

Intervenções urbanas em frentes de água e reestruturação urbana na área portuária da cidade de Fortaleza, Ceará - Brasil

Marília Colares Mendes

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - Natal, RN, Brasil

maripoiesis@gmail.com.br

Resumo: Esse trabalho analisa as intervenções urbanas que atuam nas frentes de águas da área portuária da cidade de Fortaleza, que desde o início do século XXI passa a configurar em seu espaço urbano algumas dinâmicas que remete um novo pensar à cidade. Assim, surge uma nova racionalidade que desencadeia uma série de mudanças nos modelos de gestão, planejamento e políticas urbanas. Tal momento configura-se na necessidade de destacar Fortaleza no contexto nacional frente ao turismo globalizado. Dessa forma, discutimos como o Porto do Mucuripe aparece com destaque na última década integrando uma porção litorânea importante da cidade e como esse aporte técnico passa a ser fundante na produção do espaço.

Palavras-chave: Frentes de água. Produção de espaço. Reestruturação urbana. Fortaleza. Globalização.

Cidades e portos: uma breve introdução

Por muitos séculos, a função dos portos sempre esteve atrelada diretamente ao desenvolvimento do comércio internacional, ao estabelecer as relações de troca e promover os fluxos direcionados as mais distintas escalas. Assim, atuam como equipamentos fundantes na promoção das rotas, que fazem circular as mercadorias pela via marítima, de onde parte a distribuição de produtos e de pessoas, e também para onde são destinadas as mais diversas transações econômicas.

Os portos compreendem um ponto nodal que se destaca desde a antiguidade, se apresentando como aporte de partida e de chegada, de trânsito e movimento. Sempre estiveram presentes nas grandes narrativas ocidentais ao incorporar em sua função um elo de encontro entre os lugares e o mundo, o local e o global. Desde então, assumiu esse papel de articular as mais longínquas escalas. Posteriormente passa a configurar novos enredos e descrições como nos textos de Fernand Braudel (1958) que traz como cenário em seus percursos literários, o mar mediterrâneo e dentro desse contexto, apresenta um dos principais portos desde a antiguidade romana, a exemplo de Marselha em França,

onde aponta maior notoriedade decorrente das dinâmicas efetivadas pela sociedade contemporânea.

A relação entre a cidade e porto ao longo da história se estabeleceu de forma bem estreita, embora que em cada temporalidade repercutisse uma relação distinta, ao conformar continuidades e descontinuidades espaciais e temporais, na função e no uso. Em um dado momento se apresentava imbricado ao tecido urbano, em outro, descontínuo e posteriormente reinserido. No intuito de criar a capacidade de atrair diferentes atividades econômicas, os portos desencadearam específicas formas de povoamento, muitas delas distintas de todo o processo de urbanização do litoral. Nesse pensar, os portos foram durante um longo período o centro geográfico e funcional da cidade, ao estruturar uma confluência de elementos urbanos a partir do cais.

Poderíamos talvez afirmar que esses atributos foram por muito tempo à função básica das atividades portuárias, o que culminou sempre em novos e altos investimentos vinculados a questão da infraestrutura dos portos tornando-os mais atrativos e sofisticados, principalmente durante os períodos de efervescência industrial, cuja apoteose foi marcada pelo início do século XIX até meados do século XX.

No entanto, nas três últimas décadas, a perspectiva funcional dos portos tem se ampliado e tomado uma maior complexidade, implicando primeiramente na diminuição da centralidade exercida pelo papel dos portos na dinamização da economia mundial, sobretudo com o surgimento e a robustez de outros meios de transporte, a exemplo do avião, que age com maior velocidade e facilidade para efetivar as trocas em menor tempo, embora com custos mais elevados, mas que provoca uma “compressão espaço – tempo” jamais verificada em outros períodos históricos.

Por outro lado, surge uma necessidade de reestruturar o aparato técnico e funcional dos portos que pretendem atuar com eficácia e que supra com as demandas do mercado, e da logística exigida pelos atores globais e agentes de toda ordem. Dessa forma, vários avanços foram verificados na área da tecnologia de comunicação e transporte; nas alterações das trocas internacionais, e a emergência de uma economia cada vez mais mundializada, nas mudanças no papel do Estado, ao atuar como gerente local dos mercados internacionais e gestor das novas políticas.

Assim, surge também uma nova perspectiva de cidade, de gestão, de planejamento urbano e estratégico, de “desenvolvimento” urbano, que configuram simultaneamente um novo pensar a urbe contemporânea. Esses fatores constituem elementos importantes que integram e influenciam o processo de reestruturação urbana reinserindo os portos e suas áreas de entorno, ou suas frentes de água.

Ao mesmo tempo em que as áreas portuárias são reestruturadas, surgem paralelamente novos avanços tecnológicos na área de transporte e que disponibilizam meios de locomoção mais eficientes, que tomam maior destaque e assumem papéis antes exercidos exclusivamente pelos transportes marítimos. Assim, a mobilidade realizada através das águas se reinventa e traz consigo novos fluxos e significados como também se insere em uma nova proposta encadeada pela produção e o consumo, notadamente, orquestrada pelos novos imperativos e pela sociedade que recompõe e exige novos usos.

As tecnologias de comunicação tornam-se mais inovadoras, por sua vez, rompem com as distâncias espaciais, possibilitando as relações entre os sujeitos, permitindo a fluidez das negociações, e das operações comerciais e financeiras, a fim de tornar essas relações mais virtuais, rápidas e frívolas no que envolve grande parte da movimentação de capital, é nesse pensar que Castells (1999) aborda o aspecto da revolução da tecnologia da informação e o processo de globalização, com a finalidade de tornar patente o momento atual de transformação tecnológica.

Com isso, a esfera da produção perde velocidade ao gerar acumulação no contexto da economia mundial se comparada aos setores de finanças e serviços que despontam nos mercados (HARVEY, 1989). Com a internacionalização desses mercados, os investimentos e as relações de troca adquirem um caráter transnacional, tonando-se mais indiferentes as suas pátrias e ultrapassando as fronteiras nacionais (SASSEN, 1998).

Nesse intuito, as nações se tornam mais abertas e buscam investimentos estrangeiros ou elaborados em outra ordem, o que corrobora com o processo de reestruturação produtiva somada a precarização mais latente das relações trabalhistas (CHESNAIS, 1996). Emerge um novo modus operandi da acumulação e geração de riquezas, ao flexibilizar os tentáculos do modo de produção, onde indústrias e empresas de países desenvolvidos destinam suas filiais para os países mais periféricos, impondo assim um reordenamento na produção e no consumo de seus produtos. Os territórios são eleitos de forma estratégica e funcionam como nós, são pontos imprescindíveis na organização dessa teia global, atuam como polos de distribuição dos fluxos internacionais e da circulação de mercadorias e pessoas, destacando, sobretudo, os marítimos.

Nesse contexto, ao longo dessas últimas três décadas, na esteira das mudanças históricas e da intensidade dos imperativos globais, destacaram-se os portos e áreas portuárias, fazendo surgir nessa composição uma competição entre as cidades, que respondem ao adotar uma estratégia padronizada, quando capturam os modelos urbanísticos, os empreendimentos urbanos com perfil empresarial voltado para a cidade,

articulado ao planejamento estratégico, redefinindo novos cenários na interface portos e cidades.

Na atualidade, os portos assumem um papel inovador na intenção de atingir as melhores condições de competitividade. Essa perspectiva não recai somente aos equipamentos portuários, mas se refere também as cidades em um contexto geral que buscam se inserir de forma mais evidente nas vitrines dos mercados, valorizam novos espaços e recriam equipamentos urbanos cada vez mais modernos e pujantes localizados nas áreas mais privilegiadas da cidade e, principalmente nos espaços demarcados pelas frentes de água.

Para se inserir no mercado mundial, os portos teriam que se submeter a uma reestruturação do aporte técnico, funcional e administrativo, bem como redefinir alguns ajustes espaciais que agregam novos elementos ao tecido urbano, marcado pela simbiose do Estado com o setor privado, e pelo discurso que toma nitidez ao afirmar que as cidades são território de “desenvolvimento” (BORJA, 1997).

Nesse sentido, foi necessário propor reformas no conteúdo político das distintas escalas de atuação do Estado, condicionado pelos reflexos da economia mundo, com o objetivo de melhor adaptar os aparelhos estatais aos anseios de um mercado globalizado, que se direciona cada vez mais para uma descentralização, entendida aqui como fragmentação dos processos, para uma desregulamentação e para a privatização do setor público (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2009).

Paralelamente a essas mudanças, observamos uma tendência que vai na contramão do que foi exposto, entendida através da construção de um orçamento participativo, que privilegiou uma abertura das instâncias, fóruns e agendas de deliberação, na atuação de alguns governos locais e estaduais para a participação da sociedade civil e demais estamentos, representações, entidades de base e agentes dos movimentos sociais, o que possibilitou uma atuação democrática – participava para pensar uma proposta “comum” para a cidade. Ao mesmo tempo em que deu voz e vez a inúmeras representações que estavam sombreadas e negadas historicamente na construção dos projetos e programas voltados para a cidade, isso implicou também uma inserção cada vez maior dos interesses privados na agenda pública.

De uma forma ou de outra, o mercado passou a estreitar suas relações com o Estado, os governos locais nesse ensejo oferecem os territórios para os agentes internacionais, as cidades reaparecem como um campo fecundo de possibilidades para incorporar novos investimentos e surgem como “máquina que pode incrementar as

rendas agregadas e capturar a riqueza associada em proveito daqueles que estão em posição adequada” (LOGAN.; MOLOTCH, 1987, p. 158).

Muito além das políticas que são repensadas, e do cenário conjuntural que se criam as possibilidades de negociação entre as esferas públicas com a sociedade civil, existem fortes interesses que são basilares para concretizar o desejo de crescimento da cidade, o que acarreta, em grande parte, um grande consenso pela classe dominante e as elites locais, mesmo que tenham algumas divergências em termos de estratégias e encaminhamentos, porém ao que consiste a consolidação das finalidades e dos objetivos, há um compasso, uma sincronia entre os interessados, de forma geral, na tentativa de incrementar e recompor a cidade para o mercado.

Intervenções urbanas em frentes de águas

Ao assistirmos as novas dinâmicas urbanas conferidas em uma escala global, observamos que em algumas partes do mundo, as cidades efetivam em sua estrutura urbana, reordenamentos espaciais que definem maior importância às revitalizações nos centros históricos, bem como uma maior preocupação com as suas áreas turísticas e portuárias.

É nesse contexto que observamos os desafios e possibilidades engajados pelas mais distintas cidades, que buscam recompor e reinserir as áreas portuárias nas articulações do tecido urbano, adaptando-as no que tange as novas necessidades que surgem, condicionadas pela globalização que implica na reestruturação desses espaços, ao que se refere a mudanças nos componentes físicos, funcionais e simbólicos.

Assim, os projetos urbanos criam critérios e parâmetros visando dinamizar as antigas referências econômicas, sociais e estéticas, representadas anteriormente pelo porto. Diante dos enunciados já verificados, procuramos observar na pesquisa que estamos desenvolvendo sobre a reestruturação urbana dos espaços delimitados pelas frentes de água, mais precisamente nos espaços que integram a área de influência do Porto do Mucuripe em Fortaleza – Ceará, que tais espaços passaram a se destacar atualmente na cidade, como também possuem preponderância não somente ao que se refere o interurbano, mas principalmente as demais escalas que essa porção espacial se articula.

Quando conferirmos as mais distintas literaturas, seja de aporte técnico ou científico, nas diferentes áreas do conhecimento, a exemplo da administração e logística, na arquitetura e no urbanismo, o termo e a delimitação espacial possuem um uso

recorrente. Apontamos ainda que as frentes de água obtiveram notório destaque desde a conformação dos primeiros estabelecimentos humanos e se apresentam como áreas prioritariamente elegidas para o surgimento das cidades

Para alguns autores, a exemplo de Hoyle (2000) a proximidade com a água, um bem necessário à vida e ao desenvolvimento coletivo e comunitário, corresponde também a uma amenidade climática e paisagística e favoreceu uma maior acessibilidade, na efetivação das trocas e o desenvolvimento das atividades marítimo – fluviais, como também a fluidez do comércio, e os mais diversos intercâmbios imateriais.

Muitas são as propostas de reestruturação de áreas portuárias, porém em nossa perspectiva trazemos para contextualizar algumas realidades que se concretizaram na concepção dos modelos que convergem à constituição da cidade portuária, onde são priorizados os atributos locacionais do porto permitindo uma maior integração deste com a cidade. Na admissão desse modelo, se faz pertinente criar estratégias que englobem vários agentes e atores sociais atuando mutuamente na consolidação das políticas e dos projetos voltados para a inserção do porto no contexto urbano.

Nesse modelo, podemos verificar as tentativas de inclusão das estruturas portuárias no meio urbano, propiciando uma relação de complementariedade entre o equipamento e a cidade, “nesse caso, o porto funciona como instrumento de desenvolvimento local” (SILVA; COCCO, 1999, p.20). Para esses autores, surge uma simbiose entre a cidade e o porto, onde ambos os lados criam benefícios e amenidades conjuntas. Para o porto, surge a oportunidade de participar das articulações urbanas, integrar o tecido urbano, usufruir dos investimentos empresariais e das competências, a fim de aprimorar e estetizar suas formas, dotar novas funções ao destinar serviços e otimizar sua capacidade de criar valor e gerar empregos.

Dessa forma, o Porto passa a atuar como um equipamento urbano que infere novas apropriações e usos e se insere no modo de vida dos sujeitos, como lugar de encontro, de realizações subjetivas e convívio social. Para a cidade, ao promover uma integração com o porto, surge a possibilidade de recuperar sua relação histórica, não somente paisagística. A nosso ver, na medida em que há um recapeamento da aparência se incorpora também uma nova essência do urbano.

No sentido lefebvriano, podemos conceber que a área portuária se insere na mesma proporção que os projetos urbanísticos capitalistas propõem um novo espaço de isotopia para a cidade, ao quebrar com a heretopia anterior e padronizar e urbanizar a continuidade das frentes de água. Para Lefebvre as topias (isotopias, heterotopias, utopias) são “partes comparáveis do espaço que se expressam e se lêem (nos planos, nos

percursos, nas imagens mais ou menos elaboradas pelos sujeitos) de modo que se possa aproximá-las” (2004, p. 119). Assim, o autor continua afirmando que esses novos espaços se constituem como “um lugar (topos) e que o envolve (vizinhança, arredores imediatos). Se noutra parte existe um lugar homólogo ou análogo, ele entra na isotopia” (2004, p.45).

Para conformar e produzir espaços, incutidos de uma racionalidade hegemônica que irá promover novas isotopias, surgem os projetos de requalificação que atuam na intenção de “reabilitar” algumas áreas e a integrar o porto e seu entorno com o meio urbano. Muitas dessas experiências costumam privilegiar atividades vinculadas ao turismo e ao lazer, mas também são incorporados aos grandes projetos, a exemplo dos empreendimentos voltados para os negócios e as finanças. Não significa afirmar que os usos serão determinados pela racionalidade, mas os espaços podem ser apropriados de muitas formas, o que permitem o surgimento de outros usos.

Sobre a requalificação de frentes de água, muitas experiências já foram concretizadas nas áreas portuárias de muitas cidades europeias. As intervenções se realizam, muitas vezes, através da substituição de antigas áreas industriais e comerciais, tanto na fronteira marítima como nas frentes ribeirinhas, estabelecendo novos espaços de serviços, habitação, áreas de lazer e entretenimento. Esses modelos são adotados em diversas cidades no mundo inteiro, destacando-se a partir dos projetos bem-sucedidos derivados das cidades norte-americanas e da Europa, em especial, as pioneiras; Boston, Baltimore e São Francisco, nos EUA. As cidades americanas atuam como grandes exemplos contextualizados pelas literaturas, já se consolidaram como casos clássicos para a compreensão desses modelos de intervenção.

Podemos destacar Boston que assumiu essa prática na década de 1970, onde o poder local determinou a demolição de quase toda a área central da cidade, ali permaneceram os edifícios do antigo mercado central Quincy e o Faneuil Hall Marketplace, localizados nas proximidades da área portuária, esse conjunto histórico foi restaurado e atribuído uma nova função na composição de lojas, mercados, restaurantes e cafés (FRIEDEN, SAGALYN, 1989).

A partir de um sistema de parceria entre capital privado e Estado, o espaço do mercado foi restaurado e atribuído ao equipamento novas funções, na medida em que o seu entorno sofreu intensas mudanças, passando a conferir uma grande área turística e de lazer, o que despertou posteriormente a curiosidade de milhares de visitantes.

Na Europa ocidental, muitas cidades francesas, ou de Portugal e da Espanha contemplaram propostas de mesma natureza, ao transformar seus portos e atribuir-lhes um novo papel. Na década de 1990, em Barcelona, a cidade se projeta com o intuito de

sediar a realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Nesse momento surge a conexão de vários investimentos que serviram como pano de fundo, subsidiando programas e projetos urbanísticos voltados para a requalificação dos espaços da cidade e a revitalização de inúmeras áreas, inclusive do centro histórico e da frente marítima, num processo que fez da cidade um dos mais importantes polos culturais e econômicos da Europa.

Na porção euroasiática, encontramos situações bem emblemáticas no que tange a requalificação de áreas portuárias. No caso da Turquia podemos trazer como exemplo uma cidade localizada no litoral do Mar Egeu, Izmir. (ver figura 01) Conforme estudos realizados pelo pesquisador turco Mehmet Penpecioglu (2013), a cidade passou a assumir um maior destaque quando as rotas turísticas do mediterrâneo, nas últimas décadas, tornaram-se ainda mais procuradas. Além disso, a cidade se encontra à uma hora de trem de distância da cidade histórica de Éfeso, símbolo da civilização Greco romana que atrai milhões de turistas por ano para visitar suas ruínas e templos.

Figura 1 a) o novo calçadão da frente de água de Izmir com a presença dos cafés e restaurantes na sua extensão. b) a praça do relógio situada no centro histórico nas proximidades da área portuária.



Fonte: acervo da autora, Izmir – Turquia (julho de 2012).

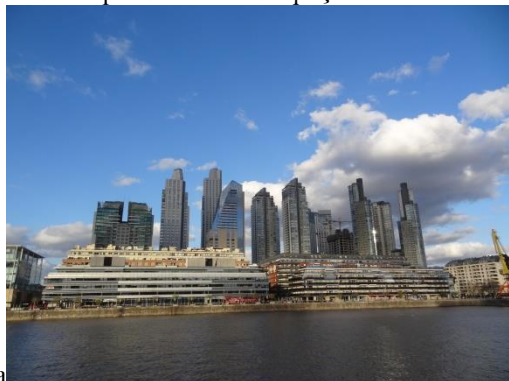
Em virtude de se consolidar como cidade turística, Izmir passou a convergir inúmeras atividades urbanas, que pudessem suprir as demandas das atividades turísticas que agora se direcionam para o seu território. Assim, foi revitalizado o porto, e a expansão de novas linhas de trem bem mais articuladas a área portuária. Ao mesmo tempo, ocorreu um planejamento das áreas comerciais e de serviços, com a finalidade de aperfeiçoar a chegada de cruzeiros internacionais e navios de grande calado. A cidade se adequou as novas perspectivas do mercado se estabelecendo como modelo urbano em face da hegemonia neoliberal, quando as intervenções se instituíram à custa do capital privado (PENPECIOĞLU, 2013).

De acordo com o mesmo autor, ao longo do “waterfront” da cidade e principalmente na zona portuária, passou a ocorrer uma multifuncionalidade entre os serviços e o comércio especializado, onde hoje abrange todo o complexo turístico, como shopping Center, restaurantes e bares, todos esses, construídos a partir de um sistema de consórcios entre o poder público e os investimentos privados. É notadamente verificado no espaço urbano, bem como nas estruturas portuárias da Turquia, uma robustez e modernidade.

Acrescentamos ainda que há uma influência histórica das navegações nessa região, que além de ser um território tradicionalmente marcado por rotas marítimas, observa-se também a chegada de investimentos pesados nas inovações técnicas, no que confere os meios de transportes, a renovação das estruturas rodoviárias e a intensificação de fluxos (pessoas, mercadorias e informações). Durante anos, o país buscava se inserir no mercado comum europeu, e nessa tentativa se investiu maciçamente na modernização de grande parte da sua materialidade.

Muitas outras cidades criaram e estão produzindo novos territórios com grande potencial de crescimento urbano, não somente nas áreas litorâneas, mas ao longo das margens dos rios, a exemplo das frentes ribeirinhas na Cidade do Porto e Lisboa, ambos em Portugal, na perspectiva de atrair novos fluxos de capitais, de investidores, de turistas e consumidores interessados em conhecer suas potencialidades. Tal realidade está sendo verificada também em Londres (docklands), Rotterdam, Cape Town na África do Sul e na América do Sul, onde podemos destacar o charmoso Puerto Madero em Buenos Aires. (ver figura 02)

Figura 2 a) A grande concentração de torres e edifícios modernos onde funcionam escritórios de grandes multinacionais, hotéis e restaurantes. b) “La ponte de la mujer” encomendada ao famoso arquiteto espanhol Santiago Calatrava, com designer moderno simboliza umas das obras mais icônicas que marcam o espaço turístico de Buenos Aires.



a



b

Fonte: acervo da autora, Buenos Aires (julho de 2015)

Desde a década de 1980, na realidade brasileira, muitas iniciativas internacionais passaram a ser contempladas como perspectivas e ideologias importantes que desencadearam um processo de valorização de determinados territórios das grandes capitais, como porções e fragmentos que foram eleitos para atender a uma “requalificação” e modernização que estava em curso.

Esse novo pensamento traz em seu bojo, modelos e arquétipos de cidades empreendedoras que se reflete de imediato nos novos planos urbanísticos e principalmente aqueles direcionados as frentes de água. Ao tentarmos compreender a ascensão desses modelos de gestão e planejamento urbano que pautam, atualmente, as políticas urbanas de inúmeras cidades no Brasil (São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba etc.) as experiências efetivadas em centros históricos tornaram-se cada vez mais comuns. O exemplo do corredor cultural¹, no Rio de Janeiro (DEL RIO, 1991). E mais recentemente com as obras de requalificação urbana efetivadas na reforma, ampliação e revitalização do Porto Maravilha².

Sobre o corredor cultural, o projeto agregou grande parte do centro do Rio. Foram estabelecidos regulamentos e normas, como programas especiais para a preservação de imóveis históricos, construções de novas tipologias urbanas, bem como a recuperação dos espaços públicos buscando garantir a revitalização de todo o conjunto territorial.

Ao pensarmos sobre essas dinâmicas urbanas no cenário brasileiro, verificamos as metrópoles nordestinas: Salvador, Recife e Fortaleza, que principalmente nas três últimas décadas, foram palcos de inúmeros projetos políticos que deram consequências a inúmeras políticas urbanas ou se adequaram aos vislumbres dos investimentos empresariais, e ambos direcionam estas cidades para uma lógica globalizada.

O Porto do Mucuripe

A proposta que reveste a construção de um porto na enseada do Mucuripe surgiu da necessidade que Fortaleza apontava de se consolidar definitivamente como centralidade no cenário cearense. Antes da sua localização atual, o Porto de Fortaleza

¹ Para uma melhor compreensão da temática, a tese de doutorado de Vicente Del Rio destaca o corredor cultural do Rio de Janeiro como modelo pioneiro de requalificação de áreas históricas no Brasil.

² Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, “Projeto Porto Maravilha”. 2009. Disponível em <http://www.portomaravilha.com> (Acessado em 15 de maio de 2014).

estava situado ao que hoje confere o Poço da Draga, na praia de Iracema e que não oferecia condições adequadas para a atracação de embarcações de grande porte, devido a pouca profundidade. Já é sabido, que o Estado do Ceará, e principalmente a cidade de Fortaleza é possuidora de uma faixa litorânea com poucas e rasas enseadas, o que dificultou, frente aos condicionantes naturais, o estabelecimento das atividades portuárias.

Inaugurado em 1947, o Porto do Mucuripe foi construído para suprir a carência no setor portuário de Fortaleza e do Estado do Ceará e assim melhorar o suporte para os navios de carga que ali desembarcavam. Após meados da década de 1950, houve a implantação de terminais especializados, necessários e compatíveis com a industrialização do pós-guerra. Posteriormente, ao longo das décadas, novas instalações foram dando maior tecnicidade ao porto, principalmente no início da década de 1970, como consequência da prioridade exportadora vista com euforia pelo “milagre econômico” proposto pelos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), criado pelos governos militares, destacando-se a atuação da antiga Portobrás.

A mesma lógica que conferiu a construção do Porto do Mucuripe, também ocorreu aos demais portos brasileiros. Surgidos em meio aos auspícios das ideias desenvolvimentistas que circundavam no país, para seguir a trajetória do “modelo brasileiro de desenvolvimento”. Outras dinâmicas globais também refletiram nesse contexto, onde foram realizadas profundas reformas, com a finalidade de tornar as estruturas portuárias compatíveis com a ordem econômica mundial do período.

Em 1955, foi realizada a primeira reforma de ampliação do Porto do Mucuripe. Assim, as estruturas portuárias ganharam novo peso no intuito de competir com o desempenho mundial no setor e possibilitar um incremento do comércio internacional e promover a demanda por ganhos contínuos e exponenciais na eficiência do escoamento da produção local. Além disso, incorporou à área, novos aportes, o que gerou um forte impacto ambiental para as comunidades pesqueiras, evidenciado pelos processos de erosão e acomodação de sedimentos na formação da Praia Mansa e também na praia de Iracema.

A ocupação existente no bairro do Mucuripe se dava predominantemente de pescadores, que se utilizavam e se reproduziam nesse espaço. O mar e o ambiente litorâneo eram os seus meios de obter a sobrevivência através da pesca. Em um percurso histórico, percebe-se que a instalação do Porto alterou a dinâmica da população que ali vivia, principalmente por conta dos impactos conferidos a todas as ordens. Ambientais, sociais, culturais e simbólicos.

Com a instalação do Porto, outros equipamentos surgiram, quando ao mesmo tempo os primeiros moradores definiram, na época, outras dinâmicas ao espaço urbano. Não muito diferente da maioria das cidades portuárias, a zona portuária de Fortaleza agrega até hoje moradores em geral de baixa ou baixíssima renda e com precárias condições de infraestrutura urbana e vulnerabilidade social. Somado a essa realidade estão os altos índices de violência e o tráfico de drogas, como aspectos refletidos pelo alijamento social, bem como problemáticas ambientais gritantes, todo esse cenário figura como um amplo desafio para o Estado e os planos urbanísticos.

Após a instalação do Porto do Mucuripe, a área foi definida por diferentes usos: conferida pela habitação, a chegada de equipamentos industriais; a construção de novas vias de acesso, e outros serviços. A ocupação desse espaço também desencadeou a construção da via férrea que articulava o sentido Parangaba - Mucuripe, e facilitava o fluxo de pessoas e mercadorias para o local.

A instalação dessas infraestruturas propiciou no entorno do porto o estabelecimento de um incipiente parque industrial, marcado primeiramente pela chegada dos moinhos de trigo da empresa M. Dias Branco, que ocuparam o local na década de 1950 e permanecem até os dias atuais. A Fábrica de Asfaltos de Fortaleza (ASFOR) e os terminais de Gás Butano também se instalaram próximos ao Porto. Posteriormente, de forma bem estratégica, a Petrobras instalou a LUBNOR (Lubrificantes e Derivados do Nordeste), responsável pela produção e o refino de lubrificantes. Diante da complexidade que a área portuária se apresentava, novos elementos foram incorporados. Assim, se deu a construção da termoeletrica, em 1960 e a instalação do Serviço de Energia Elétrica Municipal no entorno do Porto do Mucuripe, o que originou o bairro do Serviluz³.

Com a expansão alavancada pelas aglomerações urbanas e o surgimento de novas comunidades, ocorreu a formação de grandes bairros populares nas proximidades do porto. Os pescadores antes moradores da “rua da frente”, hoje denominada de av. Beira Mar foram removidos para o entorno nas imediações do cais do Porto, que hoje dá o nome ao bairro. Muitas famílias também foram morar nas proximidades da Praia Mansa, no Morro de Santa Terezinha e no Vicente Pizon.

³ “A comunidade do Serviluz está situada numa faixa de praia de pouco mais de três quilômetros enquistada na zona portuária, entre o cais do porto e o início do circuito de turismo e lazer da Praia do Futuro. Seu nome oficial não consta como Serviluz na Secretaria Executiva Regional II, e sim como Cais do Porto”. Sá & Aguiar (2012, p.6).

Disponível em: http://eventos.livera.com.br/trabalho/98-1020348_30_06_2015_11-55-06_2602.PDF
Acessado em 09/09/2015).

Ao mesmo tempo, na medida em que os pescadores e trabalhadores extrativistas saíam da orla, novos conteúdos eram dotados ao espaço, agregado as novas tipologias de moradia construídas com a chegada das novas classes sociais que reconfiguraram o lugar. Assim, os registros apontam que a saída dos pobres deu lugar à chegada dos ricos, o que redirecionou a ocupação das classes mais privilegiadas para a zona leste de Fortaleza.

Após a década de 1950 esse processo foi verificado com o surgimento dos primeiros bairros nobres da capital. A nova classe social que saía do centro fincou território nas proximidades da avenida Beira Mar e depois outros agentes e atores chegaram a reboque dessa dinâmica.

Diante desse processo, a cidade assistiu a chegada de novos conteúdos do urbano e experimentou os novos ares de modernidade que chegava ao litoral. Uma modernização que infere em contradições e conflitos de usos e apropriações de formas distintas, impressas pelas classes sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano. Na oportunidade, novos investimentos públicos dotaram a área de inovações urbanas para o período, o que permitiu uma valorização “compulsória” desse espaço. Muitos mecanismos foram criados para justificar essa nova ocupação, que antes se conformava como local de moradia para os pescadores.

Poucos anos depois, conferimos a criação de um Plano Diretor de 1962. Este trazia em seu conteúdo a orientação do uso e ocupação do solo de uma cidade que se expandia para o litoral. O que houve a formalização e criação pelo poder público, em 1963, da atual Avenida Beira-Mar, gerando uma integração entre a cidade e a porção mais frontal da praia e definindo os usos desse território.

Com ênfase nessas dinâmicas, a cidade conferiu novos contornos de segregação e fragmentação do espaço, legitimados pelo planejamento urbano e as ações do setor privado, que induziam a convergência dos equipamentos urbanos para os novos espaços das elites. Assim, o Plano Diretor de 1962 foi projetado também na intenção de orientar e regular a construção de hotéis, barracas de praia, pousadas, além da demarcação de novos loteamentos, registrando dessa forma o início de um incipiente processo de verticalização da avenida Beira Mar e dos bairros como Aldeota e Meireles.

A valorização desses bairros tentou suprir a demanda por espaços de lazer, em uma proporção cada vez mais restrita, uma vez que deu início a concentração de equipamentos urbanos nessa área. Como consequência, os investimentos públicos e privados dinamizaram a emergência do mercado imobiliário e do setor de serviços, que atuaram e redefiniram a área de acordo com seus interesses.

Destacamos ainda, que a realidade que tentamos desvendar é possuidora de heterogeneidades espaciais, onde a produção do espaço se deu de forma distinta apresentando áreas de valorização e verticalização ao mesmo tempo em que outras áreas se encontram negligenciadas pelo poder público e das amenidades urbanas. Temos tal realidade como produto do desenvolvimento desigual e combinado (SMITH, 1988) na medida em que subespaços vizinhos e muito próximos possuem características contraditórias marcadas pelo processo de urbanização/modernização que registra uma fragmentação do espaço.

Essa fragmentação nos permite observar em uma mesma paisagem uma composição de contrastes, que permite a presença de inúmeros edifícios modernos, representados por hotéis luxuosos que sombreiam a faixa de praia na av. Beira Mar conflitando com a tipologia bastante modesta e rudimentar das moradias populares que se multiplicaram nas ocupações de risco no morro de Santa Terezinha.

Dessa forma, percebemos em um mesmo recorte elementos antagônicos que emergem do mesmo padrão de crescimento urbano desigual. Do lado oeste do porto temos o bairro Meireles demarcado pela av. Beira Mar que corresponde ao metro quadrado mais disputado na cidade e que registrou em diferentes temporalidades inúmeras requalificações urbanas e paisagísticas, e do outro, no sentido leste, os bairros do Mucuripe, Cais do Porto e Vicente Pizon, como descrevemos anteriormente.

Estas áreas da cidade se configuram como espaços do rechaço social e da espoliação urbana. No que concerne às mudanças refletidas no espaço urbano da cidade, vemos que os projetos se entrelaçam com os programas e com os planos das mais distintas esferas do poder público. Tempos antes de Fortaleza ser eleita como umas das sedes da Copa do mundo de 2014, já preexistiam projetos de “requalificação” e “revitalização” urbana das áreas litorâneas.

Muitos projetos já surgiram com a intenção de homogeneizar toda a continuidade litorânea da cidade partindo da direção leste a oeste, retirando os focos de pobreza, os bolsões de favela, removendo as comunidades de baixa renda e reassentando-as em outras porções da cidade, de preferência nas periferias. Desde a década de 1980 que assistimos novas propostas surgirem, cada qual fomentada por encaminhamentos distintos sob os anseios dos gestores de cada época. Muitos projetos nem saíram do papel, outros foram executados de forma parcial e muitos tiveram que se readequaram aos caixas e as finanças das receitas geradas em cada período. Porém, em sua totalidade, a natureza desses traz em seu escopo perspectivas de produção e reprodução dos espaços

litorâneos da cidade de Fortaleza destinados cada vez mais para o turismo e a especulação imobiliária.

Diante da eclosão de tantos projetos direcionados para a zona litorânea, a cidade conferiu no ano de 2009, uma grande polêmica que envolveu uma disputa entre as propostas direcionadas ao Porto do Mucuripe, planejava distintos usos. Assim, as diferentes esferas do poder público: Estado e Prefeitura tencionaram forças a fim de elaborar projetos diferentes para a área e o equipamento.

O Estado exibia em seus planos a necessidade de agregar um estaleiro às instalações do equipamento portuário, enquanto a prefeitura já vinha construindo um projeto divergente, na intenção de transformar o Porto do Mucuripe em um porto urbano, indo ao encontro dos modelos mundiais das cidades portuárias.

De acordo com o Jornal O povo em matéria veiculada no ano de 2010, tais debates surgiram “devido à decisão do governador Cid Gomes (PSB – Partido Socialista Brasileiro) em construir um estaleiro na praia do Titanzinho, localizada vizinho ao bairro Serviluz”. A prefeita da época, Luizianne Lins (PT – Partido dos Trabalhadores) já havia afirmado categoricamente ser contra o empreendimento. O governador defendeu que era possível sim realizar modificações no Plano Diretor da cidade e reelaborar o documento, para garantir a construção do estaleiro no Titanzinho, tendo em vista a importância de um empreendimento como este para o Estado do Ceará.

Conforme a lei orgânica do município, a área disputada se enquadra como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), onde devem ser priorizadas as construções de habitações populares e equipamentos sociais. A prefeitura rebateu veemente sobre a intenção de manipulação do documento, contestando veemente que a lei foi elaborada com a participação da população e que não poderia ser modificada de forma tão deliberada e autoritária partindo dos gestores estaduais.

O desfecho desse embate se deu com uma audiência pública na câmara dos vereadores, onde a maioria petista, e coligada apoiou a iniciativa da ex-prefeita em não instalar esse equipamento em Fortaleza. Por fim, com a intervenção do governo federal, o presidente na época Luiz Inácio Lula da Silva, “conseguiu vetar o aterro que já teria iniciado na área do Titazinho para a construção do Estaleiro Promar Ceará” se comprometendo e dando a garantia de que o próximo estaleiro a se instalar no Brasil seria no território cearense, e que até esta data, ano de 2017, nenhum estaleiro chegou às terras cearenses. Assim, evidenciamos intensas intervenções no território urbano ora escolhido, principalmente nos anos que se aproximaram da Copa 2014, difundindo maior

captação de recursos, articulado aos patamares públicos e privados, em especial do governo federal aliado aos interesses emergentes do município.

Para citarmos algumas destas intervenções que já foram efetivadas desde o ano de 2013, podemos destacar as obras de requalificação urbana nos bairros Titanzinho e Serviluz. Conforme as informações concedidas pela prefeitura de Fortaleza, através dos projetos divulgados em seu site na internet⁴. As obras seriam para efetivar a drenagem e pavimentação das ruas, com a abertura de uma grande via que fará a ligação das instalações do Porto com a av. Beira Mar e a Praia do Futuro. Há também na proposta um projeto de reassentamento urbano no mesmo bairro, onde os discursos do poder público enaltecem que haverá melhorias na qualidade de vida das pessoas e das moradias com a construção de um conjunto habitacional financiado pelo programa “Minha casa, Minha vida” do governo federal.

No que consiste à chamada “revitalização urbana e paisagística”, o projeto⁵ ainda propõe a construção de uma grande praça no entorno do Farol do Mucuripe⁶. Este equipamento encontra-se, hoje, abandonado. (ver figura 03) De acordo com o relatório técnico da Coordenadoria do Patrimônio Artístico, Histórico e Cultural (COPAHC), da Secretaria de Cultura do Estado (SECULT), realizado no dia 20/11/2013, apontou que o Farol se encontra em “situação precária de conservação, com avarias que podem comprometer inclusive a estabilidade da edificação”, acrescenta inclusive que existe grande “deterioração nas paredes internas e externas, nas esquadrias, na escada em ferro fundido, além das áreas adjacentes e escadarias comprometidas por atos de vandalismo, intempéries e proliferação de ervas daninhas”.

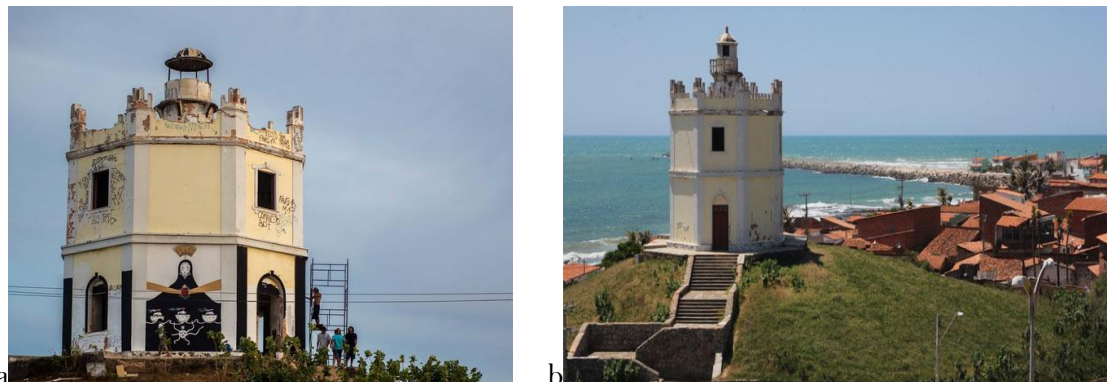
Ainda com as estruturas comprometidas e sem nenhuma função, o equipamento está inserido dentro do projeto da Nova Beira Mar que tem pretensões de adequar uma nova funcionalidade e transformá-lo em museu e entrará no inventário do patrimônio histórico e arquitetônico do município.

⁴ <http://www.fortaleza.ce.gov.br/>

⁵ “O investimento total para a execução das obras é de R\$ 145 milhões, com recursos já garantidos pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), numa parceria entre o Governo Federal e a Prefeitura de Fortaleza”. O povo (02/03/2015).
<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2013/06/03/noticiafortaleza,3067695/prefeitura-inicia-requalificacao-urbana-do-serviluz-e-do-titanzinho.shtml>

⁶ O velho Farol do Mucuripe teve sua planta aprovada em 1829 e foi edificado no período de 1840 a 1846. É um marco na história do Ceará, não só no aspecto físico, como também no aspecto da economia do Estado. O Farol do Mucuripe foi recuperado e restaurado em 1981 e 1982, com projeto da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico da então Secretaria de Cultura e Desporto do Estado, ficando a obra sob a responsabilidade técnica da Secretaria de Obras do Estado do Ceará.

Figura 3 a) fotografia do Farol do Mucuripe denotando um aspecto de descuido e com a presença de algumas pichações na sua fachada b) vista do farol no alto do morro com a comunidade do Servluz no seu entorno.



Fonte: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/>

Como um conjunto integrador dessas intervenções, já foram concretizadas as obras de requalificação do Porto do Mucuripe com a construção do primeiro terminal de passageiros. Essa primeira intervenção propõe, então, um novo perfil de instalações portuárias para Fortaleza, pensadas a partir de um porto urbano. Essa idealização só foi possível após a construção de um segundo porto no Estado do Ceará, o Porto do Pecém. Localizado na Região Metropolitana de Fortaleza, mais precisamente no município de São Gonçalo do Amarante. Hoje, todo o complexo portuário agregou novos elementos, passando a integrar o novo Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP)⁷ que incorpora a perspectiva e objetivo de operacionalizar as atividades portuárias e industriais de forma integrada.

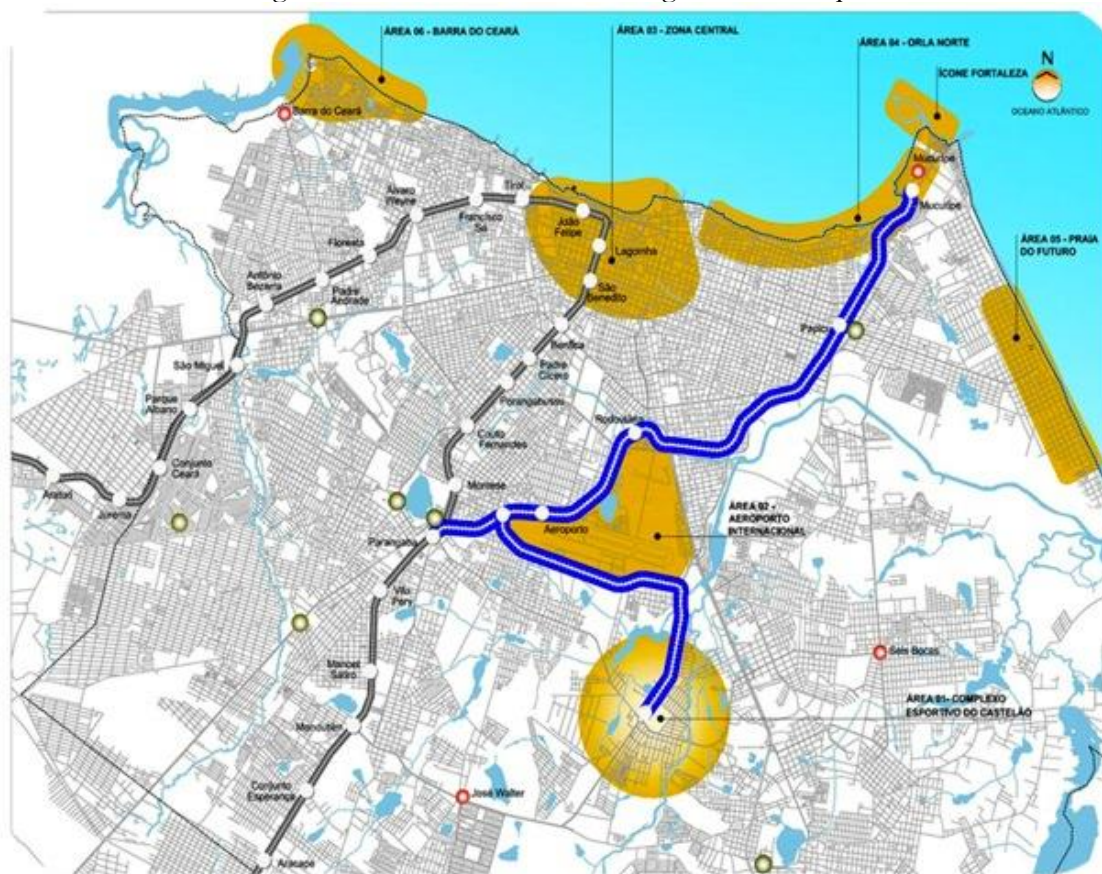
O Porto do Pecém, desde 2002, opera sob a modalidade de terminal de uso privativo misto. Foi projetado com o intuito de atender a chegada de navios com grande calado e promover a expansão dos fluxos que se direcionam para o território cearense. Esse equipamento, idealizado em 1995, passou a demarcar uma nova divisão territorial da produção e do consumo, gerando novos fluxos aos escoamentos da RMF, do Estado do Ceará e de grande parte da Região Nordeste. Ao mesmo tempo, com essa infraestrutura, ocorreu uma descentralização das atividades portuárias que antes estavam orientadas, exclusivamente, para o Porto do Mucuripe, tornando possível a recepção dos navios de transporte de passageiros, a exemplo dos cruzeiros.

Devido sua localização estratégica, ou seja, por está localizado dentro da cidade e hoje se inserir na proposta de um equipamento urbano, o Porto do Mucuripe aparece

⁷ É um complexo com características de Porto Industrial. Constituído de dois píers marítimos (um para insumos e produtos siderúrgicos e carga geral e outro para granéis líquidos, em especial óleo cru e derivados de petróleo, iniciou as operações comerciais em novembro de 2001 e foi inaugurado em março de 2002.

na proposta do novo projeto, como elemento imprescindível a requalificação das frentes de água, que passará a integrar o contexto intraurbano da cidade de Fortaleza. Ao convergir novas estruturas e possibilitar os alargamentos e a construção de novas vias urbanas, e se articular e compor como elemento importante na contemplação de projetos de mobilidade urbana, a exemplo do veículo leve sobre trilhos (VLT) ⁸ (ver figura 04) que ligará o Mucuripe aos demais bairros da cidade.

Figura 4: Percurso do ramal Parangaba – Mucuripe do VLT.



Fonte: <http://www.fortalbus.com/>

Considerações finais

A relação entre o Porto do Mucuripe com a cidade de Fortaleza se deu ao longo dos anos com estranheza e indiferença, no que consiste a negação dessa porção como

⁸ As obras do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) ramal Parangaba-Mucuripe – que ligará o bairro de Parangaba à orla da cidade de Fortaleza (CE), passando por 22 bairros – ultrapassaram os 30% de execução. As informações são do Governo do Estado do Ceará. <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/noticia/obras-do-vlt-parangaba-mucuripe-em-fortaleza-ultrapassam-os-30-de-conclusao>

elemento integrado à cidade, principalmente ao que se refere as práticas sociais e aos sujeitos do urbano que legitimam novos usos a essas áreas. Tais relações criam territórios e vivências de um cotidiano que é negado e subjugado pela cidade, e que muitas vezes é reproduzido pelos discursos, como espaços “decadentes” e “degradados”, embora confirmem como elementos inerentes à produção das cidades capitalistas e que está consorciado com a lógica de acumulação.

Embora um porto se constitua como equipamento técnico e urbano, e ponto de articulação e comunicação com outros territórios na escala regional e mundial, a produção do espaço nas áreas de confluência portuária se apresentam como lugares da negação, fruto das relações de contradições que se materializam no território.

As regiões portuárias, não somente em Fortaleza, mas em outras realidades do mundo, sobretudo nos países de economias periféricas, se constituem desde o início da atividade como espaço “marginal” no que concerne ao fenômeno urbano em seu caráter modernizante, como incompletude resultante de uma urbanização desigual, descompensada, apesar de assumir papel fundamental como motor e articulador da cidade com o mundo.

Atualmente, presenciamos as cidades reconhecerem seus portos e redefinirem suas potencialidades e amenidades urbanas, na medida em que tentam atender as novas demandas do mercado, dando consequência as novas relações do Porto com seu contínuo territorial. Sendo assim, torna-se oportuno não somente “revitalizar” o equipamento portuário e atribuir uma nova função, uma nova forma, uma nova estética, como também reestruturar as áreas de entorno, o “waterfront”. Em nossa particularidade, o que consideramos interessante, é tentar compreender quais os processos que interferem nessas novas dinâmicas e quais os interesses que movimentam os planos e os projetos urbanos direcionados para essas áreas.

Não obstante, o capital busca espriar-se tanto territorialmente, quanto em novos segmentos de atuação. Assim, em termos de uso do território, os países ou economias periféricas passam a ser alvo principal dessa nova etapa ou ciclo de acumulação (HARVEY, 2005). A globalização, nesse sentido, corresponde a mais uma temporalidade específica do processo de internacionalização do capital em curso, produzindo contrastes de toda ordem (CHESNAIS, 1996).

Ao pensarmos sobre as dinâmicas que incidem em nossa realidade e que dá relevo ao fenômeno estudado, observamos que os mesmos estão sendo orientados por uma grande lógica, e que o processo denominado de reestruturação urbana coincide com o que Lefebvre conceituou de choque entre a ordem econômica vigente com aquela

existente em temporalidades passadas destes locais. Soja afirma que não há um desmonte completo das estruturas e da organização existente:

A geografia histórica do capitalismo não tem sido marcada por grandes reviravoltas e substituições completas de sistemas, mas, antes por uma sequência evolutiva de reestruturações parciais e seletivas, que não apagam o passado nem destroem as condições estruturais profundas das relações sociais e espaciais capitalistas. (SOJA, 1993, p.206).

O porto de Fortaleza surge com destaque frente a essa época determinada por “reestruturações parciais e seletivas” com a necessidade de apontar uma nova acumulação e indicar novas articulações diante dos múltiplos papéis surgidos. Pois a globalização reintegra e absorve outra necessidade que antes, em tempos pretéritos, não se dava interessante.

Sendo assim, a requalificação urbana se destaca no recapeamento das materialidades urbanas e de seus equipamentos, ao elaborar novos usos atribuídos à cidade. No que tange ao planejamento urbano moderno, este é substituído por um ajuste urbano correspondente ao ajuste estrutural da economia, que por sua vez, envolve uma fragmentação da ação política nas cidades, que promove ações cada vez mais pontuais, e que no caso específico de Fortaleza afloram ainda mais sua segregação socioespacial. (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2009).

Urban interventions in waterfronts and urban restructuring in the port area of the city of Fortaleza – Brazil.

Abstract: This work analyzes the urban interventions that act on the waterfronts of the harbor area the city of Fortaleza, that since the beginning of the twenty-first century start to set in their urban space some dynamics that bring new thinking to the city. So, there is a new rationality that triggers a series of changes in management models, planning and urban policies. That moment is configured as the need to highlight Fortaleza in the national context, as well as in the global tourism scene. Thus, we discuss how the Mucuripe’s harbor arises especially in the last decade by integrating a coastal portion of the city and as a technical urban founding contribution in the production of space.

Keywords: Waterfronts. Production of space. Urban restructuring. Fortaleza, globalization.

Referências

ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos. B. and MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. São Paulo: Vozes, 2009.

DEL RIO, Vicente. *Desenho urbano e revitalização na área portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da percepção ambiental*. Tese de doutorado. FAU – USP, São Paulo, 1991.

BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, United Nations for Human Settlements/Taurus/Pensamiento, 1997.

BRAUDEL, Fernand; *O Espaço e a História no Mediterrâneo*. São Paulo, SP. Ed. Martins Fontes. 1988.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999

CHESNAIS, Francois. *A mundialização do capital*. São Paulo: Xamã, 1996.

FRIEDEN, Bernard J and SAGALYN, Lynne B. Downtown, Inc.: *How America rebuilds cities*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press, 1989.

HARVEY, David. *A produção Capitalista do Espaço*. São Paulo Annablume, 2005.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 10 ed. São Paulo: Edições Loyola, 1989.

HOYLE, Brian. "Global and local change on the port – city waterfront". *Geographical Review*, Vol. 90, No. 3 (Jul., 2000), pp. 395-417.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

LOGAN, John R and MOLOTCH, Harvey L. *Urban Fortunes: The political economy of place*. The city as a Growth Machine (chapter 3). University California Press, 1987.

SASSEN, Saskia. *As Cidades na Economia Mundial*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

SILVA, Gerardo and COCCO, Giuseppe. *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro, DP&A, 1999.

SMITH, N. *Desenvolvimento Desigual*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós-Modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Tradução: Vera Ribeiro. 2º ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

PENPECİOĞLU, Mehmet. Urban Development Projects and the construction of Neo-liberal urban Hegemony: *The case of Izmir*. DOI: 10.4305/METU.JFA. 2013,(30: 1) 165 – 189.

Sobre a autora

Marília Colares Mendes - Doutorada em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN

Recebido para avaliação em novembro de 2017.

Aceito para publicação em dezembro de 2017.