moderna em Fortaleza: a contribuição do arquiteto Acácio Gil Borsoi. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO NORTE-NORDESTE, 2., 2008, Salvador. **Anais...** Salvador: Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 2008. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/ri/bitstream/riufc/9468/1/2008_eve_caminhos.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2014.

PAIVA, Ricardo Alexandre; VARGAS, Heliana Comin. **A metrópole híbrida**: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza. 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PARENTE, Francisco Josênio C. Parente. O Ceará dos "coronéis" (1945 a 1986). In: SOUZA, Simone de (Org.). **Uma nova História do Ceará**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2000.

PEREIRA, Alexandre Queiroz. Das cidades às metrópoles litorâneas: o papel da vilegiatura marítima moderna no Nordeste Do Brasil. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 5-15, 2012. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/viewFile/74248/77891>>. Acesso em: 13 mar. 2015.

PONTE, Sebastião. **Fortaleza belle époque: reforma urbana e controle social - 1860-1930**. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2001.

PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes: modernidade e 'glamour' na Fortaleza de 1950-1970**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2005. 260 p.

PORTAL VITRUVIUS. Reordenamento da avenida Beira-Mar: Concurso Nacional de Ideias. **Projetos**, São Paulo, ano 10, n. 109, jan. 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/10.109/3559>>. Acesso em: 30 abr. 2013.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial do Estado, 2000. 414 p.

REZENDE, Vera. Ecos do modernismo: a Guanabara e o Doxiadis. In: FREIRA, Américo; OLIVEIRA, Lucia Lippi (Org.). **Novas memórias do urbanismo carioca**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008. p. 64-101.

RIBEIRO, Francisco Moreira. De cidade a metrópole (1945-1992). In: SOUZA, Simone; RIBEIRO, Francisco Moreira; PONTE, Sebastião Rogério; ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafra Nazareno Mota. **Fortaleza: a gestão da cidade: uma história político administrativa**. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

ROCHA JUNIOR, Antonio Martins. **O mar e a expansão urbana de Fortaleza**. 1984. Monografia (Curso de Aperfeiçoamento em Arquitetura/Instrumentação Crítica) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1984.

ROCHA JUNIOR, Antonio Martins. **O turismo globalizado e as transformações urbanas do litoral de Fortaleza: arquitetura e estetização na Praia de Iracema**. 2000. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Programa Regional de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2000.

ROCHA, Rafaella B. Estevão de Souza da. Dos coqueiros às casas, das casas às torres: o 3º Jardim no processo histórico de verticalização do bairro de Boa Viagem o que deve permanecer? In: ENANPUR - ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 15., 2013, Recife. **Anais...** Recife, 2013. v. 1, p. 1-15. Tema: Desenvolvimento, planejamento e governança: 30 anos da ANPUR. Disponível em: <<http://goo.gl/DkY2r8>>. Acesso em: 23 maio 2015.

ROMCY, Maria Cristina Aleme. **A produção do espaço: ausência de integração das políticas públicas na zona costeira do município de Fortaleza-CE**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2013.

SALES, José Albio Moreira de. **O desenho da cidade moderna em Fortaleza: um estudo dos planos de Saboya Ribeiro e Hélio Modesto**. 1996. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1996.

SARTOR, Carlo Eduardo. Imagem da cidade - cidade da imagem: o modelo de intervenção urbana no Rio Cidade. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n. 4, p. 65-91, 2000. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Estúdio Nobel, 1998

SCHUBERT, Dirk. Transformación de zonas portuarias en desuso: experiencias, posibilidades y problemas. **Ciudades**, [s.l.], v. 8, 2004. Disponível em: <dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1253126.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2014.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil: 1900-1990**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997. 224 p.

SIMBIEDA, William J. **Adaptation and application of strategic planning in the public sector**. Puerto Montt, Chile, 1994. Apresentação realizada no Seminário de Gestão Urbana Estratégica II, Puerto Montt, Chile, jun. 1994. Disponível em: <https://www.educoas.org/Portal/bdigital/contenido/interamer/BkIACD/Interamer/Interamerhtml/Riverahtml/riv_zav_siemb.htm>. Acesso em: 4 mar. 2015.

SMITH, Neil. New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. **Antipode**, [s.l.], v. 34, issue 3, p. 427-450, July 2002. Disponível em: <<http://goo.gl/wubTy9>>. Acesso em: 4 mar. 2015.

SOUTO FILHO. Vila do Mar: a nova Beira Mar alencarina. **Jornal O Estado**, Fortaleza, 12 mar. 2012. Caderno: Estado Verde. Disponível em: <<http://www.oestadoce.com.br/noticia/vila-do-mar-nova>>. Acesso em: 13 maio 2014.

SOUZA, Maria Salete. O crescimento das cidades no Ceará e sua evolução. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 4., 1995, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: NUTEC, 1995. p. 105-111.

SOUZA, Marilena Carvalho de. **Os hotéis e a cidade: o caso de Fortaleza**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.

STUDART, Guilherme Studart Barão de. Instituto do Ceará. **Geographia do Ceará**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2010. Editado conforme original impresso em 1924 pela Typ. Minerva.

SUBIRATS, J. **Análise de políticas y eficacia de la administración**. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública, 1989.

TERÁN, Fernando de. El Plan General Metropolitano de Barcelona en el contexto del urbanismo español de los setenta. **Revista Papers**, Barcelona, n. 28, p. 55-61, 1997.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Nestor de figueiredo e o urbanismo das cidades do “Norte” 1. **URBANA - Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, São Paulo, v. 5, n. 6, mar. 2013. Disponível em: <<http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/1198/pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2015.

UNGUREANU, Georgiana Manuela. A revitalized Kop van Zuid: bridging the gaps between the development of the Kop van Zuid and its transforming surrounding neighbourhoods through public space. 2010. Thesis (Master) - TU Delft, Delft, 2010.

URBAN & ECONOMIC DEVELOPMENT (URBED). **Regeneration in European cities: making connections** case study of Kop van Zuid. Rotterdam: Joseph Rowntree Foundation, 2007. Disponível em: <<http://urbed.coop/sites/default/files/Case%20Study%20for%20Kop%20Van%20Zuid,%20Rotterdam.pdf>>. Acesso em: 13 maio 2014.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia B.; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. **O pensamento único das cidades: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-119.

VAN DER KRABBEN, Erwin; JACOBS, H. Public land development as a strategic tool for redevelopment: reflections on the dutch experience. **Land Use Policy**, [s.l.], v. 30, p. 774-783, 2013.

VASCONCELOS, Ana Cecília Serpa Braga. **Casas cearenses: estudo de caso: um lugar para identidade e sustentabilidade**. 2008. Dissertação (Mestrado) – Programa Regional em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

VASCONCELOS, Ana Cecília Serpa. Nova imagem da margem: projetos urbanos em frentes de água - estudos de caso na Holanda. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo, 2014. Tema: Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva.

VASCONCELOS, Tania de Freitas. **A arte pública de Fortaleza**. Fortaleza: Gráfica Santa Maria, 2003.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana: um estudo de antropologia social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1989.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento no Brasil. In: DEAK, Csaba; SCHIFFER, Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 169-244.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WITBRAAD, F.; JORNA, P. Waterfront regeneration: the IJ-embankments-project on Amsterdam. In: BERRY, J. N. et al. **Urban regeneration: property investment and development**. London: E&FN Spon, 1993. p. 230-239.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

APENDICE A – ENTREVISTAS

ENTREVISTA COM Dr. TOM DAAMEN

Professor Assistente - Urban area Development & Programme Manager Master city Developer (MCD)

Department of Real Estate and Housing, Faculty of Architecture, TU Delft

Data: Setembro de 2013.

Ana Cecilia: Sobre o projeto Nacional do Kop van Zuid, como você o avalia os seus resultados?

Tom Daamen: Esse projeto foi um projeto Nacional Holandês. Com relação ao Projeto do Kop van Zuid, esperava-se que haveriam efeitos nas vizinhanças, o que não aconteceu.

No Kop van Zuid, no início eles queriam que a área fosse destinada a empresas específicas, mas essas companhias não se mostraram interessadas. Eles queriam empresas de IT (Informação e Tecnologias), mas as empresas que se interessaram foram empresas de serviços e setoriais. Hoje, a grande crítica ao projeto é: e, afinal, onde estão os efeitos do projeto nas imediações?" E a população ao redor do Kop van Zuid? 2,5 bilhões de euros investidos!

As estratégias de desenvolvimento partem de que a propriedade deve ser adquirida, por isso exige negociações com os proprietários; depois de criada infra-estrutura própria, vendem-se as terras para os promotores privados. Os maiores custos de infraestrutura - como pontes, túneis, etc para garantir a acessibilidade para a área. O primeiro critério é a acessibilidade - não importa se o que será oferecido como serviços, comércio de varejo, habitação, escritórios.

Ana Cecilia: Que áreas esperava-se que fossem beneficiadas com o projeto?

Tom Daamen: Katendrecht, uma área contígua ao Projeto de Kop van Zuid, estava fora das atenções deste projeto nacional. Insegurança, crimes, grandes discussões políticas, muitos questionamentos O desenvolvimento de Katendrecht foi marcado por níveis de insegurança e comportamentos criminosos. Era necessário fazer um plano e transformar e alocar fundos públicos.

Primeiramente, foi necessário agir com policiamento na área, punir as pessoas com comportamentos ilícitos, procurar pelos proprietários das unidades das habitações sociais (que estavam forçando seus inquilinos a pagar por altos preços de alugueis), escolas, supermercados.

Depois, a discussão com as empresas de desenvolvimento de propriedade (que também eram poderosos e também eram proprietários de unidades habitacionais). Há um mercado próprio para moradores que viveram em Katendrecht. Essas empresas também são proprietárias de unidades de habitação social no centro da cidade, como a Proper Stok. Isso tem feito diminuir a densidade no centro. Tenho uma visão crítica a respeito, porque as pessoas que moram no centro não usam os serviços que o centro oferece tanto quanto as pessoas de maior poder aquisitivo. Então, ele é da opinião de que o centro deveria ser ocupado por habitações de alta renda. Em Katendrecht, antes do navio SS Rotterdam (navio que está hoje aberto a visitas e pernoites em Katendrecht), houve investimentos da empresa na área. A comunidade mostrou que precisava de equipamentos escolares. Como a prefeitura não podia construir, a empresa Proper Stok investiu na área. Hoje a área conta com a construção de novas unidades de habitação social, com 20 % abaixo do preço de mercado, sob a campanha de imagem "Você se Atreve a Viver no The Kaap?"). Então a área tem se desenvolvido com a parceria da prefeitura (parques, manutenção de limpeza) e as associações de moradia (empresas de desenvolvimento de moradia).

Ana Cecilia: Quais são os mecanismos utilizados para reinvestir os benefícios de um projeto como Kop van Zuid?

Tom Daamen: Em geral, os instrumentos para captura de mais valia são altamente políticos em sua aplicação. Muita política por trás da ideia de recapturar a receita dos promotores privados para inversão em outros projetos. Há uma pré-condição fundamental que é a política e a propriedade de terra.

Nos Estados Unidos, há uma condição mais liberal, não há muita interferência, a opinião privada tem um papel muito importante. Na Europa, esta condição é mais centralizada, "política", tendendo para as esquerdas, o governo se envolve muito mais, muito mais instrumentos e instrumentos formais para distribuir a riqueza.

Ana Cecilia: Na Holanda, fazemos então a pergunta - quanta interferência deve o governo ter?

Tom Daamen: Desde os anos 1970, foram pensadas formas de recapturar as receitas e reinvestir em projetos sociais, como alguns instrumentos como "rezoning", mudança de uso de solo.

Nos últimos 10 anos, temos assistido à importância das negociações público-privadas, a maioria delas sob um esquema único: tentar reinvestir as receitas do desenvolvimento naquela mesma área, fazer negociações. Para negociação em outras áreas, é mais difícil. Na Eurípa, há a necessidade de aplicar instrumentos formais para forçar o investimento dos agentes privados. É um processo lento, especialmente numa economia em desenvolvimento.

Podemos observar ciclos - períodos "sociais", períodos "liberais" e é necessário dispor de mecanismos que possam ser aplicados em diferentes ciclos, em mercados em mudança e em diferentes projetos, considerando as intervenções do governo, da iniciativa privada e da opinião pública. Essa última se torna muito importante - como por exemplo na China, no período da Copa das Confederações, quando as pessoas puderam pensar e opinar sobre o projeto.

Um debate atual é sobre os grandes eventos e como garantir que aqueles também beneficiarão a comunidade. Os agentes do processo incluem - o setor privado, as comunidades, o setor público. É importante, no entanto, saber que todo projeto terá um caráter popular e impopular. Isto tornará mais fácil que o plano seja SEGURO, que haja a garantia da captura das receitas, e a sua implantação deve ser planejada - 10, 15 e 20 anos.

ENTREVISTA COM KEES RUYVENS

urbanista, participante do projeto e obra Docas Sul do Rio IJ) Amsterdã, Holanda

Data: Outubro de 2013.

Ana Cecilia: Como foi o processo de planejamento e elaboração de projetos para a área de Amsterdam Ij-Oevers?

Ruyvens: Tornar a área da estação central mais acessível era uma das políticas públicas municipais e do governo central.

Uma das grandes questões que envolveu os antecedentes ao projeto foi a discussão quanto à cultura de Amsterdã, visto que qualquer projeto deveria realçar a própria característica da cidade. Houve muita discussão nos primeiros anos, houve resistência quanto a qualquer proposta de intervenção para a área da estação Central, mas a resistência pôde tornar os planos melhores.

Comparando o contexto de Amsterdã com o de Roterdã, nós temos que Roterdã foi bombardeada no período da 2ª Guerra Mundial. Portanto, os edifícios de arquitetura arrojada e verticalizados ficam bem em uma área que precisava ser reconstruída. Entretanto, Amsterdã guarda muito de sua parte antiga, que é patrimônio, então essa solução não parece a mais viável. Tínhamos que perceber uma qualidade ou característica própria de Amsterdã para inseri-la como atributo do projeto.

A proposta de Rem Koolhaas era que a frente de água de Amsterdã fosse completamente modificada: seria um setor altamente verticalizado e adensado, em oposição à área central (inner city). Uma solução contrastante, uma paisagem inteiramente nova. Uma nova morfologia urbana, que tiraria partido de praças abertas, em detrimento dos blocos contínuos da área central. Rem Koolhaas tinha também a idéia de construir uma ponte - a exemplo da Erasmus Bridge em Roterdã - sobre o Rio IJ, para ligar a estação central das Docas Sul até as Docas Norte, mas houve uma oposição a esta proposta. Ia de encontro com a "cultura" de Amsterdã.

Quanto pensamos em Amsterdã, pensamos nos botes, nos barcos, eles conferem à cidade uma atmosfera própria. Então essa idéia da ponte não foi aceita. Entretanto, podemos ter edifícios de arquitetura inovadora em alguns pontos, que são como ícones dessa área de renovação, como é o EYE Film Institute, nas Docas Norte.

Depois do Projeto de Rem Koolhaas, que não foi adiante, houve um outro momento de pensar aquela área. Tivemos que pensar a área dentro de um processo - diria - mais orgânico.

Ana Cecilia: Você pode explicar esse termo orgânico? O que ele significa no processo de projeto das Docas Sul do Rio Ij?

Ruyvens: A cidade de Amsterdã não cresceu de forma orgânica, como por exemplo, o crescimento das favelas. Houve planos. As casas, os canais, foram todos planejados.

No final dos anos 1990, a grande questão era conectar a cidade antiga à nova cidade, aspecto que significaria uma grande batalha porque envolveria demolições. Ademais, o projeto previa também a criação de terra, quase 1 milhão de metros quadrados foi acrescentado de terra, para. Nessa área também a capacidade para navios aumentou, passando de 30 navios a 150 navios de cruzeiro marítimo e ribeirinho.

Todo o processo foi turbulento. Na verdade, não havia um processo claro, como usualmente ocorre nos processos de planejamento aqui na Holanda. O resultado foi a abertura para um espaço de reflexão e uma abordagem diferente.

Após a crise, criamos um documento estratégico de tamanho modesto, que abriria espaço para discussão e inspiração, permitindo que os interessados também incluíssem suas ambições. O *Anchors of the Ij* significou a mudança de escala de projeto - passando do plano abrangente para o plano estratégico. Neste caso, o projeto não deixou de ser importante, mas foi incorporado a uma estratégia orientada para sua implementação e realização. Cada Âncora foi baseada em potencialidades específicas de cada área

O termo "serendipity" ou serendipidade seria mais apropriado para caracterizar o processo de projeto dessa fase. Integrar o que é acidental ao processo. Uma política de criação de lugares (breeding place policy). A idéia de Anchors of the IJ era mais adequada, porque criava pontos estratégicos para desenvolver cada área de forma diferente, como por exemplo, incluindo escritórios sociais. Essa forma de pensar a área flexibilizava usos para vários segmentos do mercado.

O resultado mostrou que investir na cidade por ambas as partes - públicas e privadas - pode adicionar enorme valor, não só valor econômico, mas cultural e social.

Ana Cecilia: Que instrumentos ou novos instrumentos foram aplicados no decorrer do projeto?

Ruyvens: Todo o projeto foi implementado utilizando-se dos instrumentos tradicionais. O pior inimigo do desenvolvimento urbano é que o processo de mudança de um instrumento é bastante lento. É necessário, nesse contexto, estar ocupado mais em flexibilizar os instrumentos. A criatividade, portanto, não recai apenas sobre o arquiteto e os urbanistas, mas em legisladores, juristas e planejadores.

As experiências financeiras foram bastante complexas por causa da quantidade de proprietários do projeto. A primeira transformação já foi concluída em 2010. A segunda, espera-se que até 2017. Houve um atraso, devido à crise econômica, na Ilha das Docas Leste.

Ana Cecilia: Como você avalia este projeto?

Ruyvens: Este projeto pode ser considerado exitoso porque construiu em Amsterdã densidades sem precedentes com a construção de relativamente poucos, mas marcantes edifícios. O projeto contribui significativamente para a capacidade de atração e reforço do caráter de diversidade da cidade de Amsterdã.

Ana Cecilia: Como deve ser o planejamento para o futuro da cidade de Amsterdã?

Ruyvens: O planejamento deve ser aberto, flexível e dirigido por programas (programas temporários de 10 anos). Esse é o grande desafio. Programas de curto a médio prazo.

ENTREVISTA COM STAN MAJOOR

Professor assistente da Faculty of Social and Behavioural Sciences,
Universiteit van Amsterdam
Outubro de 2013

Ana Cecília: Qual a sua experiência de planejamento no contexto holandês?

Majoor: Me aprofundi a compreender o caso do Eixo Sul da cidade (Zuidas). Não podemos falar dele sem considerar o centro da cidade.

Tudo começa em 1960, quando nos perguntamos "o que fazer com o centro da cidade de Amsterdã?" A resposta ficou dividida em dois grupos principais. O primeiro deles pensava que esta área da cidade era muito antiga, não estava preparada para receber automóveis e, por isso, era necessário fazer uma grande intervenção, que incluía muitas demolições, edifícios-garagens e essa transformação iria "salvar a cidade", um tipo de pensamento como Robert Moses.

O segundo grupo, composto principalmente de residentes, disse NÃO à proposta do primeiro grupo! O centro deveria ser o centro de negócios da cidade, da forma como ele existia, sem demolições.

Entre os anos 1970 e 1980, a área existente no centro destinada aos negócios mostrava-se insuficiente. Começaram a ser construídas novas vias expressas, alguns planos foram elaborados, algumas manchas de subcentros. Já havia exemplos internacionais de revitalização de frentes de água com hotéis, centros de negócios, aquários etc.

A partir de 1981, começou-se a considerar o "Eixo Sul" da cidade. Inicialmente, essa localização não era muito interessante. Era, ainda, um pequeno ponto, no mapa. Na localização, foi construído o edifício do WTC (World Trade Center) e também uma casa de côrte. Esses seriam como pontos estratégicos para o projeto.

Assim, foi desenvolvida e finalizada a infra-estrutura - via expressa, ferrovias. Foi então que a prefeitura pensou na grande potencialidade da área. A empresa ABN AMRO praticamente impôs à prefeitura que fosse instalada no EIXO Sul da cidade.

Esse foi um ponto de inflexão, tendo em vista que usualmente, o processo de planejamento na Holanda era fortemente dirigido pelo governo. E nesse projeto, um agente privado (um banco poderoso) teve o poder de dizer que se o seu projeto não fosse construído no Eixo Sul, o banco não se estabeleceria em Amsterdã e sim, em Roterdã.

De um modo geral, o planejamento era intensamente orientado pelo governo, havia um grande aparato burocrático. As prefeituras, tradicionalmente, faziam os planos. Desta vez (no caso do Zuidas), os planejadores não tiveram autonomia - tinham que oferecer ao banco o que eles queriam, para garantir que não saíssem de Amsterdã.

A localização do banco ABN AMRO era estratégica devido ao acesso ao aeroporto. Em 2003, tanto o banco ABN AMRO construiu sua sede nessa localização quanto o banco ING, tornando-se dois importantes nessa área. Essa área tornou-se um novo distrito de negócios de prestígio internacional, e onde o preço dos escritórios era o mais alto do país.

Por volta de 2004, a prefeitura tinha ganhado confiança quanto ao projeto. A localização bastante acessível, inclusive do centro da cidade. Para o centro da cidade, também foi importante. Dois acontecimentos se sucederam. Essa área concentrava a função de negócios e serviços, mas havia um desejo, por parte da prefeitura e dos próprios proprietários dos imóveis, de incluir novos usos na área, como habitação acessível, etc. Assim, isso garantiria que durante a noite a área tivesse mais vida.

Essas idéias foram integradas ao projeto. O grande problema foi a infraestrutura (a via expressa era uma via nacional; a estação também; e o governo central não se interessou em construir um túnel abaixo dos edifícios existentes. Houve concursos sobre como resolver a questão da via que passava por dentro do distrito. Enquanto a prefeitura desejava que se construísse um túnel para comportar o fluxo de veículos da via expressa,

Ana Cecília: Que novos desafios se apresentam para o planejamento na Holanda?

Majoor: Hoje a área encontra-se com muitos escritórios desocupados, esses foram os efeitos negativos.

Atualmente, podemos dizer que essas ambições tiveram que ser diminuídas. As demandas por novos escritórios não aumentaram. A idéia que temos para 2015 primeiramente parte de uma necessidade de melhor compreender as mudanças do processo de planejamento.

de planos abrangentes ambiciosos, houve a necessidade de adaptar melhor as estratégias - devido às mudanças sociais econômicas e políticas decorrentes da crise internacional. Gerenciar esse projeto é um caso em curso.

A população de Amsterdã (*amsterdammers*) reclamam que é uma localização de características ordinárias, banais - um local apenas para trabalhar. Essa área estagnou-se e falta identidade na área. É necessário criar lugares, por meio de eventos temporários. Entretanto a discussão e a satisfação quanto à infraestrutura da área é positiva.

Ana Cecília: Como podemos relacionar os processos de projeto no caso do projeto Zuidas (SUL) e das Docas Sul do Rio IJ?

Majoor: Ambos apresentaram necessidades de flexibilização do projeto. Ambos lidam com o significado da área central da cidade

**REGISTRO DE ENTREVISTA COM FAMÍLIA MORADORA NO KOP VAN ZUID
outubro de 2013****Ana Cecília: Há quanto tempo moram aqui?**

Moramos aqui desde quando era pequena, há mais de 30 anos. Meus pais moraram aqui desde quando vieram para Rodertã.

Ana Cecília: Você considera que a área melhorou depois do projeto de requalificação da área?

A área está mais bonita, mas principalmente meus pais não gostam mais. Antes do projeto, nós conhecíamos vizinhos e as pessoas que moravam por aqui. Depois da ponte e das obras, isso aqui ficou estranho, não é mais o local onde eu nasci.

ENTREVISTA COM ARQUITETO PAULO COELHO SIMÕES

(Secretaria de Infraestrutura da Prefeitura Municipal de Fortaleza)

março de 2015

Ana Cecília: Qual o contexto da criação do projeto Urbanização Orla Marítima Beira Mar/ Praia de Iracema?

Paulo Simões: A faixa de praia estava bastante deteriorada. A Praia do Ideal, por exemplo, estava ameaçada de erosão. Essa foi uma das primeiras necessidades que geraram o projeto.

Mas a idéia do projeto veio do engenheiro Claudio Marinho de Andrade, da Companhia Docas do Ceará. Ele sugeriu para nós da prefeitura que deveríamos fazer a urbanização da Avenida Beira Mar e também um quebra-mar no espigão da frente da Rua João Cordeiro, formando uma baía aterrada de aproximadamente 45 hectares.

Ana Cecília: Então o projeto não era somente da Avenida Beira Mar?

Paulo Simões: Não. O projeto não era só da Avenida Beira Mar, era também na Praia de Iracema. A idéia é que essa baía criada atraísse investimentos - seria uma península como um centro de negócios, com hotéis, edifícios de escritórios, centro de convenção etc. Foram realizadas várias reuniões para discutir o projeto, inclusive com empresários de construtoras.

A idéia é que essa área - grande intervenção - fosse formada a partir da areia dragada da área sedimentada do Porto do Mucuripe. 30 % seria destinada para usos privados de escritórios, hotéis e comércio. A idéia é que isso servisse para viabilizar a obra e manutenção. Essa porção privada

era para ser loteada e negociada com empresários e incorporadores. Incrível como a especulação já acontecia antes mesmo de existir um projeto detalhado da área. Havia partes já acertadas entre os empresários. A Baía de Iracema seria construída por alguma empresa que ganhasse licitação internacional. A idéia era fazer um consórcio entre a empresa vencedora e o setor público.

Ana Cecília: Como era a proposta da prefeitura?

Paulo Simões: A Prefeitura tratou de começar o projeto e dividiu o projeto em 6 trechos. O trecho 1 entre a Ponte Antiga e a Rua Ararius; o trecho 2 entre a Rua Ararius e a Rua Ildfonso Albano; o trecho 3 entre a Rua Ildfonso Albano e a Avenida Rui Barbosa (Praia do Ideal)/ trecho 4 entre a Avenida Rui Barbosa e a Avenida Desembargador Moreira; trecho 5 entre a Avenida Desembargador Moreira e a Rua Teresa Hinko e trecho 6 entre a Rua Teresa Hinko e os "peixeiros". Cada trecho ficou responsável por um escritório de arquitetura que foi contratado por carta-convite, com exceção dos trechos 2 e 3, que seriam realizados mediante concurso de ideias. O trecho 1 foi realizado pelos arquitetos Delboert Ponce de Leon e Fausto Nilo; o trecho 2 pelo escritório Nasser Hissa Arquitetos Associados; o trecho 6 pelos arquitetos Marcus Venicius Lima, Marçal Barros e Marcos Novais. Os trechos 2 e 3 não foram detalhados.

Os arquitetos da prefeitura - Maria Clara Nogueira Paes e eu - estivemos à frente do projeto e desenvolvemos o projeto básico, indicando os materiais, a pista de cooper, o conjunto de barras e ilhas de jardim.

Da Rui Barbosa até a Desembargador Moreira, a proposta era duplicar a Avenida Beira Mar e criar uma ciclovia. Queríamos organizar o calçadão, as atividades que aconteciam sobre o mesmo. O comércio desordenado. As visuais da praia estavam obstruídas. Então a recuperação da orla e resgate das áreas de praia era uma coisa muito importante do projeto.

Quando pensamos no desenhos, pensamos em "ilhas de entretenimento e lazer". Assim, poderíamos concentrar as barracas e serviços e atividades em locais determinados. Esportes, comércio de comidas e bebidas, cabine de polícia e de telefone, postos de informação, bancos, mercado de peixes, etc foram pensados de forma organizada em ilhas. Na época pensávamos que a Beira-Mar poderia ser mantida por empresas privadas, como aconteceu no Rio de Janeiro nos anos 1990 - no Projeto Rio Orla. Haveria uma empresa que seria responsável pela manutenção e acordos com os barraqueiros. Também lembramos das intervenções na Orla de Santos onde isso acontecia também.

Queríamos também organizar o fluxo de pedestres e cooipistas, além de criar uma ciclovia. Para isso, a avenida seria aterrada entre a Rui Barbosa e a Desembargador Moreira. O projeto era bem detalhado, inclusive com mobiliário - bancos, brinquedos, lixeiras, e também totens de comunicação visual da praia

O escritório do Hissa chegou a propor algo interessante para o morro do GranVille, uma praça em platôs com jardins, a Praça da Independência.

Ana Cecília: O projeto foi executado? O que foi realmente realizado?

O projeto foi elaborado na gestão de Antonio Cambraia. Quando o Juraci assumiu o cargo, ele não se interessou, mas no final da sua gestão resolveu implantar o projeto. Ele foi simplificado em relação à proposta original. Outros escritórios foram terceirizados par realizá-lo.

ENTREVISTA COM ARQUITETO RODRIGO NOGUEIRA PAES CAMINHA BARBOSA COLABORADOR DO PROJETO ORLA MARÍTIMA BEIRA MAR

março de 2015

Ana Cecília: Quem são os autores do projeto de Urbanização Orla Marítima Beira Mar? Qual a sua função?

Rodrigo: A concepção geral é de autoria dos arquitetos Paulo Coelho Simões e Maria Clara Nogueira, tendo como colaboradores Ricardo Muratori, entre outros. A prefeitura terceirizou os escritórios para desenvolver o projeto. Eu participei como estagiário na primeira fase do projeto e quando foi retomado, fiz parte da equipe de Maria Clara Nogueira, como arquiteto colaborador.

Ana Cecilia: Qual era a maior demanda quando do projeto de Urbanização Orla Marítima/Beira Mar?

Rodrigo: Estas motivações sempre têm vários pontos de partida. Podem ser políticas também. Do ponto de vista do material, correspondente ao espaço existente do calçadão, uma das intenções do projeto era diminuir o número de barracas que atrapalhavam o uso público da praia. Desobstruir a praia. Áreas de praia precisavam ser resgatadas. A ocupação da orla e do calçadão precisava ser ajustada.

Ana Cecilia: Quais foram as propostas do projeto?

Rodrigo: Todo o calçadão foi pensado por meio do conceito de "Ilha de entretenimento e lazer". A intenção era renovar todas as novas barracas. Além disso, ao longo do calçadão foi prevista uma pista especialmente para os cooipistas

Além disso foi realizado um projeto luminotécnico inovador, porque iluminava a praia e a idéia é que a fiação fosse subterrânea.

Ana Cecilia: Como foi pensado o projeto paisagístico?

Rodrigo: A concepção do paisagismo - de Maria Clara Nogueira e Marijesu - integrava a intenção do projeto.

Ana Cecilia: Qual a relação entre o que foi projetado para o que foi efetivamente construído?

Rodrigo: A pista de cooper foi mais ou menos feita. O outro passeio que pensamos não foi realizado. Mais bancos foram concebidos, mas não foram construídos. A cerâmica proposta - GAIL - que hoje se usa em vários projetos no mundo todo - foi mal assentada e ficou soltando. O contrapiso não foi feito corretamente. Muita coisa não foi feita como o projeto.

ENTREVISTADO: ARQUITETO MARCUS VENICIUS LIMA

Arquiteto e Urbanista, componente de uma das equipes do Projeto Orla Marítima Beira Mar/ trecho 6

Data: 26 de maio de 2015

Ana Cecilia: Como surgiu a sua participação no projeto da Orla Marítima/ Avenida Beira-Mar?

Marcus Lima: Fui convidado a participar de uma equipe juntamente com os arquitetos Marçal Barros e Marcus Novais.

Ana Cecilia: Como foi o processo do projeto?

Marcus Lima: O projeto foi desenvolvido sob a coordenação geral dos arquitetos Paulo Simões e Maria Clara pela prefeitura.

Havia um *masterplan* desenvolvido por eles que norteou o partido do projeto: materiais, pista de cooper, conjunto de barracas e ilhas de jardim.

O trecho 6 sob a nossa responsabilidade compreendia a sequência do trecho 5 (Nasser Hissa Arquitetos) a partir, aproximadamente, da estátua de Iracema até o final do calçadão original junto ao Mercado dos Peixes.

Tivemos reuniões de alinhamento para compatibilizar a continuidade do desenho vindo do trecho 5 e evoluirmos em nosso trecho.

Um fato curioso e, ao mesmo tempo aviltante, foi a tentativa desastrosa de um arquiteto local de sugerir explicitamente, em visita ao escritório após insistentes contatos, a supressão do Mercado de Peixe do projeto, sob a alegativa de que estaria negociando a implantação de um elegante

empreendimento no terreno vizinho com um renomado grupo hoteleiro internacional e que considerava indesejável a presença da referida atividade, dos pescadores e de seus frequentadores. Obviamente a sugestão foi descartada, sem ao menos ser considerada na evolução do projeto.

Ana Cecília: O que foi proposto para o "trecho 6" segundo a seu equipe?

Marcus Lima; O trecho 6 tinha faixas bem estreitas, mas alargava-se ao aproximar-se do mercado. No programa de necessidades constava a implantação da Praça dos Pescadores para onde seria relocado o monumento existente. Seria contemplado também uma faixa de consertos de barcos e uma barraca de fabricação e manutenção de redes de pesca, aspectos vinculados à cultura da pesca e que teriam visibilidade no projeto.

O trecho também mantinha os dois pontos de comercialização dos passeios de escuna na orla, o seu ponto de embarque e desembarque, além de uma casa de barcos para a escola de windsurf existente.

O projeto teve o cuidado de manter a base de piso existente, propondo algumas engordas e criando a paginação considerando a utilização do passeio por pedestres, ciclistas e cooipistas. Haveria a mudança de piso em ladrilho hidráulico existente para uma cerâmica Gail antiderrapante, padrão em todos os trechos e as cores vinculadas ao uso das respectivas faixas. O desenho consistia em ondulações não paralelas que envolviam os jardins, as ilhas de serviço e comércio até o novo mercado proposto, finalizando em uma rua de serviço.

Essa rua de serviço atenderia ao funcionamento do mercado e proporcionaria uma possibilidade de acesso ao pier, equipamento que encerraria o trecho 6. Ela chegaria até próximo à faixa de praia e finalizaria num *cul-de-sac* permitindo o seu retorno. Ao mesmo tempo representaria o elemento separador entre o espaço público e o privado, representado por um terreno ligado aos antigos armazéns da Cibrazem, particular, remanescente segundo constava de antigas alterações na linha de maré após a construção do porto do Mucuripe e construção da Av. Beira-Mar.

Ana Cecília: Qual a relação (aproximação ou distanciamento) entre o que foi idealizado (projetado) e o que foi executado?

Marcos Lima: O Mercado foi projetado para não ser um obstáculo visual do calçadão para o mar. De predominância horizontal, havia transparência entre os boxes de atendimento à área de preparo e serviço, mantendo todas as linhas visuais dos frequentadores, usuários e clientes. Disposto de forma radial, estava centrado no monumento da praça dos pescadores, seu ponto focal. Os boxes foram detalhados sob a consultoria de nutricionistas e agentes da vigilância sanitária.

Ao final o projeto sofreu várias intervenções no âmbito interno da SPLAM, órgão que coordenava o projeto, e poder executivo da prefeitura. as obras iniciaram-se com grande atraso e não reconhecíamos mais o projeto original. O contrapiso que deveria ser preservado, por conta da otimização de custos e tempo, foi absurdamente arrancado na plenitude por máquinas escavadeiras, tendo que ser completamente refeito. O projeto sofreu inúmeras mutilações em seu desenho e implantação. Fomos consultados para assinar novas ART's e recusamos peremptoriamente. Assim, tivemos essa experiência urbanística ao mesmo tempo prazerosa em se tratando da área pública mais reconhecida da cidade, mas com a frustração de não a termos construída.

ENTREVISTA COM TADASHI ENOMOTO

Presidente da Associação Amigos da Beira Mar

Março 2015

Ana Cecília: O que é a Associação amigos da Beira Mar?

Enomoto: Esta associação existe há mais de 18 anos de forma formalizada. Mas os encontros acontecem desde os anos 1990. Tudo começou com "os estressados".

Ana Cecília: A praça dos Estressados não consta em nenhum projeto encontrado da Avenida Beira Mar. Como ela foi criada?

Lá pelos anos 1990, muitos caminhantes se reuniam em frente ao Náutico. Havia um banco na esquina do Náutico e era um local de parada das pessoas. Era chamado de "Banáutico" - o banco do Náutico. Frequentavam este local também alguns donos de construtoras, que já caminhavam na beira Mar, e alguns

Mas depois esses encontros ficaram sendo numa cacimba que existia mais à frente [a Leste], numa área arborizada e mais recuada do calçadão. As pessoas se sentavam ao redor da cacimba, no muro que existia, para conversar, "se desestressar". As pessoas que frequentavam eram aqueles que já caminhavam na Beira-Mar. Entre elas, donos de construtoras, de outras empresas, e pessoas comuns também. Havia pessoas que moravam na Beira-Mar, ou próximo a elas, mas também gente que saía de outras áreas da cidade para vir pra cá.

Já na época do Juraci, o dono da construtora Nossa Senhora de Fátima doou uma televisão para aquela área. Isso juntou ainda mais gente. Depois essa mesma construtora e também o Coronel Édén, do grupo Indaiá, patrocinaram a primeira reforma daquele lugar, que ficou sendo chamado de Praça dos Estressados. Fizeram bancos de madeira muito aconchegantes em "U" para que as pessoas pudessem conversar como era antes na cacimba, olhando uns para os outros. Além disso, fizeram barras de alongamento que existem até hoje. Isso foi atraindo também vendedores de água de coco, suco de guaraná, etc. Os quiosques que existem lá hoje não existiam antes da Praça. Na época do Juraci a Praça foi oficializada com o nome "Praça dos Estressados". O Juraci inaugurou a Praça e teve também a bênção do bispo Dom Claudio Hummes.

Hoje muitas empresas se oferecem para patrocinar aquele lugar. Eles mantêm a limpeza, pintam os bancos, etc. Mas também não querem perder a publicidade de suas empresas.

Ana Cecília: Quais as ações da Associação Amigos da Beira Mar?

Enomoto: A Avenida Beira-Mar é um dos locais mais bonitos da cidade. Queremos que ela seja conhecida pela população, queremos que ela seja agradável, limpa, segura. Ao contrário do que muita gente pensa, as pessoas que andam aqui vêm de todas as partes da cidade. O nosso objetivo é fazer com que essa área seja cada vez melhor. Queremos também participar dos projetos, das discussões.

Hoje a Associação Amigos da Beira-Mar não se encontra somente na praça dos Estressados. A gente tem um outro ponto que foi acertado com um barraqueiro. Ele nos cede o espaço como ponto de apoio. É em frente ao novo espigão, onde podemos tomar banho de mar e fazer exercícios na Praia.

Lá fazemos cafés da manhã, encontros e também esse espaço tem patrocínio de algumas empresas, como Newland, Coral, Alcoa e o Hotel Vela e Mar, que nos ajuda desde quando começamos as nossas reuniões. Eles doam camisas, mobiliário (cadeiras, mesas e guarda-sóis) com a publicidade da empresa.

Ana Cecília: Você conhece o projeto novo para a Avenida Beira Mar [de 2009]?

Enomoto: Olha, eu só conheço porque fui por iniciativa própria para as reuniões de divulgação do projeto. Mas nós não fomos em nenhuma vez apresentados a esse projeto. Pelo vídeo que eu vi, eles queriam até colocar um bonde aqui. Isso não vai dar certo. Como o bonde vai circular no mesmo nível das pessoas, das crianças?

Outra coisa, o que estão propondo para a feira de artesanato é muito fora da realidade. A gente sabe que as coisas que são mantidas pelo Estado não conseguem se manter. Montar e desmontar os boxes com um maquinário que estão propondo não vai dar certo.

REGISTRO DE ENTREVISTA COM FAUSTO NILO

(arquiteto e urbanista, coautor do Projeto de Reordenamento da Av. Beira Mar (2009) e componente da equipe do Plano Estratégico Fortaleza 2040, entre outros).

Julho de 2013

Ana Cecília: Como o "Fortaleza 2040" está lidando com a orla de Fortaleza em geral, e com a Avenida Beira-Mar, em particular?

F. Nilo: Primeiro devemos levar em conta que passamos a saber como lidar com as situações de orla depois que o "desastre" já tinha acontecido, inclusive em países da Europa.

Ana Cecília: O que seria esse "desastre"?

F. Nilo: O "desastre" refere-se às intervenções que visam levar o fluxo de automóveis para as orlas. Por exemplo, aquela estrada estruturante - que foi realizada quando a Anya Ribeiro era secretária - inicialmente pensada como uma avenida à beira-mar. Na época tentei convencê-la de que era melhor que o carro percorresse uma via paralela à praia, mas recuada da mesma. Não é certo fazer vias litorâneas para os carros. O certo seria dispor de vias mais afastadas para os carros, com vias perpendiculares que chegam até a praia e têm pontos de parada para os mesmos em locais estratégicos. Seria melhor que essas vias à beira-mar fossem destinadas aos pedestres.

Ana Cecília: Que diretrizes gerais devem ser levadas em conta, então, para a orla de Fortaleza?

F. Nilo: Quanto à avenida Beira-Mar, já existe um projeto todo detalhado para ele, inclusive sou coautor do projeto. O grande problema que tivemos ali foi administrar o espaço das pessoas com os automóveis. Produzir uma a situação de inversão: diminuir as áreas de estacionamento. Seria necessário na abolição criar um estímulo e oportunidade para a diminuição do uso de automóveis e de estacionamentos. Com hubs de mobilidade, onde as pessoas pudessem chegar de carro, e buscar uma bicicleta por exemplo e também, compartilhar os estacionamentos existentes nos edifícios comerciais que passam a ficar vazios nos horários entre 5hs e 9hs e entre 17hs às 21hs.

O Fortaleza 2040 não considera grandes mudanças da Avenida Beira-Mar, mas considera essas ações que estão sendo feitas no mundo todo, para diminuir o uso do automóvel, incentivar outras modalidades de transporte e compartilhamento de estacionamentos.

Na Praia do Futuro, considera-se um grande problema também, além da alta corrosão (que é o que muitos dizem ser o grande problema, mas não é), desenhou-se aquela área como um terreno plano em lugar de uma topografia elevada, há problemas de ocupação indevida, há problemas de ordenamento (barracas) e de intromissão de obras que estão sendo feitas. Há também o problema da ponte que funciona como um dispersor que vai estivar a buscar de lazer no Sabiaguaba.

A orla central é uma das áreas mais bonitas do ponto de vista paisagístico e tem sérios problemas de bloqueio físico. Além do estaleiro, também o cemitério, que é um lugar fixo, havia a antiga cadeia, há o interceptor oceânico do Arraial Moura Brasil, para despejo do esgoto no mar. Coisas que bloqueiam.

Outra área que merece também atenção é a Barra do Ceará, que praticamente nunca teve atenção e a sua foz também

Pode-se dizer que a cidade de Fortaleza está sempre criando impactos para ela própria. É o que chamamos de "canibalização" no Urbanismo. Criam-se coisas novas para resolver problemas antigos e o que existia antigamente, fica obsoleto e não serve mais, gerando mais problema.

**ANEXO A – REPORTAGENS DO JORNAL *O POVO* DO ACERVO DE 1960-2000,
(TRANSCRITAS À MÃO)**

Reportagens do Jornal *O Povo* (transcritas à mão) do acervo do Jornal *O Povo* (entre 1960 e 2000, obtidas a partir do verbete "Beira-Mar")

25/06/1960

Próxima semana o urbanista Hélio Modesto

Na próxima semana, deverá chegar a Fortaleza o urbanista Hélio Modesto, que se fará acompanhar de uma equipe de técnicos (arquiteto, engenheiro, sanitarista e até economista), segundo informa a *O Povo*, o Secretário Municipal de urbanismo Sr. Raimundo Girão.

O Sr. Hélio Modesto deverá iniciar o trabalho de futuro do plano urbanístico de Fortaleza 15 dias após o contrato com a Prefeitura Municipal. O contrato prevê 270 dias para o término de todo o trabalho. Por ele, o Urbanista Hélio Modesto fará jus à importância de 6 milhões e 500 mil cruzeiros, que serão pagos pela municipalidade em seis parcelas.

25/10/1960, p.4

Com medo da Avenida Beira-Mar, leitores de *O Povo*, que possuem casinhas na orla marítima, enviaram-nos cartas em que dizem do que temem de virem a ficar no olho da rua com a projetada construção da Avenida Beira-Mar, a "Brasília do Prefeito".

Alegam que há muitos anos moram em suas casinhas e temem que lhes esteja reservada a mesma sorte dos habitantes de Baixa do Veado"

30/01/1961, p.2

Informou inicialmente haver conseguido dotações orçamentárias para a construção da Avenida Beira Mar, para a Estação Rodoviária e para a avenida Luciano Carneiro, que dá acesso à estação de passageiros do Aeroporto Pinto Martins.

Disse haver estabelecido um convênio com o Departamento de Portos para execução dos trabalhos da "Beira-Mar", por etapas, à medida que foi sendo feito o deslocamento dos moradores da orla marítima para outros locais, principalmente para o bairro do Farol, onde se está instalando luz e fazendo calçamento.

Conforme o Prefeito, a notícia de que o Presidente da República assinou o decreto (Diário Oficial de 20 de janeiro) que autoriza a "cessão gratuita de terrenos de marinha situados em Fortaleza", de Mucuripe a Pirambu para a execução daquela obra.

Vai, agora, o Sr. Cordeiro Neto, clamar ao seu gabinete os senhores José Lourenço Ramos, José Lobato Silva e Sergio Colocar, principais proprietários de terras naquela área para manter com eles entendimentos a respeito do pagamento de indenizações.

13/09/1961

Pagamento da 4ª prestação a Modesto.

04/11/1961, p.10

Enquanto a Prefeitura planeja e executa tais obras (Luciano Carneiro e Estação Rodoviária), não se descuida da construção da já famosa Avenida Beira Mar.

18/12/1961

Informou o Sr. Amauri Castro - Secretário de Obras Públicas da PMF que somente em janeiro serão reiniciadas os trabalhos da construção da Avenida Beira Mar.

26/02/1962

PLANO

Os estudos sobre as obras da Beira-Mar estão completos e, segundo cálculos realizados pelos engenheiros autores dos planos, o convênio atinge mais de 150 milhões de cruzeiros, para os trabalhos de aterros, enrocamentos e proteção de praia. (...) Poderá ser feito um convênio entre a Prefeitura e o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais para a Avenida Beira Mar.

10/05/1962

Viajou hoje para Camocim o engenheiro Carlos Teófilo, assessor do Ministro Virgílio Távora, a fim de providenciar a conclusão rápida das obras do cais daquela cidade, paralisadas (...)

BEIRA-MAR

Outros assunto explanado pelo Sr. Carlos Teófilo foi no que se refere à construção da avenida Beira-Mar, pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais em convênio com a Prefeitura Municipal. Disse que com os 58 milhões reservados para a obra será construída a parte que vai do Iate até o Comercial Clube, e não somente até os Diários, como divulgara a Prefeitura de Fortaleza. Frisou que a construção da Beira-Mar será o tributo do MVOP à cidade para sanar as consequências desastrosas da construção do porto do Mucuripe, que causou a destruição da beleza da praia de Iracema.

04/09/1962

Av. Beira Mar e Estação Rodoviária: As metas mais próximas da Prefeitura

AVENIDA BEIRA-MAR

No Rio de Janeiro, o prefeito tomou várias providências para o aceleração dos trabalhos. Disse-nos que aquele é uma obra de envergadura que, infelizmente, não poderá ser terminada dentro de sua administração, mas que os seus sucessores o deverão fazer. Espera, ao deixar a Prefeitura, ter concluído uma grande parte da avenida, sendo que, até dezembro, promete realizar 2 quilômetros do total. Atualmente, está sendo levantado o muro de proteção. Logo que isso terminar, a obra entreará em sua parte mais objetiva, que é a construção do boulevard propriamente dito.

21/11/1962

Em sua recente visita ao Rio de Janeiro, o prefeito Cordeiro Neto conseguiu a liberação da verba de 38 milhões de cruzeiros, destinada ao prosseguimento das obras da Avenida Beira-Mar, cuja construção já foi iniciada. Desses 38 milhões, 20 se destinarão à pavimentação, esperando o prefeito que um quilômetro de avenida esteja concluído até o dia 25 de março. Naquela data, como se sabe, passará a Prefeitura ao seu sucessor Murilo Borges.

19/01/1963, p.4

As chuvas caídas nos últimos dias estão prejudicando sensivelmente o andamento dos trabalhos de construção da Av. Beira Mar. Não obstante esse fator negativo, o prefeito Cordeiro Neto declarou à reportagem de O Povo que pretende inaugurar a imponente avenida no dia 25 de março próximo, dia que transmitirá o cargo que ocupa presentemente.

02/04/1963, p.9

BEIRA MAR PARALISADA

informou o coronel Lauro Tavares que os trabalhos da Avenida Beira Mar estão paralisados com saldo de verba federal, pois com a do município não será possível, pois outras obras de maior importância merecem prioridade.

08/04/1963, p.9

Será criada uma comissão para apurar o que vai ser feito na obra da Avenida Beira Mar e como se processou a aplicação de verbas federais e municipais, como foram feitas as desapropriações e qual o destino dado ao projeto que não se sabe onde está.

09/05/1963

O Sr. Helio Modesto vem a ser notabilizado por jamais cumprir o que prescreve, pelo menos no que se refere às datas de suas chegadas.

12/07/1963, p.9

O prefeito Murilo Borges visitou as "Cinzas", para ver o que foi feito pela Previdência Social e de Saúde do Município na campanha para evacuação total dos moradores daquele bairro. "Acho que a chave da edibilidade que o local tem probabilidade de ser tornar um dos pontos mais aprazíveis da capital, com a extensão da perigosa zona e instalação dali, de melhoramentos. "Está sendo providenciada a transferência das famílias que moram mais próximas ao local para áreas mais salubres, nos bairros da capital."

06/01/1964, p.1

Mais de 3 bilhões para Fortaleza

Aeroporto - 100 milhões

Lagamar e Pirambu - 60 milhões

30 milhões - parques infantis

Recursos substanciais para a Avenida Beira-Mar

23/01/1964

Praias da Beira-Mar vão ser recuperadas com areia da dragagem do Mucuripe.

21/05/64

Será reiniciada a Av. Beira Mar

Serão reiniciadas nos próximos dias os trabalhos de construção da Avenida Beira-Mar, segundo informou a O Povo fonte da Prefeitura. A extensão a ser construída será da Volta da Jurema até a Praia do Náutico. Existem 60 milhões de cruzeiros do Ministério de Viação para os serviços. As despesas de indenização de prédios e terrenos correm a conta da Prefeitura.

19/06/1964

MAIS DE Cr\$ 40 milhões para obras da Av. Beira-Mar

Os trabalhos de asfaltagem da avenida Beira-Mar estão sendo reiniciadas da rua Frei Mansueto ao Náutico Atlético Cearense, dando andamento ao convênio firmado entre o Ministério de Viação e a Prefeitura Municipal. Para o corrente ano, existe uma verba de 40 milhões de cruzeiro.

O engenheiro Claudio Marinho, chefe do distrito local do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, que nos deu a informação, revelou também que o M.V.O.P vai liberar uma verba de 80 milhões para a proteção do Arraial Moura Brasil e outras praias de Fortaleza.

24/08/1964

Pirambu pode ter a sua Beira-Mar.

Uma nova rua está surgindo no Pirambu. A que o esforçado vigário Hélio Campos quer denominá-la de São João Cura Dar's. Fica bem próxima ao mar e poderá um dia ser chamada de a "beira-mar dos pobres" a beira mar "particular do bairro".

02/05/1965

Começou prolongamento da Beira-Mar até o "Alabama"

Foram reiniciados ontem os trabalhos de prolongamentos da avenida Beira-Mar, que deverá atingir agora o ponto que está situada a buate "Alabama".

O almirante José Joaquim Fontenele, superintendente Municipal de Obras e Viação, afirmou à reportagem que toda a área entre o Uirapuruzinho e a citada buate ficará livre de habitações, pois serão feitas ali cerca de 40 demolições nos próximos dias.

NOVA PRAIA

Em consequência dos trabalhos que a SUMOV vai realizar o povo contará brevemente com uma nova e bela praia. Toda a área será aplainada por tratores e árvores tropicais serão plantadas. Tal como no trecho já pronto, da Beira-Mar, haverá passeios, com idêntico piso, ao longo da avenida. Esta será mais tarde asfaltada.

30/03/1967

Beira-Mar Vai Prosseguir DNPVN

O Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis acaba de liberar verba de 198 milhões de cruzeiros para prosseguimento das obras de asfaltagem da Avenida Beira-Mar que estavam paralisadas há vários dias. Anuncia-se que a nova administração municipal dará prosseguimento à abertura daquela avenida.

Com os recursos aludi será aberto o trecho que vai até a confluência da barão de Studart, na altura da Boate Alabana, podendo aquele caminho ser tomado pelos carros que comandam na Beira Mar.

19/05/1967

100 mil para a Beira-Mar

O prefeito José Walter Cavalcante que adiou por mais um ou dois dias o seu retorno a Fortaleza, objetve já do Governo Federal uma verba de NCr\$100 mil para a continuação da Avenida Beira Mar, de acordo com informações recebidas do Rio pelos auxiliares da administração municipal.

01/07/1967

A Beira-Mar - lugar dos desfiles das delegacias do Campeonato Brasileiro de Futebol de Salão.

09/01/1978, p.6

O final da Avenida Beira Mar, onde está o Monumento à Iracema e os restaurantes com as famosas peixadas do Ceará, vêm sendo um pouco esquecida. Nesta época de férias, quando a população procura mais as praias, os problemas daquela área podem ser facilmente identificados. Com as obras do interceptor oceânico, as calçadas de quase toda a Beira Mar foram atingidas. Depois, construíram outros calçadões, com mosaicos uniformes.

Mas infelizmente esse trabalho não foi feito até o final.

No trecho que não foi atingido pelas obras do interceptor, ou seja, nas proximidades do cruzamento da beiraomar com a Avenida Abolição, as antigas calçadas continuam exalando mau cheiro - segundo frequentadores dos restaurantes das proximidades de um córrego - "riacho cheio de dejetos".

19/01/1978, p.11

Afinal a Avenida Beira-Mar volta à sua normalidade, depois de um longo tempo em que esteve praticamente interdita em face de saneamento, do interceptor oceânico.

17/02/1978, p.10

A Coordenadoria de Desenvolvimento de Fortaleza - CODEF - concluiu o projeto de urbanização da Beira-Mar, desde a Volta da Jurema até o clube da AABB. No tratamento proposto, esclarece o coordenador Cyro Regis Castello Vieira, foram reservadas áreas para camping, prática de esportes, barracas de carnaúba, jardineiras e até um pequeno mirante. O detalhe principal será o calçadão, com desenhos geométricos e variações visuais convidativas ao passeio dos banhistas. O projeto é considerado exequível pelo seu baixo custo e o prefeito Evandro de Ayres demonstrou interesse em executá-lo mas sua execução não está garantida na atual administração. O trabalho, concluído já este ano, tratou de baratear as despesas em razão das pequenas disponibilidades financeiras do poder público municipal. Uma proposta já existente foi reformulada para este fim.

O Projeto

Da Volta da Jurema ao Clube AABB se distribuirão banquinhos, jardineiras, pedriscos, trechos pavimentados, barracas padronizadas, construídas em carnaúba, para aproveitar matéria prima local, um pequeno mirante na altura da praia dos Diários, tendo como base a murada de pedras do local e outros equipamentos. No tratamento idealizado pela Coordenadoria, serão reservadas áreas para a prática de esportes, como os campos de pelada e de frescobol, quadras de vôlei e basquete. O camping será permitido na praia do Náutico onde já acampam os turistas.

O mais importante no projeto, esclareceu Cyro Regis Vieira, é o aproveitamento do traçado da beira-mar, "procurou-se dar um aspecto urbanístico voltado para as atividades de lazer, com o privilégio de uma beira-mar. O calçamento com design geométrico, varia de acordo com a topografia de cada trecho. É mais largo num canto, mais estreito no outro, completa-se com jardineiras em outras áreas, integra-se a bolsões em pedriscos, enfim será convíte ao passeio. As barracas, padronizadas e em estilo bem típico, serão tantas quantas o espaço permitir".

26/02/1978

Prolongamento da Beira-Mar ainda em estudo na CODEF

A Coordenadoria de Desenvolvimento de Fortaleza (CODEF) está levantando junto ao Serviço de Patrimônio da União, todos os terrenos de marinha e concessões de aforamento, para efeito de desapropriações, dos imóveis no prolongamento da Avenida Beira-Mar até a Leste-Oeste, inclusive a área do Poço da Draga, já declarada de utilidade pública. A execução da obra ficará para a administração seguinte à do prefeito Evandro Ayres.

O projeto de prolongamento da avenida se desenvolveu em separado ao da urbanização da via, no trecho compreendido entre a Volta da Jurema e o Clube da AABB. O estudo para urbanização está concluído, à espera de ser executado apenas. Como destaques, haverá um calçamento acompanhando o traçado já existente da Beira-Mar, um pequeno mirante, espaço para camping, barracas padronizadas e equipamentos de lazer.

Na semana que findou, um jornal local chegou a anunciar, na área do Poço da Draga, a construção de um prédio do DNOCS, com a informação da saída dos moradores do Poço. Mas como o local, desde o ano passado, foi declarado de utilidade pública para fins de desapropriação, o certo é que o Departamento construa a sede da 2a DR na rua dos Tabajaras.

o prolongamento da Avenida Beira-Mar, em estudo, passa pela Praia de Iracema, estaleiro do Polo das Dragas, por trás da Secretaria da Fazenda, e chega {a Leste-Oeste), na altura da Barão do Rio Branco.

23/06/1978 Caderno 2, p.1

Urbanização da Beira-Mar reserva área de esportes

A urbanização da Beira-Mar começará no Arpoador, até a Frei Mansueto. A segunda etapa será a da Praia de Iracema, desde a Rua Ararina até o Lido (Rua João Cordeiro). A última etapa urbanizada recomeçar-se-á na Frei Mansueto, até alcançar toda a avenida. No Projeto, foi mantida a área de camping, na Praia do Náutico, e reservado espaço para construção de quadras, concentradas em um mesmo ponto, para evitar que os esportistas incomodem os banhistas ao longo de toda a praia.

A SUMOV já abriu concorrência entre as firmas locais interessadas na execução do projeto. No próximo dia 31, no auditório da SUMOV, será a abertura das propostas. A urbanização em Cr\$ 10 milhões, 225 mil, com recursos locais, a fundo pedidos já assegurados pela Secretaria de Planejamento da Presidência da República e que o prefeito Luis Marques espera receber ainda este mês a parcela inicial de Cr\$ 40 milhões, de um total de Cr\$ 60 milhões.

Projeto: CODEF

Execução - SUMOV

Arquitetos - Otacílio Teixeira e Nícia Bormann

Projeto - inclui mobiliário e bancos, quichês dos correios e cabines telefônicas. A via receberá iluminação especial. Substituição do piso em ladrilho cerâmico e cimento por ladrilho hidráulico ranhurado, em três cores.

"Já não haverá como se projetou inicialmente um muro de proteção contra a erosão, que seria uma das etapas mais onerosas do projeto. Ao longo de toda a via, a SUMOV executará drenagem. uma das etapas mais caras será a do paisagismo, com arborização com predominância de grama e vegetação regional.

29/06/1978, p.22

Em toras as férias, muito campistas já tomaram como costume armar ali as suas barracas, como aconteceu neste mês de julho. Acontece todavia, que não reúne aquela faixa as condições adequadas para o campismo. Não há banheiros, lavanderias, etc.

13/09/1978

Beira Mar e Praia de Iracem serão urbanizadas este ano.

10/02/1980

Rádio O Povo terá ponto de apoio na Beira Mar

"O projeto de urbanização da Beira-mar é de autoria do arquiteto Otacílio Teixeira, que projetou também o primeiro trecho da urbanização e a reforma da Praça José de Alencar. A área atualmente vai do Náutico até a Volta da Jurema. Agora, a EMURF promete, para breve, iniciar a segunda etapa, da Volta da Jurema até o Iate. O trecho iniciado foi executado pela SUMOV na administração do engenheiro Luiz Marques.

CONSTRUÍDOS MAIS DE MIL METROS

Até o Momento foram construídos mais de mil metros, dos 1500 necessários para atingir o Náutico, local em que as obras que estão em andamento deverão se finalizadas. A fim de não desperdiçar tempo os engenheiros estão colocando poses no perímetro da Avenida nos dias de chuva.

28/04/1996 - Cidades 24A

PROJETO ESTÁ SENDO ELABORADO NO IPLAM

A reurbanização do local passa por seis trechos que são do Poço da Draga, na Avenida Presidente Castelo Branco, até o Cais do Porto. É prevista, até o momento a duplicação da Beira-Mar entre as avenidas Rui Barbosa, na Praia de Iracema até a Desembargador Moreira, no Meireles. A padronização das barracas e a organização "em ilhas" ou praças de alimentação também fazem parte dos planos. O estacionamento dos carros em alguns locais poderá ser feito em posição diagonal.

REURBANIZAÇÃO SERÁ DISCUTIDA AMANHÃ

O projeto de reurbanização da Beira-Mar começa a causar polêmica. O vereador Sergio Novaes (PB) entrou com um pedido na Câmara Municipal de Fortaleza para a realização de uma auditoria pública sobre o assunto. "Ele cobra da Prefeitura mais abertura e divulgação do projeto. Temos que apresentar um projeto à sociedade ainda em fase de elaboração." "A duplicação não teria a menor necessidade".

17/10 1996, Vertical 3/A

O Presidente do Partido Verde João Saraiva, garante que os ecologistas de Fortaleza não aceitarão sem protesto a concretização de alguns planos já divulgados pelo prefeito eleito Juraci Magalhães. Inclui como alocos de rebeldia dos "verdes" os projetos Baía de Iracema e a duplicação da Avenida Beira-Mar.

18/11/1997

Avenida Beira-Mar concentra grandes devedores da União. Além da Igrejinha de Nazaré, que tem um processo tramitando em Brasília pedindo o perdão da dívida, cita o Náutico Atlético, que já deve cerca de 1 milhão, o Iate Clube, cujo débito alcança R\$600 mil, o Ideal Clube e o Clube dos Diários, cada um com dívida de R\$300 mil.

(...)

Dantas reforça que os clubes chegaram a essa situação devido ao valor imobiliário que tem hoje a terra na Avenida Beira-Mar, onde o metro quadrado está custando em torno de R\$1000,00. Além disso, as administrações anteriores dos clubes foram deixando o débito acumular.

05/03/1997

Clube Líbano é vendido por R\$ 3,7 milhões.

15/12/1998

Sancionou-se a Lei que retira o Fortal da Beira-Mar.

07/01/2000, p. 6A

"A Prefeitura de Fortaleza pretende desalojar os pescadores comerciantes daquele espaço para cedê-lo a um condomínio. No caso dos peixeiros da avenida Beira Mar, a situação é bem grave, pois a finalidade é privilegiar proprietários de um flat, cujo incorporador dizem ser mui amigo do Prefeito e de seu mentor administrativo, o deputado Marcelo Teixeira.

ANEXO B – IMAGENS DE REPORTAGENS DO JORNAL O POVO

Jornal O Povo, 23/09/1960

PARIDADE DE VENCIMENTOS ENTRE CIVIS E MILITARES: ASSINADA A MENSAGEM (TELEGRAMA NA SEGUNDA PÁGINA)

VEJA ONDE VOCÊ VAI VOTAR

Assim que sair o edital do C. P. V. V. os leitores com interesse eleitoral deverão a partir de 2 de outubro em Pernambuco, e a partir de 10 de outubro em outros Estados, estar preparados para ir ao local de votação. Para se assegurar com um mínimo de tranquilidade, que de nenhuma maneira se cometa o erro de não comparecer, basta uma visita ao distrito de votação para verificar o local de votação. Depois disso, basta aguardar o dia 15 de outubro de 1960.

Entrevista de Sarasate na Ceará Rádio Clube
No 22 de setembro, na Ceará Rádio Clube, em entrevista com o deputado Paulo Sarasate sobre a presente campanha política e outros assuntos de interesse.



PREVISTA TAMBÉM EM MINAS A VITÓRIA DE JÂNIO QUADROS

Pressão da fração de Marinho, que quer o Presidente eleito mais limitado e só se isso mesmo acontece -- Importante ilustração do deputado Carlos Lott -- (Texto na página 2)

OS COMUNISTAS APÓIAM LOTT E JANGO PARA OBTER LIBERDADE DE AÇÃO

O que revela o jornal católico "O Nordeste" -- (Texto na página 2)

12 PÁGINAS **O Povo** 5 CROZÉIS

ANO XXXIII -- Fortaleza, Ceará, de Febr. 23-9-60 -- N. 10.082

Encerramento da reunião sobre algodão
Comitês locais e estaduais foram reunidos para discutir a situação da produção e a possibilidade de intervenção do Estado -- (Pág. 2)

ATRAZADO -- São a importante notícia divulgada no dia 22 de setembro, de Fortaleza, Ceará, a respeito da situação da produção de algodão no Estado. O algodão é a principal cultura do Estado e a produção é muito baixa, devido ao atraso na colheita e à falta de cuidados com a cultura. O atraso na colheita é devido ao fato de os produtores não terem conseguido obter os recursos necessários para a compra de máquinas e insumos agrícolas -- (Pág. 2)

like: comunidade mundial para garantir uma paz verdadeira

Discurso do presidente dos EE. UU. na ONU -- Outros pontos discutidos por Eisenhower -- Ele defende a criação de uma comissão para investigar os conflitos entre Oriente e Ocidente -- (7a. página 4)



Favorável à equiparação

Justo após a reeleição dos deputados do Ceará de 1960 -- (Pág. 2)

PRESTES A SERVIÇO DE LOTT E JANGO

Deputado do Ceará e Fortaleza -- (Pág. 2)

PIAUI ESTÁ INVADINDO TERRITÓRIO DO CEARÁ

(Texto na página 2)



É NECESSÁRIO TORNAR MAIS VIVA A HISTÓRIA

A história da Universidade Federal do Ceará, com o seu passado e seu futuro, deve ser mais conhecida e mais viva -- (Pág. 2)

TRIBUNAL SUPERIOR APROVA REMESSA DE TROPAS PARA FARIAS BRITO E ALTANEIRA
Outras informações sobre a página 2

Deputados denunciam insegurança no interior

A situação em Itapicuma e Geopólia -- Falas de deputados João Frederico e Quintão Trindade -- (Na página 2)

Avenida Beira-Mar: a Brasília do Prefeito

DUZENTOS E VINTE MILHÕES SERÃO GASTOS



Construídos quase mil metros da Beira Mar: Questão com Sindicato dos Pescadores



O ritmo febricitante das obras da Beira Mar possibilitaram a construção de quase mil metros até agora. Todavia os mais diferentes obstáculos se opõem ao aceleramento

dos trabalhos, como é o caso de um prédio, ontem demolido, e que ocasionou uma onda de protestos. Na foto vê-se uma escavação logo adiante do prédio demolido.

Partindo do entreposto, de pesca Dragão do Mar, prosseguem acelerados, rumo ao Nautico, as obras de construção da avenida Beira-Mar (serão construídos 1520 metros). Mas da metade dessa extensão encontra-se com os trabalhos bem adiantados, faltando ainda a asfaltagem e calçamento do passeio.

Esse ritmo febricitante que irá possibilitar a inauguração do trecho da portentosa via no dia 25 de março próximo é por vezes (embora raramente) interrompido por motivos alheios ao entusiasmo que impulsiona a realização da obra. Trata-se da derrubada de prédios que estão no caminho da avenida, quando com isso não se conformam seus proprietários ou locatários, como é o caso do problema surgido há pouco último.

O FATO

Em toda a extensão da Beira-Mar foram demolidos prédios, permanecendo apenas um suposto sindicato de pescadores, prédio onde realmente funcionava uma mercearia e uma espécie de mercado, negócios explorados por um filho do sr. Manoel Bindá presidente do Sindicato dos

Pescadores e seu filho Edmilson Bindá. Em virtude dessas pessoas haverem-se recusado a desocupar o prédio que era conhecido como "Colônia dos Pescadores" o prefeito Cordeiro Neto, munido de uma missele de posse do Jul. dos Feitos da Fazenda Municipal e apoiado em decreto governamental, ordenou que as mercadorias fossem retiradas do local e o prédio demolido.

Sua ação foi considerada arbitrária pelo padre José Nilsoz que anunciou que lideraria uma passeata de protesto dos pescadores prejudicados.

O prefeito Cordeiro Neto por sua vez redigiu uma nota oficial que seria publicada nos jornais tão logo fosse realizada a passeata, marcada para ontem. Ao que sabemos não saiu nem a passeata nem saiu a nota. Todavia, sentindo-se injustiçado, o Chefe do Município reuniu a imprensa para fornecer explicação pública sobre o assunto.

VERSAO DO PREFEITO

Declarou o prefeito Cordeiro Neto que antes de tudo quer evitar qualquer desentendimento com os laboriosos homens do mar e que a passeata não se justificaria pelo seguinte:

1) Há exatamente um ano foi solicitada a desocupação

do prédio. Não obstante estar reunido de todos os documentos legais protocolou a derrubada em virtude da recusa. 2) Mesmo que o prédio fosse uma entidade sindical de pescadores estaria no direito. 3) Não compreende a atitude do padre José Nilsoz, a menos que ele desconheça os fatos como agora são explicados. 4) O sr. Manoel Bindá que é presidente do Sindicato dos Pescadores é odontólogo e não utilizava a Colônia dos Pescadores para os fins devidos (reuniões de pescadores) e sim explorava o ponto como mercearia e sublocava outra dependência ao preço de 1.200 cruzeiros. Desconhece em que era aplicada essa renda.



REVITALIZADOR MASCULINO

TUBOS CALVANIZADOS

O POVO

PROPERTINO DIARIO
FUNDADO EM 1 DE
maio de 1958 por
DEMOCRATA BOMBA
 Diretor: J. C. Alencar. Assessor: Adolfo Chelô. João
 Frederico. Editor: Paulo Faria. Gerente: José
 Rios. Rua: Pompeia, 180. Fone: 1-4841, 1-8888 e 3-7771
 (Tele: Telefax: Ed. Trib: 5-10000. Ca. Postal: 698
 Cor. de Representação: Comércio no Rio: Representa-
 ção de Jornais e Escritórios (Representa). Trabalho
 no Povo: 13 - 15, 16 e 17, no final de Janeiro - Rua 1 de
 Abril, 161 - 6, no final de São Paulo. Fone de aten-
 ção ao Cliente: Cód. 106. No final de dezembro: Cód. 106
 Circulação: Cód. 106. Anualidade: Cód. 106. por este seu
 endereço sempre a 25 de junho em 21 de dezembro de
 cada ano.

Reparos sobre a Beira-Mar
 Foram recolhidas as obras da Avenida Beira-Mar, a cargo do Superintendência Municipal de Obras e Viagem, visando as obras avançadas em ritmo acelerado. Pretendese iniciar essas obras até os primeiros dias de Fevereiro, quando se iniciará a construção da Praia de Itaipava, sendo a extensão prevista em quilômetros, logo significa uma completa melhoria da parte mais importante da área marítima e uma extraordinária valorização dessa área, onde se situam quase todas as casas de cidade e onde se desenvolve o comércio do litoral.

Faz executar os serviços, alguns problemas técnicos relativos à obra de ser resolvidos. O principal deles é o da proteção da praia, utilizada pelas casas em parte antes não, como consequência da construção da praia de Itaipava, que fez o aumento das águas de maré para a praia. Toda a obra especial de proteção sobre a costa, com a verba de 20 milhões de reais, foi concedida à Prefeitura pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Trata-se de uma obra de construção em posição, que não poderá ser feita em outras condições da Avenida, isto é, em perpendicularidade e iluminação, logo impõe o financiamento pela forma que vem sendo utilizada até aqui, se não com a cooperação dos proprietários (Comissão de Melhorias). A importância das obras não pode ser substituída. Ela comporta natural existência, pelo exemplo de uma obra que em outros locais não tem sido realizada e organizada.

Comos, entretanto, que algumas obras não são de execução pela Prefeitura. Na área já em urbanização, entre a Desembargador Moreira e a Rua de Itaipava, é possível o contato entre a municipalização da praia e o desenvolvimento de uma atividade turística. Muitas terras baldias não têm recursos técnicos suficientes para serem utilizadas. Dos primeiros a serem transferidos para a área, visando proporcionar a população a utilização de objetivos econômicos, proporcionando pela municipalização. Há uma série de áreas, que a qual chamamos aqui a atenção de se é óbvia que não cabe a obrigação explícita de serem adequadamente para serem e uma obra, pois assim a natureza as primeiras instalações, mesmo que áreas não urbanizadas. A grande vantagem que as áreas de atividade está proporcionando a áreas turísticas e a suas atividades sobre perpendicularidade com a municipalização que se pretende. Entretanto é que a Secretaria de Planejamento da Prefeitura possui interesse no assunto. Conseqüente, há uma série de áreas em propriedade de terras, não tendo para que existam tais áreas, sendo em toda a área a área prevista a obra, mesmo que se não existam as áreas de utilização pública. Não há uma área em propriedade pública, para a qual chamamos aqui a atenção de se é, Prefeito Municipal.

Há um elemento particular não se pode que a Comissão técnica no aspecto da obra, não pode do município, que não se ajustam de acordo com a da obra de qual que a Prefeitura está cobrando ao longo da Avenida para a iluminação e gás de iluminação. Não apenas são multivalentes representando um grande projeto de atividades econômicas, em virtude de sua própria natureza pública. Não consideramos que esta é a obra e que, portanto, a taxa de valorização da obra vai ser menor, podemos entender não a natureza da obra. É indispensável, portanto, que a Comissão técnica que está sendo formada, em alguns meses, realize a obra, que tenha um caráter de importância em diversos aspectos de sua obra.

Não há dúvida de que com essas duas possibilidades, não há dúvida de que com essas duas possibilidades, não há dúvida de que com essas duas possibilidades...

TITULO EXTRAVIADO

MARIA CARRAL DE ALMEIDA, tendo o seu título de "CONFEDERADA" de propriedade, encontra-se para quem se, a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

PESADELO ECONOMICO

Según - (Por Paulo C. M. de Moraes - Geoprog Intercontinental Finance Services) - Tráfego de negócios em São Paulo - é uma obra de obras que se está a ser desenvolvida, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

O município de São Paulo - é uma obra de obras que se está a ser desenvolvida, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Comos, entretanto, que algumas obras não são de execução pela Prefeitura. Na área já em urbanização, entre a Desembargador Moreira e a Rua de Itaipava, é possível o contato entre a municipalização da praia e o desenvolvimento de uma atividade turística.

Há um elemento particular não se pode que a Comissão técnica no aspecto da obra, não pode do município, que não se ajustam de acordo com a da obra de qual que a Prefeitura está cobrando ao longo da Avenida para a iluminação e gás de iluminação.

Não há dúvida de que com essas duas possibilidades, não há dúvida de que com essas duas possibilidades, não há dúvida de que com essas duas possibilidades...

Fortaleza, Ceará, sexta-feira, 17 de dezembro de 1965

ENIGMA DE ONTEM E DE HOJE - XXXV

PADRE AZARIAS SOBRINHA

NOVAS ACHEGAS SÔBRE A REVOLUÇÃO

A propósito de notícias recentes sobre o movimento de São Paulo e a situação da revolução, vamos trazer de novo a tona o tema da revolução e da situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Na sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

CANTO DO VIGARIO

Cada macaco no seu galho

PADRE ANTONIO VIEIRA

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

DA ARTE DE TERMINAR

de FOUQUETTI

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

ESPIRITO POLÊMICO

Título de Atitude

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Logo que se iniciou o movimento de São Paulo, a situação da revolução, sendo que a sua de sua propriedade, sendo que a sua de sua propriedade...

Projeto que prevê aterro da Beira-Mar

Atividades em mesa redonda promovida pelo O POVO com entidades e representantes da sociedade civil

RECONSTRUÇÃO DA ORLA MARÍTIMA DE FORTALEZA

BEIRA-MAR E PRAIA DE IRACEMA



FONTOS POLÊMICOS

IMPLANTAÇÃO
 O projeto de aterro da Beira-Mar será executado em três etapas: a primeira, a construção do aterro; a segunda, a construção das obras de saneamento; e a terceira, a construção das habitações de interesse social.

ÁREA URBINA
 A Beira-Mar é uma área urbana consolidada, com muitas casas e comércio. O projeto prevê a remoção dessas construções para dar lugar às novas obras.

PÚBLICO E PRIVADO
 O projeto prevê a participação tanto do setor público quanto do privado. O aterro será executado pelo poder público, enquanto as obras de saneamento e habitação serão executadas por empresas privadas.

ATERRAMENTO
 O aterro da Beira-Mar será executado em três etapas: a primeira, a construção do aterro; a segunda, a construção das obras de saneamento; e a terceira, a construção das habitações de interesse social.

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...



PAULO CÉSAR



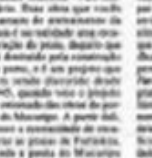
PAULO CÉSAR



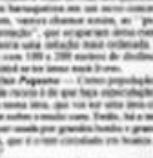
PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...

...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...
 ...de uma obra de saneamento...



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR



PAULO CÉSAR

CONCURSO

No XXV Congresso Nacional de Técnicos Técnicos/Técnicos, de 23 a 26 de setembro próximo, no Centro de Convenções, a Associação Brasileira de Técnicos Técnicos promoverá o Concurso de Trabalhos Técnicos Jesus Christino Gomes da Silva. Informações: 287 2252.

OPINION/ Fortaleza CE, quinta-feira, 20 de abril de 2000

7A

ciudades

OBRAS NA ORLA DE FORTALEZA

Os serviços no calçadão da Praia Mar (na Ilha de Itacema) deverão durar 150 dias, conforme cronograma de obras da Prefeitura de Fortaleza.

A obra realizada no calçadão, compreendendo o trecho entre o mar e o muro de pedra, na Maré, o a Avenida Rui Barbosa, tem custo de R\$ 1,7 milhão.

O projeto da Prefeitura para o calçadão da Avenida Mar prevê a troca do piso, alargamento e implantação de nova iluminação.

A Secretaria Executiva Regional 5 (SER 05) é a responsável pelos serviços. O contrato para custos é 216 1906.

Em na Praia de Iracema, o projeto prevê o alargamento de 150 mil metros quadrados de mar, usando cerca de 1,3 milhão de metros cúbicos de areia.



Sociedade vai dar opinião

O POVO e O Povo-Terra vão convocando a sociedade (se manifestar sobre as obras na Praia de Iracema e a substituição do piso do calçadão da Avenida Mar-Mar. A proposta está realizada pela Internet <http://www.opovo.com.br> ou <http://www.cep.com.br> e/ou cep@cep.com.br.

ATERRAMENTO

Procurador diz que obra na Praia de Iracema pode ser embargada

Ibama em Brasília divulga site com informações pedidas pelo Ministério Público. Projeto deve ser alvo de audiência pública.

O lançamento oficial do plano de aterramento da Praia de Iracema, pela Prefeitura de Fortaleza, na última terça-feira, passou sem o sinal de reação. O vereador Helder Freire (PT) solicitou ao Procurador Geral da República pedindo o embargo da obra até que seja apresentado o edital de publicação do EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto de Meio Ambien-

tal) e o tipo de licenciamento licenciado pelo Ibama (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis). Segundo Helder, "a Câmara Municipal, que fiscaliza os atos da Prefeitura, não continua nada sobre a obra".

O procurador José Ademar Caldas de Araújo já até ontem não tinha recebido as informações solicitadas ao Ibama de Brasília que compõem a regulamentação do processo de licenciamento da obra. Ele disse que "devido ao atraso da Secretaria Santa, vamos aguardar até segunda-feira". Segundo Caldas, ainda há tempo para embargar a obra, "mas se verificada que o relatório não

é adequado". Além da obra na Praia de Iracema, a Prefeitura está realizando serviços de alargamento de trecho do calçadão da Avenida Mar, no trecho entre o muro de pedra e o muro de pedra, no Maré.

É o deputado estadual Paulo Lins (PSDB) que solicitou uma audiência pública para discutir o assunto. Para o deputado, "o projeto é público e a Assembleia Legislativa precisa conhecer o debate já que a Câmara Municipal não tem o papel".

Para o vereador Helder Freire, a obra da Praia de Iracema está sendo feita em condições. Ele disse que "sem entrar no mérito da priorização que a Prefeitura dá

ao aterramento da Praia de Iracema, a Prefeitura está fazendo uma obra que possui estrutura urbana e que apresenta de primeira ordem, segundo o plano da cidade está certo". O vereador quer que seja realizada a audiência pública que exige a publicação do EIA-RIMA em um jornal local para que, em prazo de 15 dias, a sociedade possa realizar audiência pública para discutir o assunto.

O vereador disse ainda que o envio oficial também para a Prefeitura de Fortaleza, e discutido an-

CUSTO 10 milhões de reais é o custo previsto pelo Prefeitura para a obra de aterramento na Praia de Iracema.

terroamento Territorial e Meio Ambiente) admite que a obra na Praia de Iracema é para melhorar as condições de saneamento básico. Isso porque que uma obra como essa tem impacto em outras áreas".

PARAÍSO À VISTA!

Neste Domingo tem um verdadeiro paraíso no sexto prêmio do Poupa Ganha. Um sítio todo mobiliado na Prainha que vem junto com um fantástico Jeep Trolier e um jet Ski com reboque. É a sua grande oportunidade de conseguir tranquilidade, bom gosto e viver também muitas aventuras. Um paraíso desse não tem preço! E você não precisa esperar 500 anos pra comemorar a descoberta do seu próprio paraíso. Compre já seu Poupa Ganha - A Marca da Sorte.

CONCORRA HONDA CG 125 BATIDA 15 BOLAS

