VICENTE TORRES TOMAZI

URBANIZAÇÃO TURÍSTICA LITORÂNEA E GRANDES PROJETOS
URBANOS PROMOVIDOS POR INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM BELÉM
(PA) E FORTALEZA (CE) ENTRE 1990 E 2010

Dissertação apresentada ao Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo para obtenção do título de Mestre em
Geografia

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientador: Prof. Dr. Eduardo A. Yázigi

São Paulo

2011

Nome: TOMAZI, Vicente Torres

Título: Urbanização turística litorânea e grandes projetos urbanos promovidos por investimentos públicos em Belém (PA) e Fortaleza (CE) entre 1990 e 2010

Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Geografia

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

DEDICATÓRIA

Sendo esse trabalho o resultado de um esforço coletivo que envolveu desde os amigos, colegas e professores da pós-graduação e de outros lugares, até o apoio familiar, indispensáveis à realização desta, dedico esse trabalho a todos que me ajudaram nesse percurso:

Em especial aos meus pais, professores universitários que sempre guiaram, apoiaram e incentivaram minhas incursões pela vida e pelo mundo acadêmico.

Ao meu amor, Thais Pimpão, pela compreensão e apoio nos estudos necessários à realização dessa pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Nesses três anos de pesquisas foram muitos os encontros e aprendizados que só foram possíveis devido às pessoas que agora tenho a oportunidade de agradecer. Assim, meus agradecimentos são:

Ao Professor Doutor Eduardo Yázigi; por abrir mão de seu precioso tempo e proporcionar momentos de extrema lucidez em suas orientações pessoais ou ao grupo de pesquisa Planejamento Territorial do turismo, cadastro no CNPQ, do qual tive grande satisfação em participar. Foram oportunidades incríveis e inestimáveis esses encontros.

Aos professores da pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, pela clareza com que souberam transmitir as questões urbanas aderentes ao tema dessa dissertação.

Ao professor do Departamento de Antropologia da FFLCH, Doutor José Guilherme Magnani, com a certeza de que o mundo, devido aos caprichos da vida, mais do que separar as pessoas, misteriosamente tende a uni-las em outros tempos e espaços.

Aos meus colegas do grupo de pesquisa, em especial ao Flávio, ao Paulo, ao Daniel e ao Felipe, pelo companheirismo e pela cumplicidade nesse momento da vida acadêmica.

Aos meus amigos da graduação, que mesmo longe, pelo exemplo, me incentivam a prosseguir na vida acadêmica.

À Nádia, do Núcleo de Documentação e Registro do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, pela atenção e informações enviadas.

À Elidia, pela cuidadosa revisão do texto e pelos apontamentos que transcenderam a sua obrigação, mas foram muito valiosos.

Às professoras Rosa Ester Rossini e Olga Tulik pelos importantes apontamentos na qualificação e por aceitar participar da banca examinadora.

Por fim, reforço o meu agradecimento Ao Professor Doutor Eduardo Yázigi, pela enorme sabedoria, dedicação e paciência dispensada em suas orientações.

RESUMO

TOMAZI, Vicente T. **Urbanização turística litorânea e grandes projetos urbanos promovidos por investimentos públicos em Belém (PA) e Fortaleza (CE) entre 1990 e 2010.** 2011. 139 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

Nessa pesquisa nos concentramos na urbanização turística litorânea e nos grandes projetos urbanos promovidos por investimentos públicos em Belém (PA) e Fortaleza (CE) entre 1990 e 2010. Esses são realizados no espaço público dessas cidades onde o turismo acontece, e neles, geralmente, quantidades consideráveis dos recursos públicos são investidas e, justamente por isso, devem ser bem aplicadas. Assim, questionamos o modo como essas intervenções urbanas são atualmente planejadas e conduzidas a partir do estudo do fenômeno em duas regiões metropolitanas. Demonstramos quanto custou e quem pagou as intervenções, qual foi sistema e a participação estatal nesse montante; quais equipamentos (turísticos) foram criados, qual foi o impacto no entorno, principalmente no espaço público, e qual o impacto para a população, ou seja, se os novos equipamentos foram socializados. Na capital paraense o enfoque está na série de projetos realizados pelos governos municipal e estadual na orla, mas principalmente no projeto da Estação das Docas, realizado a partir da revitalização de três armazéns do porto, enquanto que em na capital cearense a atenção está voltada para o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura construído no bairro da Praia de Iracema. Conforme procuramos evidenciar, esses grandes projetos urbanos aliados a outras políticas governamentais foram muito importantes na revitalização dos espaços públicos, e se configuram numa peça importante para o desenvolvimento do turismo nesses lugares beneficiando milhões de pessoas.

Palavras-chave: Urbanização turística. Litoral. Grandes projetos urbanos. Investimentos públicos.

ABSTRACT

TOMAZI, Vicente T. **Coastal tourism urbanization and great urban projects promoted by public investments in Belém (PA) and Fortaleza (CE) between 1990 and 2010.** 2011. 139 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

In this research we focus on tourist development in coastal and great urban projects promoted by public investments in Belém (PA) and Fortaleza (CE) between 1990 and 2010. These are held in public spaces of these cities where tourism takes place, and they usually considerable amounts of public funds are invested, and rightfully so, should be well implemented. Thus, we question how these urban interventions are currently planned and conducted from the study of the phenomenon in two metropolitan areas. We show how much it cost and who paid the interventions, which was the state system and the participation by this amount, what equipment (tourist) were created and what was the impact on the environment, especially in the public space, and the impact on the population, ie, if new equipment have been socialized. In the state capital of Pará is the focus on a series of projects undertaken by municipal and state governments on the waterfront, but mainly in the design of the Estação das Docas, made from the revitalization of three warehouses of the port, while in the state capital of Ceará attention is focused on Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura built in the neighborhood of Praia de Iracema. As we seek to show, these large urban projects coupled with other government policies were very important in the revitalization of public spaces, and make up a major component for the development of tourism in these places benefiting millions of people.

Word-keys: Tourism urbanization. Coastal. Great urban projects. Public investments.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	8
1.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICOS.....	13
2 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA LITORÂNEA BRASILEIRA.....	16
2.1 A ZONA COSTEIRA E O LITORAL BRASILEIRO NA PERSPECTIVA DO TURISMO.....	21
2.2 TIPOS DE INTERVENÇÃO URBANA.....	26
2.3 TURISMO, GRANDES PROJETOS URBANOS E PATRIMÔNIO AMBIENTAL URBANO.....	28
3 GRANDES PROJETOS URBANOS E TURISMO EM BELÉM (PA): OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO PERÍODO 1990-2010.....	37
3.1. TURISMO E GRANDES PROJETOS URBANOS EM BELÉM (PA).....	45
3.1.1 Aeroporto Internacional de Belém e Hangar Centro de Convenções da Amazônia.....	49
3.1.2 Complexo Feliz Lusitânia.....	50
3.1.3 Complexo Ver-o-Peso.....	52
3.1.4 Mangal das Garças.....	55
3.1.5 Complexo Ver-o-Rio.....	58
3.1.6 A Estação das Docas.....	63
4 GRANDES PROJETOS URBANOS E TURISMO EM FORTALEZA (CE): OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO PERÍODO 1990-2010.....	73
4.1 MARITIMIDADE E TURISMO DE SOL E MAR EM FORTALEZA (CE).....	73
4.2 URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E GRANDES PROJETOS URBANOS EM FORTALEZA (CE).....	94
4.2.1 Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.....	99
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	111
REFERÊNCIAS.....	125

1 INTRODUÇÃO

Durante os anos de 2006 e 2007, após concluir o curso de bacharelado em Geografia na Universidade Estadual de Londrina, fui morar no município de Praia Grande-SP, localizado na Região Metropolitana da Baixada Santista, litoral de São Paulo. Nesse período, observando e vivenciando as rápidas mudanças na paisagem dessa cidade – notadamente naqueles lugares destinados às práticas turísticas e de lazer – despertou-me um interesse pelo tema da urbanização turística que, inicialmente, se exprimia apenas por esse município e pelo entendimento das questões relativas às consequências sócio-espaciais provocadas pelos investimentos nos diferentes lados da cidade – o lado da praia e o lado após a rodovia, em direção ao continente.

Assim, no início de 2008, procurei o professor Eduardo Yázigi a fim de elaborar uma dissertação a respeito do tema. Após um ano de estudos, junto ao grupo de pesquisa Planejamento Territorial do Turismo – liderado pelo mesmo professor e registrado no CNPq, acatei a sugestão de pesquisar não apenas Praia Grande-SP, mas ampliar minha visão para a totalidade do litoral brasileiro. Desde então, o recorte dessa pesquisa passou a ser *a urbanização turística e os grandes projetos urbanos no território litorâneo brasileiro* – não aqueles padrões de ocupação ligados às residências ocasionais, caso explícito do município em questão, mas exclusivamente grandes projetos urbanos de renovação e requalificação que surgem dos investimentos públicos no ambiente urbano e buscam incentivar as práticas turísticas nesses locais.

Essa mudança de postura metodológica ocorreu em consequência de outra importante contribuição dada pelo professor Yázigi durante uma conversa a respeito do destino dos investimentos no ambiente urbano. A pobreza no Brasil tem origens históricas, mas para superar esse quadro de desigualdades (ano após ano o país figura entre os mais desiguais do mundo em termos de distribuição de renda) o desenvolvimento se impõe como saída. Nesse sentido, o movimento turístico pode dinamizar as economias onde se desenvolve, mas resolver a questão ultrapassa as suas competências. Sem desconsiderar a importância no cotidiano de milhares de pessoas, não basta apenas a filantropia ou a ação social pública e paternalista. É

preciso criar condições capacitando as instituições e promovendo a inserção social através de trabalhos dignos. A iniciativa privada não pode se encarregar da erradicação da pobreza ou da diminuição das desigualdades sociais visto que já arca com uma quantidade enorme de impostos. Justamente por isso, é a iniciativa pública através do Estado quem deve se responsabilizar; é ela quem retém os impostos e com eles pode realizar investimentos nesse sentido.

Ainda a partir de conversas e de leituras de algumas das importantes obras do professor Yázigi referentes ao tema (1999, 2003, 2006, 2009), o enfoque sobre o espaço público ganhou destaque. Isso porque é sobre esse espaço que o poder público pode e deve atuar de forma a garantir uma qualidade de vida extensiva a todos os cidadãos. E nisso o turismo junto ao planejamento urbano têm a colaborar, pois podem servir de motivador para uma melhoria das condições urbanas.

O peso dos investimentos estatais no espaço e nos equipamentos públicos é decisivo. As diversas práticas sócio-espaciais, inclusive o turismo, não podem prescindir da esfera pública para ocorrer. De acordo com Yázigi (2009, p.106):

[...] o espaço público une pessoas, instituições, espalha mercadoria: é o único elo físico que une todos os patrimônios (conjuntos e isolados). Sua personalidade [...] cria [...] um vetor de contágio reprodutivo, tanto no bom quanto no mau sentido. [...] como não se consegue requalificar a cidade inteira de uma só vez [...] sua priorização [...] constitui o principal caminho.

No que diz respeito aos grandes projetos urbanos realizados com investimentos públicos diretos e/ou indiretos (através de incentivos), ou ainda através de parcerias público-privadas, a criação (ou revitalização) de tais espaços tem geralmente entre seus objetivos oferecer aos seus visitantes experiências extraordinárias. Por esse motivo, ao proporcionar uma melhoria do espaço público urbano são apropriados ao turismo. De acordo com Yázigi (2009, p.29-30) a realidade brasileira pede fórmulas sob medida:

[...] os únicos atrativos que decidem a permanência turística de médio e longo prazo são bens territoriais, bens culturais móveis, convenções e negócios, daí derivando a importância da organização territorial do território [...] A organização do território é fundamental para o turismo e indispensável para o habitante comum.

Desse modo, se a realização de intervenções urbanas é inevitável para a própria existência das cidades que buscam adaptar as suas formas às novas funções que vão surgindo, resta-nos discutir o sentido que elas devem seguir.

Nessa pesquisa nos concentramos nos grandes projetos urbanos realizados pelo Estado no espaço público das superfícies das cidades litorâneas brasileiras onde o turismo acontece, pois neles, geralmente, quantidades consideráveis dos recursos públicos são investidas e, justamente por isso, devem ser bem aplicadas. Portanto, o que aqui se procura problematizar é o modo como essas intervenções urbanas são atualmente planejadas e conduzidas. Buscamos entender como esse fenômeno se manifesta na escala urbana a partir do estudo do fenômeno em duas regiões metropolitanas: Belém (PA) e Fortaleza (CE). Para isso, procuramos demonstrar quanto custou e quem pagou as intervenções, qual o sistema e a participação estatal nesse montante; quais equipamentos (turísticos) foram criados e qual foi o impacto no entorno, principalmente no espaço público, e qual o impacto para a população, ou seja, se os novos equipamentos foram socializados.

O território enquanto um “conceito político de apropriação e normatização; como tal, requer o tempo de tudo que é processual, isto é, sem fim” (Yázigi, 2009, p.30). Assim, a análise histórica dessa pesquisa se justifica na busca de aprender com o passado, compreender o presente e obter subsídios que sirvam ao planejamento futuro. O objetivo deve ser a qualificação do espaço geográfico “por simples respeito ao cidadão comum que nela vive” (YÁZIGI, 2009, p.32). Desse modo, buscamos expor uma periodização para cada lugar analisado que demonstre os eventos que marcam as mudanças em curso. Situamos os principais projetos analisados – Estação das Docas - Belém (PA) e Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura- Fortaleza (CE) – entre esses eventos que marcam um novo tempo ou período.

Conforme Yázigi (1999) vem alertando há mais de uma década, como a urbanização do litoral brasileiro aumentou vertiginosamente, em apenas meio século, a cidade quilométrica que está se formando ao longo do Atlântico necessita urgentemente de um diploma jurídico efetivo, com princípios de ação articulada, à semelhança das regiões metropolitanas que dê conta da organização desse território (YÁZIGI, 2003). Essa organização, do ponto de vista do turismo e do espaço público, deve primar pela excelência da qualidade arquitetônica e urbanística. Yázigi (2009, p.53-54) afirma que o

[...] turismo de lazer é tonificado por ambientes convenientes e cativantes
[...] se trata de [...] aperfeiçoar lugares potencializando funções. Nesse sentido, a arquitetura e urbanismo desempenham papéis de primeira ordem

[...] não existe turismo sem consideração por esses elementos: até nas práticas ecológicas, ou se passa por cidades ou se acaba urbanizando os pontos de apoio de trajeto. [...] o que mais interessa trabalhar são os valores [...] seu valor no cotidiano e, conseqüentemente, para turismo [...]. Nossas belas praias, grandemente poluídas, não são suficientes para compensar as perdas urbanas

Em um nível simbólico, a qualidade ambiental urbana também precisa ser considerada. Desde Simmel (1967) a questão da relação psíquica com o espaço urbano tem sido abordada. Frémont (1980) também chamou a atenção para esse aspecto do espaço vivido. O psicanalista James Hillman (1993) preocupado com essa relação também considera necessário criar espaços para o contato humano, especialmente ao nível do olhar, visando a saúde psíquica e bem-estar dos habitantes. Para ele, a falta desses espaços pode gerar violência contra outras pessoas e contra objetos que representam a falta de uma *alma*. O sentido do planejamento territorial, portanto, deve ser a reafirmação dos lugares da identidade.

Além disso, por suas próprias características, os grandes projetos urbanos podem servir de pedra angular (aquela que dá o impulso) para uma nova mentalidade urbana ligada ao desenvolvimento do turismo. Nesse sentido, esses grandes projetos ao (re)valorizar o patrimônio ambiental urbano podem reafirmar os lugares da identidade. Como afirma Yázigi (2003, p.13), “o desenvolvimento turístico pode ser um trampolim para a cidadania, já que se nutre de cultura e qualidade ambiental”. O turismo, então, pode servir como um impulso no sentido de garantir um ambiente melhor a todos.

Nesse contexto, o “patrimônio ambiental urbano, em condições ideais, seria um dos principais ingredientes da qualidade de vida que a cidade pode oferecer” (YÁZIGI, 2003, p.56). Conjuntos arquitetônicos, espaço público com seus equipamentos e mobiliário; espaços naturais integrados a esse meio; quaisquer adereços ou obras de arte urbana. O traço de união é formado num contexto de relações dado pelo homem, onde a idéia de conjunto é fundamental. O ambiente em discussão se identifica com o lugar, mas não é coisa física, é relação. A ambiência considerada é o espaço social, fisicamente assentado com toda sua complexidade de relações sociais, econômicas, estéticas, psicológicas, de animação e outras, produtos da regulação local (YÁZIGI, 2003, p.58-61).

As cidades brasileiras, inclusive em muitas onde o turismo acontece, possuem padrões de qualidade urbana sofríveis. Essa situação leva à criação e

execução de grandes projetos que, em certos casos, se apresentam como redutos, enclaves ou bolhas turísticas (JUDD, 1999), lugares onde os visitantes de uma cidade geralmente freqüentam isolados da população e da tenebrosa paisagem arquitetônica e urbanística e que não permitem ou dificultam o contato entre turistas e moradores locais. Essa questão remete ao uso dos lugares, sinônimo de espaço geográfico (MILTON SANTOS, 2001). Em alguns casos são apontadas conseqüências indesejáveis como a expulsão da população para áreas distantes de onde esses projetos são implantados, processo conhecido como *gentrificação*.

No entanto, de acordo com Fainstein e Gladstone (1999, p.36), a segregação espacial está em contradição com valores de diversidade e igualdade¹, mas também serve para manter a paz em situações onde, dada a subjacente estrutura social, o conflito é inevitável. Assim, a menos que se tome a posição de que a proximidade irá criar tolerância, não se pode facilmente eliminar estes cordões sanitários sem uma depuração das bases estruturais subjacentes à divisão social. A separação espacial pode perpetuar a hostilidade social; por outro lado, dependendo da situação, ela pode também atenuar a intensidade do antagonismo. Em certos casos, uma melhor integração do espaço não atacaria as causas raízes, enquanto que muito provavelmente aumentaria o conflito e espantaria potenciais visitantes. O turismo não pode ser responsabilizado por problemas que não são exclusivos do desenvolvimento de suas atividades. Essa é uma visão pessimista que por muito tempo dominou a ciência crítica e as visões acerca do turismo. Muitas vezes, em algumas cidades onde as práticas turísticas se desenrolam, a população local beneficia-se da renda gerada e das facilidades implantadas para o turismo. Assim, a segregação espacial pode estar diminuindo apesar das aparências. Ademais, de acordo com a metodologia adotada para a medição de tal fenômeno, os resultados podem ser discrepantes².

Na primeira seção deste trabalho, apresentamos as bases conceituais e teóricas de nossa pesquisa, notadamente a discussão acerca da urbanização turística litorânea, grandes projetos, tipos de intervenção e patrimônio ambiental urbano. Nas seções seguintes analisamos dois grandes projetos urbanos realizados com investimentos públicos no período 1990-2010. Na segunda seção damos destaques aos grandes projetos de intervenção urbana em Belém (PA),

¹ Sobre as conseqüências da segregação sócio-espacial intra-urbana ver Carolina Flores (2006).

² Sobre metodologias de análise da segregação sócio-espacial ver SABATINI e SIERRALTA (2006).

principalmente o projeto da Estação das Docas, e, em seguida, tratamos do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, em Fortaleza-CE. Por fim, expomos nossas considerações finais acerca dos grandes projetos de intervenção urbana voltados para o turismo realizados nesses municípios.

1.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICOS

A ausência de fontes bibliográficas confiáveis e em abundância que nos proporcionasse uma visão abrangente acerca do tema e pertinente ao recorte teórico-metodológico e espaço-temporal nos levou a eleger apenas duas cidades para a análise: Belém (PA) e Fortaleza (CE). Esse trabalho está baseado principalmente em fontes primárias obtidas diretamente em sites oficiais, no Núcleo de Documentação e Registro do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, na Companhia das Docas do Pará, na PARATUR – órgão oficial de turismo do estado – e em fontes secundárias oriundas de estudos acadêmicos e científicos realizados em universidades brasileiras, principalmente aquelas localizadas em regiões litorâneas. Baseia-se também em algumas publicações não-científicas, mas que foram bastante oportunas, como reportagens e notícias de jornais, pois revelaram, entre outras coisas, aspectos dos lugares pesquisados e de algumas das intervenções urbanas realizadas nas cidades analisadas. A pesquisa e vivência nesses lugares, ainda que rápida, propiciou um *olhar turista* sobre esses lugares que também contribuíram para as idéias expostas nessa dissertação.

Iniciamos a pesquisa procedendo a uma periodização que remete a uma breve evolução do desenvolvimento do turismo nesses dois lugares. O procedimento metodológico para o seu reconhecimento deve prever uma análise histórica do espaço geográfico como um sistema indissociável entre um sistema de objetos e um de ações (MILTON SANTOS, 1996). A partir dessa perspectiva, as cidades e a urbanização podem do mesmo modo ser compreendidas como um processo permanente de transformações sistêmicas entre as ações e seus objetos. Assim também, as intervenções urbanas – que criam esses objetos - devem ser entendidas

como processos permanentes envolvendo ações necessárias à sobrevivência das cidades.

O tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente. Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades ou funções do presente. [...] Mas, como o valor técnico da forma é determinado não a partir da própria forma, mas da necessidade da estrutura donde ela surge, ou que nela se encaixa [...] o valor da forma deve mudar na proporção em que muda a estrutura (MILTON SANTOS, 1985, p.53-56).

Em Belém-PA, a recente estruturação e/ou reestruturação voltada para atividades de turismo e lazer, levou a criação de diversos espaços, notadamente a Estação das Docas. Em Fortaleza-CE o foco está sobre o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. Em comum os projetos analisados possuem o fato de coexistirem no atual momento histórico, respondendo as necessidades de seu tempo. A escolha desses dois lugares turísticos e suas respectivas intervenções urbanas para uma análise mais particularizada pretende ser uma amostragem significativa do fenômeno em questão. Nesses casos, os lugares apresentam esses equipamentos como um dos seus principais atrativos.

As intervenções urbanas analisadas foram eleitas em função de: situarem-se em diferentes macrorregiões geográficas do Brasil (Nordeste e Amazônia) permitindo uma amostragem em diferentes ambientes e paisagens naturais; ocorrerem em lugares reconhecidamente turísticos, ou seja, apresentam uma densidade de equipamentos, frequência e uma imagem turística; apresentarem grandes projetos urbanos realizados há mais de dez anos, o que permite uma avaliação mais criteriosa; ocorrerem em cidades grandes, pólos regionais e turísticos, com mais de um milhão de habitantes, situadas em frente às águas (ou *waterfronts*) do litoral brasileiro.

Portanto, nessa pesquisa, procederemos à análise morfológica dessas paisagens urbanas, buscando compreender as relações entre os processos sociais e suas transformações e as relações entre as formas e os aspectos funcionais. A paisagem pode ser considerada resultante das relações entre processos sociais e processos naturais (MAGNOLI, 1982). A paisagem é também um sistema na medida em que, a partir de qualquer ação sobre ela impressa, com certeza haverá uma reação correspondente, que equivale a uma alteração morfológica parcial ou total (MACEDO, 1999). A paisagem é, portanto, sempre dinâmica, ou, nas palavras de

Milton Santos (1996), a paisagem é a acumulação desigual do tempo. Juntas, a paisagem e sociedade constituem variável complementar, cuja síntese, sempre por refazer, é o espaço geográfico; síntese esta, sempre provisória e sempre renovada, das contradições e da dialética social. Assim, a compreensão da paisagem supõe a compreensão da *forma-conteúdo* por meio da realidade social que nela existe e de seu funcionamento através do funcionamento global da sociedade. A paisagem apresenta-se, pois, como fragmento do espaço total, podendo ser apreendida, de diversos modos. Nesse sentido, nos auxiliou o uso das imagens e das fotografias obtidas em estudo de campo, realizado em abril de 2011, revelando as paisagens, principalmente ao mostrar os aspectos formais dos grandes projetos urbanos realizados nesses lugares turísticos. Por fim, o estudo do uso do território, entendido aqui como o lugar turístico, nos permite identificar os agentes que usufruem dessas novas formas-conteúdo e compreender suas relações com as práticas turísticas.

Apesar de outras perspectivas de análise da paisagem, do território e do espaço geográfico, acreditamos que este caminho metodológico apresenta condições para a compreensão crítica da urbanização turística nesses lugares.

Em resumo, o que se espera é poder analisar as relações entre localização, objeto, forma, função, agentes, usos e qualidade ambiental e territorial dos locais referenciados. Para atingir esses objetivos, procedemos ao levantamento bibliográfico acerca do tema; estudo sistemático da bibliografia pertinente ao tema, através da elaboração de fichamentos contendo as idéias principais dos autores; análise da paisagem e da configuração territorial dos casos eleitos (Belém-PA; Fortaleza- CE) através do uso de imagens de satélite e fotografias obtidas em campo; reconhecimento dos processos espaciais, agentes e objetivos envolvidos nas intervenções urbanas, com ênfase a análise da participação estatal; análise das funções e usos atribuídos aos grandes projetos urbanos em estudo.

2 FUNDAMENTOS TEÓRICO-CONCEITUAIS DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA LITORÂNEA BRASILEIRA

Nesta seção procuramos explicitar as bases conceituais e teóricas dessa pesquisa. Essas giram em torno do desenvolvimento da maritimidade e do turismo de sol e mar, da urbanização turística litorânea, dos tipos de intervenção, dos grandes projetos e da idéia de patrimônio ambiental urbano.

Na literatura consagrada ao mar e ao marítimo, os pesquisadores que analisam o fluxo turístico internacional se impõem, em termos quantitativos, àqueles destinados às zonas litorâneas. Entre os que remetem ao fenômeno de valorização dos espaços litorâneos nos trópicos Cazes³ (1989 apud DANTAS, 2004) merece destaque por explicitar a concentração dos fluxos turísticos internacionais em países possuidores de zona costeira. Conforme o citado geógrafo, do fluxo total, 75,8% se concentra em estados dispondo de pelo menos um espaço marítimo, 21% em áreas insulares e somente 3,2% são atribuídos aos países sem fachada costeira, totalizando mais de 90% do fluxo turístico internacional dos países do Sul em via de desenvolvimento (incluídas as ilhas), com um volume correspondente a 500 milhões de turistas e ao qual seria interessante acrescentar o volume dos fluxos nacionais (DANTAS, 2004).

As obras de referência apontam para duas dimensões características do processo de valorização das zonas de praia: a primeira relacionada aos países desenvolvidos e a segunda aos países em via de desenvolvimento. Nos países desenvolvidos, após a Segunda Guerra Mundial, mudanças de ordem econômica e social determinam, de um lado, o aumento do salário das populações e, de outro lado, a criação de políticas sociais propiciadoras do direito de gozar férias remuneradas. Isso ocasiona uma generalização e uma transformação crescente do caráter elitista do turismo para um *turismo de massa*. A partir da década de 1970, estes estudos sublinham a ampliação desses fluxos ao atingirem dimensões continentais, em resposta principalmente às transformações ocorridas no domínio dos transportes aéreos.

³ CAZES, Georges. **Les nouvelles colonies de vacances?**. Paris: Éditions l'Harmattan, 1989.

Este ponto de partida permite a compreensão do processo de ocupação e valorização das zonas de praia dos trópicos. Nesta perspectiva se inscreve a abordagem cultural, na tentativa de compreender a modificação da relação dos homens com o mar, evidenciando, as obras que remetem à realidade vivenciada nos trópicos. Ao se tomar como ponto de partida as representações relacionadas ao mar, busca se entender as relações que os homens estabelecem com o meio e com o espaço, dado explicador de uma mudança de mentalidade que potencializa os espaços litorâneos nos trópicos (DANTAS, 2002).

Esta mudança resulta de uma intercomplementaridade entre os aspectos de ordem social, econômica e tecnológica associados a uma dimensão simbólica. Assim, parte-se da premissa de que a produção de formas e a geração de fluxos dirigidos para o litoral são, concomitantemente, causa e efeito da emergência, sobre estas zonas, de novos valores, hábitos e costumes que fazem com que o mar, o território do vazio e do medo, se torne atraente para a sociedade contemporânea (CORBIN, 1989).

Considerando os trópicos, a reversão de imagem associada ao mar e ao marítimo pode ser interpretada, quer seja como um fenômeno de origem externa, no caso dos países conhecedores de um fluxo turístico internacional importante, quer seja como um movimento próximo do ocorrido no Ocidente, no caso dos países menos tocados por estes fluxos. Enquanto um fenômeno de origem externa, a presente perspectiva de análise leva em conta fluxo de informações que constrói e alimenta novas representações dos trópicos no mundo desenvolvido. As representações favorecem o gerenciamento do litoral e a urbanização da orla marítima das cidades de acordo com uma demanda majoritariamente turística, aquela originária de um turismo balneário nascido do turismo de massa dos países desenvolvidos (DANTAS, 2002, 2004).

O aumento considerável dos fluxos turísticos nas últimas décadas seria a condição para as cidades não darem as costas para o mar, lógica antes característica das cidades comerciais, onde, apesar de seus entrepostos e portos se voltarem para o mar, elas e todas as ilhas se voltavam para o continente (zonas de plantação). No Brasil, somente após os anos 1970 que algumas cidades redescobriram o mar, colocando em destaque uma maritimidade originária de demanda externa, e que suscitou novo gerenciamento dos litorais, com o

estabelecimento de estações turísticas e marinas, bem como intensa urbanização da beira-mar das cidades litorâneas. Este tipo de ordenamento suscita a abertura destas cidades para o mar, rejeita a maritimidade tradicional (ligada à pesca, ao comércio e a marinha nacional) e oferece uma decoração paisagística marítima. É de fato uma maritimidade ofertada aos turistas (DANTAS, 2004).

A tese de uma adequação ao fluxo de informação originário dos países desenvolvidos determina a valorização das zonas de praias a partir de uma demanda turística não inscrita no quadro de representações ainda dominantes nos países tropicais. Esta valorização se funda sobre as representações que fazem sonhar os turistas dos países desenvolvidos e que são adaptadas pelos governantes locais como uma estratégia de desenvolvimento econômico. Assim, a cidade se acha transformada para atrair fluxos turísticos. No entanto, não há somente a construção de uma imagem midiática dos países tropicais pelos ocidentais a exercer poder de atração em relação aos consumidores de praia. Observa-se, também, um fenômeno de incorporação dos hábitos, valores e costumes ocidentais por parte dos habitantes dos trópicos. A oposição entre maritimidade externa-moderna e maritimidade interna-tradicional deve então ser relativizada (DANTAS, 2004).

Na realidade, encontram-se grupos locais que produzem os mesmos territórios e alimentam os mesmos desejos existentes na Europa. Assiste-se a uma mudança de mentalidade de grupos locais em relação ao mar. É neste quadro que se pode inscrever o desejo pelo mar no Brasil, próximo daquele da invenção da praia no Ocidente; uma transposição pura e simples dos esquemas conceituais ocidentais para outra realidade, a dos países em via de desenvolvimento, ou seja, fundar-se em sistema de representações que tornam as praias atraentes para os europeus.

Neste domínio, a obra de Corbin (1989) constitui a referência maior. De acordo com esse historiador o desejo pelos espaços litorâneos surge entre 1750-1840, com a invenção das praias. Anteriormente, as praias eram portadoras de imagens repulsivas que impediam a consideração do charme desses espaços e do mar. Uma mudança de olhar foi necessária para poder a sociedade européia se beneficiar da atmosfera litorânea. Esta mudança se efetiva progressivamente por meio da indicação de um quadro científico e, principalmente, simbólico contrário àquele que apresentava imagens repulsivas do mar. A reversão dessa imagem

repulsiva se opera entre 1660 e 1675 graças aos progressos científicos alcançados principalmente no domínio da oceanografia e a emergência de três fenômenos que modificam o sistema de apreciação: a teologia natural, a exaltação das costas holandesas e a moda de viajar na baía de Nápoles.

Os românticos, os médicos (os higienistas) e a nobreza contribuíram no desenvolvimento de novas práticas marítimas. O primeiro grupo mediante criação de um discurso coerente sobre o mar. O segundo, por meio de um discurso médico que provoca a corrida às estações balneárias e dos adeptos da natação às praias. O terceiro, como indicador de um efeito de moda na sociedade. Apesar dos românticos não serem os responsáveis pela descoberta do mar, foram eles, de acordo com Corbin (1989), responsáveis por um discurso que enriqueceu poderosamente os modos de deleite da praia e acentuou o desejo inspirado por esta indecisa fronteira.

No que se refere às práticas marítimas ligadas ao tratamento terapêutico, tem-se o banho de mar, os passeios de barco e as estadas nas ilhas. As prescrições de banho de mar como tratamento provocam a corrida massiva de doentes às estações balneárias. Estes doentes, acometidos pela melancolia e depressão, tentam acalmar suas angústias. Este quadro se inscreve num discurso médico, que assume, codifica as práticas marítimas e prescreve o banho de água fria a ambiência marítima. A prescrição dos passeios de barco e das estadas nas ilhas, como tratamento das doenças pulmonares, privilegia a virtude do ar em relação à água. Isto resulta, segundo Corbin (1989), do sucesso da teoria de Lavoisier que, insistindo (a partir de 1783) sobre a importância do bem respirar, reforçou o papel da praia nos tratamentos terapêuticos. É a ocasião do surgimento da ginástica e da natação. Este prazer consiste em um esforço, combate à gula, e sobrecarga de energia, que corresponde a um desejo de desafiar o mar. Significa um modelo masculino de banho de mar que se harmoniza com a ginástica. Para os homens a natação representa também uma prova de coragem e exaltação, pois as mulheres ficavam próximas aos seus automóveis, às vezes ao lado de seus banhistas. As práticas mencionadas eram desenvolvidas pela aristocracia, que possuía papel marcante na sua difusão e promoção, provocando um efeito de moda determinante do sucesso das estações balneárias.

Para que a idéia de viajar por prazer vingasse no imaginário ocidental, foi preciso que uma série de mudanças estéticas e intelectuais fosse sendo

gradativamente desenvolvidas: a valorização da natureza, a “descoberta” das paisagens e de cenas “pictórescas”, a noção de lazer em oposição ao estresse da vida moderna e a ascensão do individualismo, entendido como processo histórico que generalizou a moderna concepção de indivíduo, enquanto um ser dotado de *subjetividade*. Tudo isso também está relacionado ao desenvolvimento do capitalismo e aos fenômenos de industrialização, mudanças nas condições de trabalho e urbanização.

Essas transformações criaram as condições para o surgimento dos primeiros empreendimentos voltados ao turismo como uma atividade de massas. O surgimento dos agentes de viagens, a construção de ferrovias e de hotéis modernos possibilitou a transformação do *Grand Tour* que os jovens aristocratas ingleses faziam desde o século XVI numa oportunidade aberta a um número cada vez maior de pessoas (CORBIN, 1989). O século XX foi determinante na propagação do *turismo de massa*. Boyer (2003) detalha-nos esta transição internacional, destacando um período para a sua consolidação: o ano de 1936, com os ganhos trabalhistas franceses que iriam desencadear grandes mudanças nos outros países, ocasionando uma “nova política trabalhista mundial”. A sociedade moderna com os direitos trabalhistas dividiu o tempo em dois: tempo do trabalho e tempo do ócio e lazer. Tais mudanças foram fundamentais para o desenvolvimento de uma grande cadeia mundial turística.

Em relação ao Brasil, Linhares (1992) procura situar seus estudos conforme o quadro de transformações tratado. Inicialmente apresenta uma seqüência evolutiva lógica, originada na Europa e que chega posteriormente à América de Sul. Ele descreve, portanto, um movimento produzido na França (Deauville, Biarritz, Trouville), na Bélgica, e depois na América do Sul, no Chile (Viña del Mar), no Uruguai (Punta del Leste) e, por fim, no Brasil, no Rio de Janeiro (Leme, Copacabana, Ipanema). Insere este processo de valorização no mesmo sistema valorativo, mostrando o papel encenado pelos românticos brasileiros, e pela nobreza, que difundiam as práticas marítimas modernas no novo continente. No que diz respeito à aristocracia como geradora de um efeito de moda, o sociólogo apresenta seu homólogo brasileiro, aquele que introduziu o banho de mar como tratamento terapêutico no Brasil, o Imperador D. Pedro II.

Foi apenas nas primeiras décadas do século XX que o turismo organizado começou a funcionar, tendo como principal centro a cidade do Rio de Janeiro. Surgiram os primeiros guias, hotéis turísticos, órgãos oficiais e agências de viagens. Alguns marcos históricos são a construção do hotel Copacabana Palace (em 1923) e a criação da Sociedade Brasileira de Turismo (DANTAS, 2004).

O trabalho evidencia uma civilização cujo Ocidente é o espelho. Não há indicação da complexidade e da variedade anteriormente mencionada, por se adotar metodologia baseada na idéia da ocorrência de simples transferência dos modelos ocidentais nos trópicos. Corbin (1989) indica um quadro complexo das práticas e da afinidade dos europeus com as zonas marítimas. A propósito das comunidades litorâneas tropicais há também o estabelecimento de relações complexas e variadas com o mar. Linhares (1992) é influenciado pelo modelo ocidental de valorização das zonas de praia. Por se achar a imagem estereotipada desta zona profundamente reforçada, pode-se associá-la à idéia de que ao molde do Ocidente o vivenciado na Martinica, e por extensão no Brasil, seria, remetendo à obra de Corbin, um território do vazio tropicalizado (DANTAS, 2004).

Como veremos nos capítulos 2 e 3, mais do que uma simples transferência de modelos, a complexidade das práticas e afinidades marítimas e turísticas nas cidades de Belém-PA e Fortaleza-CE acabou por influenciar as formas urbanas e os grandes projetos a elas associadas.

2.1 A ZONA COSTEIRA E O LITORAL BRASILEIRO NA PERSPECTIVA DO TURISMO

A zona costeira, região que se estende desde o início da plataforma continental até as nascentes dos rios das bacias hidrográficas que deságuam no mar, é uma região de grande importância natural, social e econômica, Região peculiar do ponto de vista ecológico, envolve a transição entre o meio aquático, marinho e dulcícola, terrestre e aéreo, com intensas trocas de nutrientes e energia entre eles.

A costa brasileira apresenta-se bastante heterogênea, com cada porção apresentando características próprias. Assim, o Norte se caracteriza pela ocorrência de planícies lodosas; o Nordeste, pelas dunas, rias e recifes de franja; o Leste, pelos recifes de franja, parcéis e deltas; o Sudeste pelas baías e lagunas e o Sul pelas lagunas. Apresentando 7.367km de extensão – sem considerar as baías e reentrâncias, o que totalizaria cerca de 8.500km, o extenso litoral brasileiro inclui 17 estados e apresenta uma enorme importância sob diversos aspectos (históricos, econômicos, culturais, políticos, sociais, espaciais, etc.). É o mais extenso setor costeiro Tropical do mundo em um só país, composto por mosaicos de ecossistemas de alta relevância ambiental, tais como manguezais, restingas, campos de dunas, estuários, recifes de coral, marismas, praias, falésias, costões rochosos, entre outros. Além disso, é nele que estão localizadas as maiores manchas residuais de Floresta Atlântica, inclusive a maior manifestação contínua deste bioma, envolvendo as encostas da Serra do Mar, nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Paraná (AZIZ AB´SÁBER, 2006; BRASIL, 1996).

Com relação aos aspectos sociais, econômicos e da ocupação territorial, a zona costeira brasileira apresenta particularidades, como a alta concentração de população nesta região, a ocorrência de complexos industriais e portuários e a grande disponibilidade de recursos naturais (renováveis e não-renováveis), o que implica em um quadro de necessidades de preservação e conservação destes recursos, atingidos por impactos ambientais com características específicas. Os aspectos sócio-econômicos, indissociáveis dos físico-naturais, estão diretamente relacionados com o padrão de ocupação e sua variação no tempo, servindo de indicadores significativos que auxiliam a compreensão das pressões ambientais as quais a zona costeira brasileira está sujeita. Com o processo de industrialização e a consolidação do aspecto urbano-industrial no país, houve uma concentração de setores industriais nas zonas portuárias, necessitados de insumos externos e de meios de exportação de seus produtos. Surgiram então os grandes complexos industriais costeiros, tais como Cubatão (SP) e Camaçari (BA) (MORAES, 1999).

Posteriormente, com o fenômeno das “segundas residências” (casas de veraneio) – que se caracterizou como um fenômeno numericamente expressivo da urbanização litorânea, conforme demonstrou Olga Tulik (2001) para o caso paulista – houve uma tendência de ocupação dos vazios existentes, surgindo um novo

mercado de especulação imobiliária e valorização das terras, que gerou uma situação fundiária tensa e conflitante. Aliado a este fato, houve um movimento de migração causado pela industrialização, que levou ao litoral um grande contingente de pessoas que não foram absorvidas pelos mercados que emergiram. As populações não absorvidas constituíram grupos marginais que exercem forte pressão social em relação aos serviços urbanos (MORAES, 1999).

Junto à urbanização, à industrialização e à especulação imobiliária no litoral, um vetor de ocupação, principalmente após a década de 1980 no litoral brasileiro tem sido a urbanização turística com a construção de equipamentos de infraestrutura, alojamentos e centros turísticos. Estes equipamentos não estão alheios aos conflitos oriundos da valorização da terra e da busca dos melhores espaços litorâneos, atuando como um dos grupos de pressão para a ocupação de novas áreas (MORAES, 1999).

Bertha Becker (1999, p.184-186) ressalta o valor estratégico da zona costeira por ser uma zona de articulação entre o que se passa na terra e as articulações pelo mar, ponto de contato das grandes articulações, dos grandes circuitos de circulação logístico e planetário. Ao mesmo tempo a natureza da zona costeira é (re)valorizada, não só pelo turismo e pelo lazer, mas também como fonte de recursos, passíveis de utilização nas tecnologias, como é o caso, da plataforma continental, do petróleo, do manganês, e outros recursos. É também valorizada pelos riquíssimos recursos bióticos (muitos ainda não bem conhecidos) e também pela biodiversidade fantástica que é uma fonte de informação sobre a vida. A autora destaca que está se verificando, em âmbito mundial, todo um movimento de políticas, não só do meio ambiente em geral, como da zona costeira, que tem sido objeto de programas e projetos para o ordenamento do uso e da conservação ambiental, dando a Agenda 21 ênfase a toda a parte oceânica e costeira. Nesse cenário, o turismo já é extremamente importante na economia e se transformou num dos mais importantes vetores da ocupação litorânea no Brasil, com uma multiplicação de complexos imobiliários, de balneários e marinas, mas que cresceu de forma bastante desordenada.

Considerando toda a problemática socioambiental que envolve a zona costeira, ficava cada vez mais evidente, principalmente após a Rio – 92, a necessidade da adoção de medidas com vistas ao uso sustentável e controle dos

vetores de degradação. Derivado do gênero zoneamento ambiental presente na Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938/1981) atribuiu-se grande importância ao zoneamento costeiro como um dos principais instrumentos de política ambiental, juntamente com os planos de ação e de monitoramento costeiro.

Dentre as várias espécies de zoneamento ambiental (zoneamento industrial, zoneamento urbano, zoneamento de unidades de conservação, entre outras), o zoneamento costeiro é regido por uma série de normas específicas direcionadas à proteção e a gestão da zona costeira. A zona costeira brasileira foi considerada patrimônio nacional pela Constituição Federal de 1988 (art. 225, §4º), sendo que sua utilização deve ser feita na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quando ao uso dos recursos naturais. Assim, coube ao Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC, (instituído pela Lei 7.661/1998) regular o uso e a ocupação do território costeiro tornando-se *norma* que delineia a política de gestão da zona costeira em todo o território nacional. Ele visa orientar o uso racional dos recursos ali presentes, de forma a contribuir para elevar a qualidade de vida de sua população, e a proteção do patrimônio natural, histórico, étnico e cultural (BRASIL, 2001).

A Lei 7.661/1998 (BRASIL, 1996) determina que, dentro do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, o zoneamento deve dar prioridade à conservação dos recursos naturais, em especial aos:

- I – recursos naturais, renováveis e não renováveis; recifes, parcéis e bancos de algas; ilhas costeiras e oceânicas; sistemas fluviais, estuarinos e lagunares; baías e enseadas; praias; promontórios, costões e grutas marinhas; restingas e dunas; florestas litorâneas, manguezais e pradarias submersas;
- II – sítios ecológicos de relevância cultural e demais unidades de preservação permanente;
- III – monumentos que integrem o patrimônio natural, histórico, paleontológico, espeleológico, arqueológico, étnico, cultural e paisagístico.

Na zona costeira brasileira há todo um conjunto de ecossistemas, recursos naturais e componentes do patrimônio cultural que são característicos desta área, demandando ações específicas de conservação e preservação. Este contexto implica que o zoneamento costeiro apresente especificidades que não estão necessariamente presentes nas outras espécies de zoneamento. Do ponto de vista metodológico, envolve todo um processo de diagnóstico e debates políticos que culminam em um planejamento de curto, médio e longo prazo para a zona costeira.

Dessa forma, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro deve ser aplicado com a participação da União, Estados e Municípios, através de órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA). Os Estados e Municípios podem instituir seus planos de gerenciamento costeiro através de lei, observando as regras do plano nacional. Os planos devem estabelecer normas e diretrizes sobre o uso do solo, do subsolo, das águas e limitações à utilização dos imóveis, prevalecendo sempre a disposição mais restritiva.

A existência de competências repartidas para o zoneamento ambiental, e em especial para o zoneamento costeiro, não implica que o zoneamento estadual seja o somatório dos zoneamentos municipais e que o zoneamento nacional seja o somatório dos zoneamentos estaduais. Cada esfera apresenta objetivos específicos ligados diretamente à escala de trabalho envolvida e dinâmicas que transcendem a somatória dos zoneamentos das unidades políticas que a compõe. A lei determina que os planos possam estabelecer normas e diretrizes sobre o uso do solo, bem como estabelecer limitações ao uso de imóveis na zona costeira. Isto significa que os planos poderão impor restrições ao direito fundamental de propriedade. As ações devem ser coordenadas entre a União, Estados e Municípios.

Para os municípios costeiros existem estes dois instrumentos legais de ordenamento do uso do solo à disposição das autoridades locais: o zoneamento costeiro, e o zoneamento urbano, decorrente do Plano Diretor Municipal. O Plano Diretor é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes; integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas; integrantes de áreas de especial interesse turístico; inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) indica-o como a política básica de desenvolvimento, expansão e organização urbana tendo como um dos seus instrumentos, o zoneamento ambiental (urbano).

Ambos os zoneamentos (costeiro e urbano) genericamente apresentam finalidades distintas, entretanto, na escala municipal, estas finalidades se aproximam bastante. A imposição, por exemplo, de restrições como o coeficiente de edificação, previstas em um zoneamento urbano, apesar de não ser objeto do zoneamento costeiro, nesta escala, apresenta conseqüências diretas nos objetivos delineados para o gerenciamento costeiro. Tal fato deve ser considerado, pois um dos grandes

problemas existentes nas áreas costeiras é sua ocupação quase descontrolada. Os ecossistemas e recursos naturais objeto do zoneamento costeiro sofrem direta ou indiretamente os efeitos desta ocupação. A harmonização dos instrumentos, ao invés do conflito entre eles, pode contribuir para que se ordene este processo. Assim, por haver necessidade, tanto do Plano Diretor, como do Plano Municipal de Gerenciamento Costeiro, de serem aprovados por lei, devendo ambos prever as diretrizes gerais do zoneamento urbano e do zoneamento costeiro, respectivamente, é possível afirmar – do ponto de vista teórico – que uma *norma* pode abranger as duas funções na esfera municipal. Da mesma forma, a lei de zoneamento urbano pode incorporar as diretrizes do zoneamento costeiro, bem como as constantes e determinadas pelos Planos Nacional e Estadual de Gerenciamento Costeiro.

É preciso lembrar, por fim, que o litoral é essencial para o turismo brasileiro. Como evidência disso temos o resultado da Pesquisa Nacional Hábitos de Consumo do Turismo Brasileiro (BRASIL, 2009). Quando questionados sobre “qual o tipo de lugar mais gosta de visitar em suas viagens turísticas no Brasil” 64,9% dos clientes atuais e 68,2 % dos clientes potenciais responderam “praia”.

No contexto do pensamento atual sobre o planejamento territorial, onde a noção espacial se configura na forma de redes e clusters, a noção de litoral se expande para envolver lugares e beneficiários que estão a centenas e até milhares de quilômetros de distância do mar. Assim, de acordo com Yázigi (p.122, 2009)

Na medida em que o conjunto de cidades costeiras tende a fazer do Atlântico Sul um continuum urbano (e de esgotos), ligando-se ainda com centros que vão se afastando da costa, torna-se imperativo estender as áreas de controle até as origens de tudo o que se conecta e cria interdependência. Logo, conforme for a mancha urbana, a proteção marítima terá de atuar em distantes zonas terra adentro [...]. A questão fica mais desafiadora ainda quando se relaciona o litoral com o resto do mundo [...] o litoral ocupa papel estratégico na economia globalizada e, por isso, requer tratamento específico que vai além do turismo.

2.2 TIPOS DE INTERVENÇÃO URBANA

Os termos renovação ou requalificação urbana exprimem um conjunto de operações realizadas na cidade, com o fim de adequá-las às novas funções econômicas e sociais. A requalificação corresponde a uma série de intervenções de

diferentes naturezas que conferem uma nova qualidade urbana. São ações bem precisas e delimitadas em certas partes da cidade. O termo renovação seria mais adequado quando a totalidade urbana muda muito, devido às múltiplas intervenções que se superpõem às antigas, acrescentando, diminuindo ou eliminando construções (YÁZIGI, 2009).

Segundo Yázigi (2006, p.20-21) a renovação urbana acontece em três situações geográficas: pontualmente, linearmente ou por zonas. Ela é sempre precedida da demolição de edifícios ou conjuntos, significando assim que o que está sendo renovado é a construção do lote ou da gleba.

A renovação pontual surge com impactos mínimos: pequenas edificações dão lugar a novas, do mesmo porte, ou crescendo em altura. A renovação linear e em redes é aquela que, por iniciativa oficial ou de uma empresa privada, acontece fundamentalmente, em função do sistema viário e da infra-estrutura subterrânea. Também ocorre geralmente em *waterfronts*. Já a renovação por zonas costuma ser de iniciativa exclusiva da área governamental através de planos ou de uma grande empresa. São superfícies que ocupam muito mais do que uma quadra, onde são criados complexos comerciais, culturais, de lazer, parques temáticos, terminais de transporte, etc.

A renovação substitui as estruturas existentes por outras completamente novas. Por outro lado, a revitalização (ou requalificação) consiste de intervenções que mudam a função dos edifícios ou do espaço urbanístico, sem grandes alterações estruturais, divergindo da renovação urbana que ocorre com total demolição do que existia. Revitalização significa também a etapa de um amplo processo de requalificação do todo urbano. Pode ocorrer em lugar “abandonado”, não causando traumas sociais, mas como geralmente opera

[...] em edificações já existentes, algumas de valor histórico, a revitalização costuma incorporar a dimensão humana; o patrimônio histórico e ambiental; a simbologia; e por consequência, o turismo também. Todavia, na medida em que esses tipos de mais valia têm grande aceitação mercadológica e popular, a fórmula mais freqüente se processa através de parcerias do poder público com empresas que usam a revitalização como marketing cultural. A revitalização costuma ter alguma vantagem sobre a renovação, na medida em que, freqüentemente resulta num projeto cultural; visa o uso social, permite amplo acesso e pode dignificar a cidadania. Em qualquer caso, a revitalização tem de ser conduzida no âmbito e interesse da totalidade urbana, mesmo quando implementada numa área restrita (YÁZIGI, 2006, p.22)

Ainda segundo Yázigí (2006, p.23-27), renovação e revitalização são operações que freqüentemente exigem grandes investimentos (oficiais, privados ou mistos), se prestam à especulação, aumentam a periferização e a exclusão e destroem laços sociais. A renovação sem projetos sociais acentua a diferença de classes. Dependendo do modo como é realizada a requalificação, pode ou não ocorrer gentrificação: o mais comum é que ocorra.

Por fim, outro tipo de intervenção urbana seria a urbanização territorial, movimento expansionista que cria cidade avançando sobre o meio natural; o avanço físico da cidade. De acordo com o autor, “seria o momento decisivo para a criação de excelências” (YÁZIGI, 2003, p.94). Todas essas formas de intervenção tendem a acelerar seus processos cada vez mais, porque o dinamismo do mundo assim exige. A organização do turismo, portanto, é inseparável do planejamento urbano e regional. Para Yázigí (2009, p.57) a preocupação mais constante deveria estar voltada à organização do espaço – não apenas na questão da infraestrutura urbana, mas enfatizando a qualidade das superfícies. “As teorias se omitem por não privilegiar a qualidade do meio como fator-chefe de permissão ao devaneio”.

A crítica registra dois fatos comuns a todas essas cidades: o gasto de enormes quantias para fins de uso predominantemente turístico, e a responsabilização das administrações pela negligência ou expulsão das populações que ocupavam esses lugares requalificados. Cada requalificação, em cada momento, possui concepções distintas. A tendência é a pratica de requalificações com a finalidade de agregar valor, o que inevitavelmente provoca algum grau de gentrificação. Sendo a requalificação das cidades inexorável, resta-nos apenas a possibilidade de discutir seu curso (YÁZIGI, 2006, p.29-30).

2.3 TURISMO, GRANDES PROJETOS URBANOS E PATRIMÔNIO AMBIENTAL URBANO

O turismo não constitui uma categoria de análise clássica, com contornos razoavelmente nítidos que possam ser recortados. O teor desse fenômeno abriga mundos vários cuja interligação é realizada pelo turista através de ações no espaço

e depois sistematizada por estudiosos (YÁZIGI, 2009, p.57). Assim, adotamos nesse trabalho a definição de turismo oferecida por Yázigi (2009, p.62), entendendo esse “como autêntico subproduto do lazer que, por sua vez, deriva do superpoderoso sentimento de prazer”.

O turismo se realiza em *outro* local e não visa à satisfação de uma necessidade fundamental do homem: ele não é um dado da Natureza ou do patrimônio histórico, pois nenhum lugar é turístico em si; o turismo é um produto da evolução sociocultural (BOYER, 2003, p.16). Mais do que uma simples prática, indústria ou setor econômico, entendemos o turismo como uma “série de práticas sócio-espaciais, que impulsionam diversas atividades econômicas, amalgamadas numa delimitada base territorial” (BENEVIDES, 2007, p.86). Enquanto prática sócio-espacial referenciada pela cultura, sua interligação é realizada pelo turista através de suas ações no espaço. De acordo com Correa (1995, p.35), as práticas espaciais representam

[...] um conjunto de práticas através das quais são criadas, mantidas, desfeitas e refeitas as formas e as interações espaciais [...] um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço.

As práticas turísticas seriam, então, estruturantes da produção material e simbólica de um território multifuncional (BENEVIDES, 2007). No mesmo sentido, um lugar turístico pode ser caracterizado por uma “densidade de freqüentação, equipamentos e serviços específicos, além de uma imagem própria” (YÁZIGI, 2003, p.75).

A tendência de crescimento e expansão do turismo no nível global pode ser facilmente identificável através dos indicadores da atividade e à sua expansão em termos geográficos, abarcando áreas do planeta até então excluídas do processo:

Na atualidade, alguns ou muitos países estão prestes a serem engolidos pelo processo turístico. Não é um fenômeno destinado a lugares concretos, mas todos os espaços, atividades [...] podem ser material ou simbolicamente, objeto do olhar turístico (URRY, 2001, p.156)

Estamos na era da imagem, da visibilidade, da valorização do lugar, da cidade como *locus* do consumo, do *place marketing*. A imagem responde pelo alcance dos mais diversos objetivos, sendo que a estratégia para alcançá-los passa pela reinvenção de uma imagem urbana, que se traduz por meio da forma física, das atividades que podem ser realizadas nesses espaços e das mensagens que podem ser transmitidas nesse processo.

Seguindo essa tendência, diversas cidades em todo o mundo estão modificando seu visual e estrutura para ganhar posições. Esse parece ser também o caso de cidades brasileiras como Belém, Fortaleza, São Luís, Salvador, Aracaju, Recife, João Pessoa, Maceió e Porto Seguro que tem promovido a revitalização e a renovação urbana como forma de atrair turistas. Ou ainda do apoio a obras de recuperação e proteção ambiental no Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte e Bahia e de urbanização de áreas turísticas como a Praia de Ponta Negra, em Natal, lagoas do litoral cearense e as orlas de Gararu, Neópolis e Caueira, em Sergipe.

A relação dos grandes projetos urbanos com a atividade turística utiliza ainda como referência analítica a organização produtiva “pós-moderna” e os princípios mais recorrentes de gestão urbana, como a idéia de “empreendedorismo urbano” a partir de David Harvey (2003), onde são empreendidas ações de desenvolvimento turístico em função da revitalização do patrimônio cultural urbano. Isso ocorre também num ambiente urbano diverso daqueles das cidades centrais do sistema capitalista ou das cidades globais (SASSEN, 1998).

O Estado e o capital de diversas origens aliam-se, agora, numa escala e modelo globalizado. A imagem a ser transmitida destaca-se pela escala dos projetos que sobressaem do entorno, por suas formas não euclidianas e pela profusão de elementos escultóricos que se misturam com o mobiliário urbano, aliados a um intenso colorido das fachadas. Encontra-se em ênfase o embelezamento dos espaços públicos de alta visibilidade, por meio de técnicas de comunicação e marketing, facilitando a reunião de multidões para as mais diversas formas de manifestações populares e cívicas: eventos ao ar-livre transmitidos amplamente pela mídia e em busca de legitimação e aprovação política (VARGAS; CASTILHO, 2005).

De acordo Vargas e Castilho (2005), se na década de 1950 o modelo adotado nas intervenções foi o saneamento social por meio de grandes obras cívicas e corporativas e na década de 1970 a fórmula foi vender a “história em um ambiente de compras”, a partir da década de 1990, o que se pretende é vender a “cultura em um ambiente de consumo”. Essa forma de acumulação capitalista, característica do final do século XX, com raízes no modo de produção industrial flexível, não se vincula predominantemente ao produto material, mas sim ao produto simbólico, que tem seu tripé construído pelo espaço urbano, pela cultura e pela memória. A arquitetura e o espaço urbano tornam-se, então, o palco para a experimentação. A

Lapa Boêmia (Rio de Janeiro), o Complexo Ver-o-Peso (Belém), mercados de Aracaju e a preservação do patrimônio em Porto Alegre, o Complexo das Docas, em Belém, o Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura, em Fortaleza, e a preservação do patrimônio, em São Luís são exemplos nessa categoria.

A respeito das estratégias adotadas, estas incluem um conjunto de dinâmicas de inspiração internacional, adaptadas ao contexto nacional. As intervenções realizadas em Fortaleza, Belém (Complexo Porto das Docas) e Aracaju recriam suas origens e suas imagens por meio de projetos arquitetônicos com intenção urbanística. Os mercados de Aracaju e Belém (Ver-o-Peso) acrescentam a suas estratégias a preocupação com a manutenção das práticas locais. O projeto do Centro Cultural Dragão do Mar de Arte e Cultura foi concebido para ser o elemento catalisador da requalificação do centro de Fortaleza, ligando o espaço público e a cultura por meio da arquitetura. A falta de um conjunto arquitetônico significativo do passado colonial conduziu à invenção de uma tradição com fascínio pelo novo, de escala monumental e formas marcantes, cuja mistura de coloridos elementos construtivos traduz a intenção de uma modernização tecnológica. A intervenção em áreas urbanas de caráter processual é comum em São Luís, Porto Alegre, no Rio de Janeiro e em São Paulo. Esse processo é composto de intervenções ditas “acupunturais”, que incorporam uma somatória de pequenas intervenções (VARGAS; CASTILHO, 2005).

Os grandes projetos urbanos aparecem com destaque entre as diversas ações estratégicas e intervenções urbanas adotadas pelos governos que buscam promover o desenvolvimento através do turismo apresentando-se como um fenômeno de importância crescente nas cidades contemporâneas. Também reconhecidos como Grandes Intervenções Urbanas ou Megaprojetos, ostensivamente presentes pela sua própria característica de intervenção física de impacto sobre a malha urbana e também pela frequência com que são observados na Europa e nos Estados Unidos, são responsáveis pela constituição de uma nova fase do urbanismo (ULTRAMARI; REZENDE, 2007).

Em países em desenvolvimento como o Brasil, tais intervenções concorrem por recursos com outras ações da política urbana nacional tendo, portanto, reduzidas suas influências na malha urbana. Por isso, o número desses projetos nesses países com sérias demandas sociais é pequeno. Enquanto alguns países

ricos conheceram, nas três últimas décadas, inovações arquitetônicas, urbanísticas e valorização das cidades como “atores políticos” (BORJA; CASTELLS, 2004), capazes de alterar o todo urbano das cidades onde se encontram, no cenário brasileiro algumas cidades têm mostrado esforços locais ao implantarem, cada qual com suas dimensões, aquilo que se poderia chamar, entre nós, de Grandes Projetos Urbanos. Apesar de geralmente serem pontuais não permitindo a identificação de projetos estratégicos, podem contribuir significativamente para a melhoria nas relações entre o ambiente urbano construído e o cidadão (ULTRAMARI; REZENDE, 2007).

Tomando-se a década de 1990 como um recorte histórico, vê-se nas cidades brasileiras o empreendimento de grandes projetos de valorização e de revitalização de áreas centrais degradadas, de setores históricos subutilizados, de áreas costeiras e ribeirinhas, resgate de patrimônios arquitetônicos e urbanísticos (áreas com grande potencial turístico) e disponibilização de novas estruturas de lazer e turismo, entre outros. O mapeamento desses projetos aponta para certos casos que, quando debatidos, suscitam alguma referência àquilo que aqui se conceitua como grande projeto urbano: o Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador; o Plano de Revitalização do Recife Antigo; a iniciativa da construção de um plano estratégico no Rio de Janeiro, onde o Museu Guggenheim seria um ícone referencial; a valorização da orla em Belém, o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura em Fortaleza, Ceará; e tantos outros. As causas para a implantação desses localizam-se mais na recuperação de áreas com grande potencial de uso urbano, porém abandonadas por décadas. Tais causas simbolizariam o descaso de administrações municipais anteriores, agora na mira da pretensa eficiência daqueles que se lançam em ações estratégicas e mesmo nas transformações econômicas vivenciadas pelo país nas últimas décadas.

Nem sempre o montante de recursos, área e volume da obra podem ser considerados necessários e suficientes para a caracterização de uma intervenção como *grande projeto urbano*. Deve-se, sobretudo, observar sua constituição em ponto referencial urbano. Seria esse talvez o aspecto melhor definidor dos grandes projetos urbanos: mais caracterizados pelo impacto simbólico gerado que pela grandeza da obra analisada de forma descontextualizada. Uma característica seria a indiscutível necessidade de se executarem grandes obras, porém com redução de

externalidades, minimizando os impactos sociais e ambientais. Outra se refere ao número de agentes envolvidos na sua defesa. O setor privado, sobretudo o do capital imobiliário, que visualiza o retorno de seus investimentos no projeto, mais que antes, agora tem uma participação efetiva. Esse mesmo incremento da participação do setor privado pode ser visto com receios:

Isto corresponde ao que se chama de alimentação do monstro "centro da cidade". Cada nova onda de investimento público é necessária para compensar a onda anterior. A parceria público-privada significa que o público assume os riscos e o privado recebe o lucro (DAVID HARVEY, 2000, p. 141)

Os custos envolvidos são geralmente crescentes e superiores, em termos do que foram originalmente projetados. Têm sido comum incrementos nas demandas financeiras para essas obras. Outra característica presente no debate é o fenômeno da *gentrificação*, muitas vezes deliberadamente buscada nesses projetos, ou seja, a revitalização da área implica intrinsecamente a mudança dos moradores originais e uma valorização dos terrenos urbanos da área impactada. A *gentrificação* tem gerado grande crítica, a ponto de inviabilizar projetos, em grande parte de recuperações urbanas.

Os grandes projetos urbanos tem despertado pouco interesse da parte dos urbanistas e estudiosos brasileiros. Estes se limitam a criticar os altos custos da obra, o lucro canalizado para o setor privado e a prioridade discutível em relação a outras ações governamentais. Estigmatizados como projetos de interesse de uma minoria capaz de apropriar-se de seus resultados financeiros e de elemento obrigatório em ações do chamado Planejamento Estratégico, ou então do Projeto Cidade, como fora chamado por Borja e Castells (2004), acabam por ter seus aspectos positivos relegados a uma questão menor na discussão urbana atual, segundo Ultramari e Rezende (2007).

Esses autores propõe uma revisão desse enfoque, com a busca de minimização dos riscos de perversidade, de suas externalidades e de seus impactos negativos. Sugere ainda evitar generalizações como a de que os megaprojetos se apóiam em um discurso pós-moderno apenas, ou seja, aquele que vulgariza a história urbana por meio da simples revalorização cênica do patrimônio arquitetônico; valoriza pedaços da cidade, acreditando que com isso é capaz de valorizar o todo; e procura por meio da criação de ícones de arquitetura e urbanísticos agregar interesses opostos e “apaziguar” críticas e polêmicas contrárias

a determinado projeto político-partidário. É necessário relativizar e estar atento aos riscos acima listados, como as afirmações de que os megaprojetos devem ser denunciados como apenas uma “espetacularização” do urbano. Se errada na crença de que tais projetos podem aportar bons resultados para a cidade, justificando mesmo os grandes recursos que na maioria das vezes exigem, tal relativização de sua perversidade pode, minimamente, contribuir para um debate sobre a cidade que o executa (Ultramari; Rezende, 2007).

Uma análise sobre alguns casos por meio de uma visão mais ampla da cidade - incluindo a capacidade de alavancar mudanças maiores que aquelas observadas nas suas áreas de impacto imediato - poderia confirmar ou desacreditar algumas das características que parecem acompanhar a discussão sobre esses projetos. A integração dessas intervenções com uma concepção de planejamento integrado ampliaria as justificativas e as chances de provocarem maiores impactos positivos. Tais processos podem ser questionados na hierarquia da lista de prioridades de uma metrópole reconhecidamente deficitária em serviços urbanos básicos, mas ao comporem uma idéia maior de cidade, inserem-se como elementos importantes na melhoria de vida da cidade de forma geral.

De acordo com Ultramari (2006), a partir das idéias que constroem o conceito de grandes projetos urbanos, se constituem dois grupos distintos e opostos. De um lado, aqueles que vêem um grande risco de malversação de recursos, apropriação indevida por grupos minoritários, geração de impactos negativos de difícil mitigação e compensação, apropriação política de seus resultados, construção de imagens falsas de uma cidade e de uma sociedade. De outro lado, recuperação de áreas com sub-habitação, valorização de símbolos importantes para a imagem e para a competitividade da cidade, utilização de infra-estruturas subutilizadas e disponibilização de espaços urbanos renovados, com amenidades, cultura e lazer, entre outros. O autor defende que compensa correr os riscos acima citados. Todavia, está-se consciente de que uma das máximas (velada) dos Grandes Projetos Urbanos é a de que a construção de imagens pode gerar uma importante valorização da cidade, na crença de que, para ser bem-sucedido, deve-se, tão-somente, parecer ser.

De qualquer modo, os grandes projetos urbanos possuem grande visibilidade e transformam-se em um signo que identifica o lugar com determinadas experiências

reais ou potenciais. Conformam, portanto, uma imagem diferencial que identifica o lugar turístico. A mídia reforça esse signo através da repetição de sua imagem junto a frases que, no caso do litoral, trazem uma visão do Éden (MACEDO, 1993) ou a possibilidade de experiências sensoriais memoráveis.

O espaço-cenário turístico é resultante, muitas vezes, da capacidade da pessoa captar, absorver e experienciar seu próprio imaginário e o coletivo na busca do conteúdo de sonhos, de desejos, de impulsos estimulados pela mídia, que gera e alimenta esse processo fantasioso (BENI, 2006, p.120-121).

A história brasileira se deu de tal modo que no final do século XX a única opção de organização territorial do turismo foi qualificá-lo nas zonas remanescentes de interesse histórico, cultural, paisagístico... Isto é, o que conseguiu se salvar de certo esplendor do passado, o que significa reconhecer que muitos territórios foram subtraídos do interesse turístico: praias, bairros inteiros, paisagens (YÁZIGI, 2003).

O turismo, portanto, ao (re)valorizar o patrimônio ambiental, apresenta-se como um impulsionador do processo civilizatório.

Não se entenda que seja preciso transformar toda superfície geográfica em espaços turísticos, e sim de qualificá-la por simples respeito ao cidadão comum que nela vive. [...] A simples condição cidadã já formalizada deveria ser complementada com dotações de qualidade ambiental, extensiva a todos os campos do espaço banal. [...] Tênué é a passagem do lazer cotidiano para o turismo (YÁZIGI, 2009, p.32-33).

Faz-se necessária a força disciplinadora do Estado criando espaços geográficos, com a urbanidade e a civilidade e com continuidades dadas pela preservação do patrimônio ambiental urbano. Nessa perspectiva, grandes projetos urbanos arquitetônicos e/ou urbanísticos têm uma importante função a cumprir, sejam elas revitalizações ou renovações.

A idéia de patrimônio ambiental urbano se representa por quatro vertentes: a) conjuntos arquitetônicos, com ou sem monumentos; b) espaço público com seus equipamentos e mobiliário; c) espaços naturais integrados a esse meio; d) quaisquer adereços ou obras de arte urbanos. O traço de união seria o contexto de relações dado pelo homem onde *a idéia de conjunto é fundamental* (YÁZIGI, 2003).

O interesse de qualquer bem cultural, inclusive o patrimônio ambiental urbano, se expressa através de seu valor cultural, capacidade de atender a uma necessidade humana, servindo de intermediação e impregnando-a com atributos de sentido, significação, como portador dos seguintes valores:

a) cognitivos, quando associados à possibilidade de conhecimento através de suas mais variadas formas, isto é, à informação veiculada pelo objeto; b) formais, com virtudes estéticas [...] sua capacidade de potenciar a “percepção sensorial”; c) afetivos, os que incluem as relações subjetivas do indivíduo em sociedade e que embutem as cargas simbólicas identitárias de pertencimento; d) pragmáticos, os que prestam ao uso altamente qualificado ou à criação tecnológica (YÁZIGI, 2003, p.59)

Ao falarmos de patrimônio ambiental, temos de considerar a idéia de ambiente enquanto relação, fisicamente assentada com toda sua complexidade de social, econômica, estética, psicológica, de animação e outras, produtos da regulação local. É a idéia de ambiente que dá sentido ao conjunto, por ser justamente, relação. Os valores apontados, não acontecendo isoladamente, só podem ser entendidos se o ambiente expressar um sentido social enquanto quadro de vida (YÁZIGI, 2003).

Se de um lado não podemos recusar novos produtos que facilitem a vida na metrópole, por outro, é preciso que seja avaliada a sua necessidade. Um ambiente acolhedor que possibilite um encontro profundo com o lugar tem não só de proporcionar unidades de vizinhança entendidas como de valor patrimonial, como ainda ser enriquecido de garantias e sensações (segurança, prazer...); em ofertas funcionais (conforto, acessibilidade, praticidade...); em virtudes psicológicas (contemplação, meditação...); em requisitos biológicos (qualidade atmosférica, sonora...) e tantos outros pontos: quanto mais qualidades, melhor (YÁZIGI, 2003).

3 GRANDES PROJETOS URBANOS E TURISMO EM BELÉM (PA): OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO PERÍODO 1990-2010

Em Belém-PA, diversas intervenções têm sido realizadas a partir do início da década de 1990, na sua área central e na orla dos rios Guamá e Guajará, com destaque para a Estação das Docas. A intenção nesses projetos, entre outras, incluía o desenvolvimento do turismo através da divulgação de uma imagem com intenções voltadas a atrair turistas nacionais e estrangeiros.

A capital do Pará, que em décadas anteriores apresentava uma participação econômica e populacional de destaque no contexto regional, tem sua importância relativizada face aos espaços de incremento econômico das décadas mais recentes. Isto tem sido interpretado como um processo de perda de importância de Belém frente à expansão da fronteira econômica no interior e ao crescimento de pequenas e médias cidades fora de sua órbita. A reestruturação da rede urbana e os novos papéis conferidos às cidades parecem confirmar a dinâmica de uma nova estrutura produtiva e do mercado de trabalho na Amazônia Oriental, o que implica, necessariamente, na ruptura de antigos padrões de organização espacial. Isso acontece pelo caráter disseminado e pulverizado em que ocorreram os investimentos econômicos e as ações governamentais na Amazônia Oriental (TRINDADE JÚNIOR, 2006).

Diferentemente de Manaus, Belém não sofreu o estímulo de crescimento a partir do setor industrial de montagem. Seu perfil passa a ser a de uma cidade metropolitana com destaque para as atividades comerciais e de serviços. As poucas indústrias nela instaladas se voltaram para o beneficiamento de matérias-primas da própria região, com destaque, entretanto, para a chamada indústria da construção civil, que se proliferou, a exemplo de outras grandes cidades brasileiras. No início dos anos 1990, o setor terciário empregava cerca de 80% da população economicamente ativa da Região Metropolitana de Belém e vinha crescendo progressivamente, ao lado de uma queda do setor secundário, mais especificamente das indústrias de transformação e de construção civil. A pesquisa RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) realizada pelo Ministério do Trabalho, para o período entre 1998 e 2002, apontou que Belém detinha 51% de todo o emprego gerado no

Pará, apresentando um forte crescimento do comércio e dos serviços em toda região metropolitana (TRINDADE JÚNIOR, 2006).

Quanto aos transportes, a primazia dos rios fica evidenciada na navegação fluvial e flúvio-marítima e intermodal. Os rios permeiam a preservação do meio ambiente, enquanto, ao contrário, as grandes estradas implantadas a partir de meados do século XX, são vetores de destruição dos ecossistemas e forte submissão da cultura regional e dos povos das florestas sob a alegação de “desenvolvimento”. Nesse novo meio técnico-científico-informacional alguns pontos e manchas se destacam nessa Região. Os portos da região Norte de idade recente geralmente aparecem com funções precisas e uma limitada quantidade de objetos técnicos, pois não possuem, em geral, mais do que dois tipos de construções de estocagem. As exceções ficam por parte dos portos polifuncionais que indicam três ou mais construções de estocagem, e sua datação indica que correspondem a um mosaico de funções de idades justapostas. Como exemplo, temos o Porto de Belém, que concentra armazéns, silos para cereal e tanques para combustível (MILTON SANTOS, 2001, p.60-61).

A reestruturação produtiva das últimas décadas, entretanto, atingiu também os portos, através do movimento conhecido como *containerização*. Ao longo do século XX, o desenvolvimento nacional, de maneira geral, desvinculou a atividade portuária do núcleo urbano por diversos fatores impostos pela nova visão do porto como canal de exportação. As inovações tecnológicas nos transportes exigiram adaptações nas plantas portuárias, principalmente para receber e despachar contêineres. Posteriormente, a especialização e o aumento do calado dos navios – e a conseqüente necessidade de maior profundidade para atracação – inviabilizaram grande parte dos portos que passaram a sofrer com problemas de assoreamento. Adiciona-se a esse quadro a necessidade de áreas de expansão e retroporto. Todos esses fatores dificultaram a continuidade da atividade em portos históricos, incrustados em núcleos urbanos consolidados, que muitas vezes ajudaram a formar, mas que hoje limitam sua operação.

A decadência do Porto de Belém e a sua transferência para áreas afastadas do centro, assim como a degradação da orla, passaram a ser aspecto constantemente lembrado por aqueles que desejavam uma renovação urbana em Belém. A profundidade do canal no perímetro correspondente aos armazéns da

Estação das Docas estava seriamente comprometida. A inutilização dessa parcela do porto, muito próxima do Centro Histórico de Belém, contribuiu diretamente para a degradação dessa área. Próximo ao porto instalou-se um comércio informal e desorganizado, poluído e insalubre, o que gerava insegurança, principalmente à noite.

Diante do quadro exposto, vislumbrou-se no turismo uma possibilidade de desenvolvimento. Os governos estadual e municipal passaram, então, a partir da década de 1990, de forma não conjunta, a tomar iniciativas no sentido de projetar e construir grandes equipamentos urbanos, localizados principalmente na orla de Belém e em sua área central, voltados para as práticas de lazer e turismo. Nesse sentido, em 1995, o governo do estado estabelece como base produtiva para o Pará além da mineração e da agroindústria, o turismo. Foram definidos seis pólos de turismo, entre eles o *Pólo Belém*. Belém passa, então, a projetar sua imagem como “Portal da Amazônia”, não por acaso, o nome dado a um dos grandes projetos de intervenção urbana em execução em Belém.

Nessa série de obras na orla de Belém, destacam-se o Complexo Feliz Lusitânia, o Projeto Ver-o-Rio, a Estação das Docas, o Complexo do Ver-o-Peso e o Parque Mangal das Garças, conforme ilustrado no mapa a seguir. O projeto de maior destaque é o Complexo Estação das Docas.

MAPA 1 Mapa esquemático de parte do território do município de Belém, com indicação de pontos de intervenções urbanísticas em suas margens fluviais.

O governo do estado do Pará planejava transformar o quase centenário porto de Belém num empreendimento turístico, cultural e comercial. Dentro do contexto de desenvolvimento do potencial turístico-cultural da capital paraense, revitalizar a área portuária implicava, para o governo, resgatar a visibilidade do rio, elemento importante para a fundação de Belém, e oferecer à população espaços privilegiados para manifestações culturais e artísticas. A intenção era alavancar a atividade turística em toda a região, tendo a antiga área portuária como ícone da retomada do crescimento do Estado (ARRUDA, 2003).

As propostas em discussão para o porto giravam entre a manutenção das atividades portuárias ou a sua transformação total em espaço multiuso, voltado ao comércio, serviços, lazer e turismo. Por outro lado, em função da localização dos centros beneficiadores de madeira e de outros produtos manufaturados e do baixo custo de transporte, o porto de Belém atraía para si um grande volume de carga, registrando grande movimentação de carretas em seu entorno e gerando congestionamentos. De acordo com Arruda (2003), por desempenhar importante papel na história e na economia da cidade e por gerar um considerável número de empregos diretos e indiretos, havia argumentos para que a atividade portuária fosse mantida, voltada ao atendimento de navios de calado médio (até 20 mil toneladas) que usualmente utilizam o porto, levando cargas ao Caribe, de onde partem para outros portos do mundo.

A partir de maio de 2000, o porto de Belém passou a acumular uma nova função voltada ao turismo, dentre as já conhecidas. O projeto da Estação das Docas fazia parte desse plano, vinculado à idéia de uma revalorização e reapropriação da orla e marcou um período na cidade onde diversas intervenções urbanas tiveram impulso a partir de ações do poder público.

A administradora portuária, com o início da implantação de seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém - que, entre outras propostas, previa áreas de revitalização portuária, ampliação do pátio de contêineres, um novo local para o terminal de passageiros e estabelecimento de alternativa de acesso ao centro da cidade – disponibilizou para a execução do projeto três armazéns contíguos, como mostra a figura a seguir.

A intenção era transformar o porto em centro de convenções, a fim de atrair um público relacionado ao turismo de negócios para a cidade. De maneira improvisada, esses armazéns já assumiam essa função, abrigando diversas feiras e exposições. O projeto era considerado, por seus idealizadores, como um dos “projetos estruturantes” do governo estadual, com base na realização de grandes equipamentos e obras de infra-estrutura voltadas, sobretudo, para a transformação de Belém em pólo de irradiação turística. O turismo é pensado como negócio e visto como parte dos esforços para mudar a base produtiva do Estado, ou seja, trocar o extrativismo pelo turismo (LIMA; TEIXEIRA, 2006).

Em 25 de março de 2008, o Decreto nº 6.413 excluiu do Plano Nacional de Desestatização as empresas controladas pela União responsáveis pela administração de Portos Marítimos e Fluviais, entre elas a Companhia Docas do Pará – CDP, administradora do Porto de Belém. A decisão encerrou a questão em torno do processo de privatização do Porto de Belém e de sua transformação total em área de lazer.

O governo municipal de Belém, por sua vez, a partir da aprovação dos instrumentos normativos de intervenção no espaço de urbano municipal - Plano Diretor Urbano, Lei Complementar de Controle Urbanístico, Lei Orgânica Municipal (BELÉM, 1990, 1993, 1999, 2000) estabelece como diretriz básica para a orla de Belém a recuperação da capacidade de vê-la e de utilizá-la pelo cidadão, “resgatando, simbolicamente, as origens ribeirinhas de Belém” (BELÉM, 1993). A construção dos armazéns portuários criou uma barreira física para a visualização do rio, como mostrado na figura a seguir, complementada pela ocupação irregular do restante da orla. Dessa forma, iniciou-se na cidade de Belém um movimento pela abertura de acessos visuais para o Rio Guamá e para a Baía do Guajará, sob a justificativa de “resgatar uma condição primeira da cidade ribeirinha”.

No período 1990-2010, as várias ações por parte do poder público no sentido de projetar intervenções urbanas na orla de Belém, visando garantir novos usos a esses espaços através da promoção do lazer e do turismo, por meio de um gradual processo de requalificação e reestruturação urbana, geraram diversos estudos e críticas a respeito do assunto. Intervenções territoriais e políticas públicas lidaram, em frentes diversas, com esse contexto através de projetos urbanísticos e ambientais, da modernização portuária e da promoção de discursos da

sustentabilidade e da melhoria do ambiente urbano em geral. Tais ações apontavam para uma reconfiguração de espaços, em direção a uma incorporação do patrimônio cultural à dimensão ambiental; uma pretensa retomada da natureza na cidade; mudança do caráter da zona portuária; projetos de “sustentabilidades” nos territórios próximos à orla; e geração de oportunidades a partir do desenvolvimento da atividade turística.

Figura 2 - Foto aérea do Porto de Belém no início da década de 1970 mostra a vista bloqueada para o rio pelos armazéns.

Disponível em <http://picasaweb.google.com/HaroldoBaleixe>

Acesso em 12/11/2010.

De acordo com Trindade Júnior (2005b), essas áreas têm características particulares porque muitas atividades que aí se localizam estão estreitamente relacionadas à importância do rio para Belém. A orla apresenta diferentes usos: portos e trapiches, indústrias, comércios, turismo, instalações militares e administrativas. Dezenas de pequenas e médias serrarias alinham-se lado a lado, misturando-se à fábricas de castanha, de palmito, de tecelagem e metalúrgicas que recebem matéria-prima trazida dessa região do estuário. A pesca industrial e artesanal é de larga tradição responsável pelo abastecimento urbano ou destinada à exportação. A maioria das empresas industriais de pesca localiza-se identicamente na orla, nas áreas centrais ou particularmente no Distrito Industrial de Icoaraci.

Misturam-se essas atividades nas dezenas de portos e trapiches que, além da função econômica, são elos tecidos nas relações de sociabilidade que atravessaram as gerações de famílias que circularam entre Belém e suas áreas de origem, localizadas nos municípios do interior. Ao mesmo tempo são espaços em que os atores locais recriam as relações do presente, as trocas materiais e simbólicas essenciais à reprodução da cultura regional - das festas às curas e à economia -, e que dão sentido aos saberes sobre os recursos extraídos da floresta e das águas, muitos comercializados em Belém. Nos diversos portos localizados na orla de Belém - Ver-o-Peso, Porto da Palha, Porto do Sal, Genipapo, Vila da Barca, Mata-Fome, Icoaraci e Maguari, entre outros -, as atividades industriais e de comércio são intensas. Esses portos ainda têm, como tiveram no passado, significado na relação entre Belém e as vilas e cidades ao seu redor (CASTRO, 2005).

Na orla sul predominam atividades do circuito inferior da economia urbana: feiras, portos, atividades informais, atividades de pequeno porte. É a orla de Belém onde mais se percebe a face ribeirinha da cidade. As orlas norte e oeste, banhadas pela baía do Guajará, têm um uso mais voltado para atividades de grande porte: estaleiros, portos e indústrias estão nessa área. A orla central é a mais complexa, em função da mistura de características. Ela tem áreas de lazer, o porto da cidade, feiras, como a do Açaí e o Ver-o-Peso. É nesse local que estão sendo realizadas as principais intervenções do poder público.

A influência histórica nessa ocupação é expressiva, já que muito do que a cidade vivenciou está expresso de alguma forma na orla. As primeiras ruas da cidade e o Forte do Castelo, que deram origem à cidade, estão na orla. As missões religiosas na Amazônia também deixaram sua marca, com construções como a Igreja do Carmo. O Ciclo da Borracha trouxe o mercado do Ver-o-Peso e o Porto de Belém. A partir da década de 1960, com os incentivos fiscais do governo, várias empresas se instalaram em Belém e muitas se fixaram na orla.

3.1 TURISMO E GRANDES PROJETOS URBANOS EM BELÉM (PA)

Belém está acostumada a receber visitantes, não apenas por sua localização geográfica, saída e entrada pra as principais bacias hidrográficas da Amazônia (Tocantins-Araguaia e Amazonas), mas também pela festa do Círio de Nazaré, que ocorre todo ano em outubro e reúne milhões de pessoas nas ruas. Vale lembrar ainda da realização do Fórum Social Mundial, realizado em Belém em 2009.

A proximidade física dos mercados norte-americanos e europeus em relação a outros lugares da Amazônia e da América do Sul e a saída para o Pacífico via canal do Panamá proporcionam a Belém vantagens locais. Dessa forma, a cidade apresenta-se como ponto estratégico desses fluxos e procura promover a sua imagem turística.

Figura 3 - Belém é compreendida e projetada pelos seus governantes como o “Portal da Amazônia” para o mundo

Fonte: Secretaria Executiva de Planejamento, Orçamento e Finanças do Pará. Disponível em: <<http://www.sepof.pa.gov.br/paraemnumeros/fisiografia.html>>. Acesso em 18/11/2010.

Entre as principais dificuldades para o desenvolvimento do turismo no estado do Pará está a falta de produção de dados e informações confiáveis. Visando sanar esse problema, a Companhia Paraense de Turismo (Paratur), por meio do Grupo de Estudos Estatísticos em Turismo (Getur), vem implantando o sistema de informações das Fichas Nacionais de Registro de Hóspedes (FNRH's), em cinco pólos turísticos do Estado em parceria com a Universidade Federal do Pará (UFPA).

De acordo com o primeiro relatório divulgado, as ações em prol do desenvolvimento turístico que o Governo do Estado realiza no Pará proporcionaram um crescimento do turismo estadual de 5,4 %, em 2008, em relação a 2007.

Segundo os Indicadores de Turismo de 2008, produzidos pelo Núcleo de Planejamento (NUP), da Companhia Paraense de Turismo (Paratur) com base em dados da oferta hoteleira, unidades habitacionais, leitos nos estabelecimentos de hospedagem, mercado emissor, entre outros itens., 586.010 turistas se hospedaram em hotéis no Pará, naquele ano. Em 2007, o número foi de 555.835 turistas. A taxa de ocupação e permanência média nas unidades habitacionais da rede hoteleira também registrou um aumento de 56,2% de ocupação e 3,04 dias de permanência.

Desse total de visitantes, 532.670 eram brasileiros e 53.340 estrangeiros, sendo que o crescimento do turismo doméstico foi de 5,3% e o aumento de turistas internacionais foi de 6,6%. O perfil do turismo internacional mostrou ainda que entre os principais emissores de turistas ao Pará, a França continua ocupando a liderança com 14,6%, seguida pelos Estados Unidos com 12,8%, enquanto a Itália ocupa o terceiro lugar no ranking contribuindo com 8,1% dos visitantes. Entre os emissores nacionais, o destaque é o Amazonas com 12,2% do total. São Paulo e Amapá vêm logo a seguir com 9,1% e 8,7% da fatia dos turistas que visitam o estado paraense, respectivamente.

Os Indicadores ainda coletaram informações acerca dos principais motivos, transportes utilizados e sexo dos turistas. No plano doméstico, preponderou o turismo de negócios (57,8%), enquanto que no mercado internacional, o turismo de lazer (44,3%) aparece em primeiro lugar. O avião foi o meio de transporte mais utilizado tanto no turismo doméstico (53,1%) quanto no internacional (64%), assim como a maioria dos visitantes foi do sexo masculino, sendo 71,4% no doméstico e 73,5% no internacional. No plano doméstico preponderou o turismo de negócios (57,8%), enquanto que no internacional o turismo de lazer (44,3%) aparece em primeiro lugar.

Traduzindo os números em benefícios concretos, esse crescimento proporcionou um faturamento, em 2008, de R\$ 841 milhões, superior ao montante acumulado, em 2007, de R\$ 781 milhões, contribuindo com uma participação de 2,79% no PIB do Estado do Pará. Isso refletiu diretamente no mercado de trabalho no qual o setor turístico obteve um grande avanço na geração de empregos. Em 2008, foram gerados 78.104 empregos diretos e indiretos, sendo que, em 2007, esse número foi de 76.157 empregos.

Comparando-se os dados presentes nos anuários estatísticos de turismo (BRASIL, 2005 e 2009) podemos perceber a evolução do fluxo de turistas para o pólo de Belém. De acordo com esses documentos a movimentação de passageiros internacionais em 2003 foi 18.950 embarques e 20.296 desembarques, sendo quase todos realizados no Aeroporto Internacional de Belém. Em 2008, apesar do aumento no fluxo de passageiros internacionais (25.362 embarques e 32.022 desembarques) e de uma queda em 2009, devido a crise financeira mundial (18.107 embarques e 17.567 desembarques), quase a totalidade ainda era realizada nesse mesmo aeroporto. Quanto à movimentação de passageiros nacionais, em 2003, no Pará, foi de 705.675 embarques e 716.331 desembarques, sendo que 559.121 embarques (79,2%) e 571.909 desembarques (79,8%) foram realizados no Aeroporto Internacional de Belém. Em 2008, dos 1.400.875 embarques e dos 1.396.990 desembarques, 1.007.158 (71,8%) e 1.020.238 (73,1%) aconteciam em Belém, respectivamente.

Esses dados indicam além da alta concentração do fluxo de turistas estrangeiros para o pólo de Belém – com quase a totalidade da movimentação de passageiros internacionais, a concentração de turistas nacionais, apesar de uma leve tendência à descentralização e distribuição do fluxo de passageiros pelo Pará.

Considerando-se o período 2003-2008, os dados indicam também um crescimento do fluxo de passageiros internacionais – 6412 embarques (33,3%) e 11726 desembarques (57,7%). Essa disparidade de crescimento entre embarques e desembarques justifica-se pelo fato de que nesse período o Pará tornou-se local de entrada de estrangeiros tanto em direção à Amazônia, quanto em direção ao Nordeste. O crescimento do fluxo de passageiros nacionais no Pará também foi bastante significativo no período, sendo de 695.200 embarques (98,5%) e 680.659 desembarques (95%).

Esse crescimento do turismo reflete o peso das políticas implantadas no estado, o que inclui os grandes projetos urbanos realizados em Belém. Como ressalta Trindade Júnior (2005a), quase sempre implantados de forma pontual, os *grandes projetos urbanos* em Belém, constituem-se num conjunto de obras que persegue um constante ideário de valorização da água para a cidade. Para a realidade da cidade, eles causam um impacto relevante, mas não se tratam de

grandes intervenções urbanas, senão de intervenções pontuais e, na sua maioria, com apelos para projetar uma imagem turística da cidade.

Analisando diversos projetos de intervenção urbana na Amazônia, Valladares (2008) propõe uma tipologia acerca dos quatro principais tipos. Correspondem, em linhas gerais, aos projetos para orlas fluviais com matizes naturalistas, implantados em áreas anteriormente pouco alteradas pela presença humana (Parque da Ponta Negra em Manaus, Orlas de Icoaraci, Alter do Chão, Macapá e Boa Vista); aos projetos de revitalização de áreas urbanas consolidadas e degradadas (Estação das Docas, Feliz Lusitânia, Revitalização do Ver-o-Peso e Projeto Ver-o-Rio, em Belém, Parque do Forte em Macapá e Orla do Rio Acre em Rio Branco); aos projetos para parques ecológicos voltados à preservação e educação ambiental (Mangal das Garças em Belém, Parque do Mindu em Manaus e o projeto para o Parque Madeira-Mamoré em Porto Velho); e aos parques lineares interdisciplinares e multifuncionais, que apontam para uma abordagem sócio-ecológica de cidade (Canal da Maternidade em Rio Branco, Projeto Prosamim em Manaus e Portal da Amazônia em Belém). As contradições discursivas encontradas nos projetos estudados refletem constantemente a dualidade presente ao longo da história amazônica, ora na recorrente ambivalência paraíso e inferno, ora nos impulsos de preservar ou desenvolver, ora na dialética entre natureza e artifício. Se a superação desta dicotomia é possível, ou até mesmo necessária, a Amazônia urbana se apresenta como um local privilegiado para reflexão desta questão.

3.1.1 Aeroporto Internacional de Belém e Hangar Centro de Convenções da Amazônia

Apesar de estarem localizados em áreas distantes da orla, esses dois projetos estão intimamente ligados à lógica de reestruturação econômica baseada no turismo e, portanto, às demais intervenções urbanas realizadas no período analisado. Visando atender a demanda turística, em 2001, o Aeroporto Internacional de Belém passou por uma importante reforma e ampliação, sendo que a sua estrutura foi totalmente modificada. Foram investidos R\$ 78 milhões e sua

capacidade foi ampliada para atender 2,7 milhões de passageiros por ano. O movimento operacional em 2007 foi de 2.119.552 passageiros. A alta no período dos cinco primeiros meses (janeiro a maio) foi de 58% em relação a 2006, equivalente a 820 mil pessoas. Em maio de 2007 registrou uma movimentação de 173.084 passageiros, um aumento de 21,47% na comparação com maio de 2006 (INFRAERO, 2010).

Foi o mês em que a capital registrou um pico de eventos e feiras. O turismo de eventos cresceu em Belém por conta da inauguração no final de 2006 do Hangar Centro de Convenções da Amazônia, projeto do governo estadual que custou 98 milhões. Uma obra altamente atacada pela oposição, por ter sido o metro quadrado mais caro do Brasil, cerca de R\$5.000,00.

O Pará não entrava no roteiro desse segmento turístico porque faltava um local que pudesse abrigar um congresso com pelo menos 1,5 mil participantes, que é o público médio desse tipo de evento. Não havia um equipamento que comportasse, ao mesmo tempo, eventos grandes e uma feira, que normalmente acontece paralela aos grandes congressos. Com o novo centro de convenções, com uma área total de 64.000m² e 25.000m² de área construída, a cidade começou a captar vários destes eventos para a cidade. Assim, Belém começa a aparecer entre os destinos mais procurados para negócios, eventos e convenções internacionais no Brasil, ainda que com uma participação tímida em relação ao total, de 0,9% e 1,8%, nos anos de 2008 e 2009, respectivamente (PARATUR, 2010).

3.1.2 Complexo Feliz Lusitânia

O Complexo Feliz Lusitânia, complexo urbanístico situado no Centro Histórico de Belém, no bairro da Cidade Velha, foi idealizado pelo arquiteto Paulo Chaves e desenvolvido através de parceria entre Governo do Estado, Governo Federal, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e empresas privadas como Companhia Vale do Rio Doce, Banco Real e Agropalma. O Governo do Pará investiu cerca de R\$ 18 milhões nesse projeto visando reformular a "cara" da cidade. Compreende uma série intervenções no núcleo original de Belém, em torno da

Praça Dom Frei Caetano Brandão, como aquelas realizadas no antigo colégio episcopal que abriga o Museu de Arte Sacra; na Igreja de Santo Alexandre; na recuperação do Forte do Castelo, no antigo Hospital Real Militar, mais conhecido como Casa das Onze Janelas - comprada pelo governo estadual em 2001 para servir como ponto turístico, e que hoje abriga o Museu de Arte Contemporânea do Estado – além da área contígua que funcionou por anos como um depósito de suprimento do Exército. Foram ainda realizadas intervenções no Casario pela Praça Dom Pedro II e outros (PARATUR, 2010).

A primeira etapa do projeto incluiu as restaurações do Museu de Arte Sacra (antigo colégio episcopal) e da Igreja de Santo Alexandre, concluídas em setembro de 1998. Para a segunda etapa do projeto foi necessária a desapropriação dos imóveis localizados na Ladeira do Castelo, que desce ao lado do Forte, unindo as praças da Sé e do Açai.

Figura 4 - Igreja de Santo Alexandre restaurada – Belém (PA)
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

A restauração do Forte do Castelo, tombado pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1962, ocorreu em 2002. O Forte é o marco histórico da fundação de Belém, estrategicamente situado na margem direita da foz do rio Guamá, na confluência com a Baía de Guajará, coração da Cidade Velha,

centro histórico de Belém. Foi transformado em museu para exibir justamente as peças encontradas nas escavações feitas durante a restauração. (PARATUR, 2010).

Figura 5 - Forte do Castelo, transformado em museu em 2002
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

3.1.3 Complexo Ver-o-Peso

Localizado na área da *Cidade Velha* às margens da baía do Guajará, ao lado da Estação das Docas, reúne o Mercado de Ferro, ou de Peixe, Praça do Relógio, Praça dos Velames, Palacete de Bolonha, Praça do Pescador e o Mercado Municipal de Carne.

O Mercado de Ferro e a Feira do Ver-o-Peso, que ocorre no seu entorno, são considerados um símbolo de Belém e sua maior atração turística. Abastecem a cidade com produtos alimentícios do interior paraense, fornecidos principalmente por via fluvial. Criado em 1688, O Mercado de Ferro, ou simplesmente Ver-o-Peso, inicialmente funcionou como entreposto fiscal, quando a área ainda era formada pelo igarapé do Piry. O posto fiscal deu nome ao Mercado, já que era obrigatório ver o

peso das mercadorias que saiam da Amazônia, arrecadando-se os impostos correspondentes.

As mudanças mais profundas foram executadas já no século XX quando a área tomou o formato atual com seus mercados e praças. Ao todo são 26,5 mil metros quadrados, onde estão instaladas duas mil barracas e casas comerciais populares onde são vendidos peixes, carnes, legumes, frutas, artigos regionais, artigos de umbanda, ervas medicinais, roupas e bijuterias. (PARATUR, 2010).

A última reforma do Ver-o-Peso, promovida pela Prefeitura, custou R\$ 14,6 milhões. Incluiu uma série de intervenções na Feira e nos mercados ali localizados, visando à melhoria de condições de higiene e funcionamento da área. Foram erguidas no entorno do Mercado tenso-estruturas que substituíram as barracas de alvenaria autoconstruídas utilizadas anteriormente pelos feirantes. Começou em 1999 com a recuperação do Mercado de Ferro, Solar da Beira, Praça do Pescador, os setores de ervas, hortifrutigranjeiros e caranguejos, a Praça dos Estivadores, as barracas de comidas, alimentos secos e importados. Ocorreram reclamações e protestos quando foi necessário fazer o remanejamento de barracas para espaços provisórios nas ruas do centro comercial. Comparando-se as figuras 6 e 7 podemos constatar que o mercado conservou a sua forma original.

Figura 6 - Foto do mercado Ver-o-Peso e entorno após a revitalização
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 7 - Foto de álbum de 1902 mostrando mercado Ver-o-Peso
Disponível em: <http://picasaweb.google.com/HaroldoBaleixe>

Com 333 anos, o Mercado e a Feira do Ver-o-Peso constituem o principal ícone turístico de Belém, embora transitar por debaixo das tenso-estruturas, ou mesmo caminhar até o imundo mercado, principalmente nos períodos chuvosos, torne-se uma aventura. A quantidade de carros e ônibus trafegando junto aos pedestres e barracas de vendedores ambulantes sobre as calçadas esburacadas ao lado do lixo jogado, de urubus, do barulho e do mau-cheiro sugere uma verdadeira imagem do caos, como mostrado na figura a seguir.

Figura 8 - Mercado-Ver-o-peso
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

3.1.4 Mangal das Garças

Localizado às margens do rio Guamá, em área contígua ao Centro Histórico de Belém, o parque é resultado da revitalização de uma área de 40.000 m², no entorno do Arsenal da Marinha idealizada e promovida pelo governo estadual. Orçado em cerca de R\$ 15 milhões, o complexo era apontado pelo governo do Estado como um investimento no lazer, na educação e no turismo. Inaugurado em Janeiro de 2005, o espaço reúne a idéia da recuperação da natureza, com pedagogia e lazer, explorando visualmente e de forma dinâmica a paisagem do

local. Composto por jardins, passarelas, viveiros naturais de animais silvestres (onde se destaca o borboletário e o viveiro de beija-flores), mini-museus, restaurantes, lanchonetes e mirante, que dá uma visão privilegiada do Mangal e da Cidade Velha, em Belém. Próximo à entrada do parque, foi remontado e reciclado um antigo galpão de ferro, pertencente à Enasa (Empresa de Navegação da Amazônia, já extinta) e doado à Secretaria Executiva de Cultura. No espaço, há exposição e venda de plantas e artesanatos. Além disso, o pavilhão central - que abriga o Museu da Marinha e um restaurante -, em dois pavimentos, fica num promontório que avança sobre o aningal e dá acesso a uma passarela sobre a várzea, de 100 metros de comprimento. O visual permite uma bela vista para as torres da Catedral Metropolitana de Belém (PARARATUR, 2010).

Figura 9 - Parque Mangal das Garças
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

O partido do projeto incluía o respeito pela vegetação nativa (aningal) predominante na área. A intenção foi a criação de um Parque Naturalístico, cujo tema é a representação das diferentes macro regiões florísticas do Estado do Pará: as Matas de Terra Firme, as Matas de Várzea e os Campos. No entanto, para criar tais ambientes foram aterrados alguns dos hectares necessários à consolidação do terreno, justamente na área de aningal propalada como típica das planícies da região. Assim, o parque ambiental urbano apresenta-se como uma curiosa,

contraditória e pitoresca recriação humana, embora pretensamente “natural” do ambiente (PONTE, 2007). O resultado para o turista é que quando chove – o que ocorre quase todo dia em Belém – a porção aterrada do parque, onde estão os principais acessos e atrações, volta a ser alagada obrigando-os a pisar na água, como mostrado na figura a seguir.

Figura 10 - Parque Mangal das Garças
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

O Parque Mangal das Garças é parte deste processo de “retomada” das águas na cidade de Belém/PA. No entanto, assumiu outra proposta de uso; pois não foi projetado como porto “revitalizado”, como espaço gastronômico (não estritamente, pelo menos), como complexo de museus e espaço de celebração ou *espetacularização* da história local, como foram outras intervenções também ligadas ao centro da cidade de Belém/PA e, de algum modo, à sua orla fluvial. Neste caso, o parque ambiental urbano apresenta-se como uma curiosa, contraditória e pitoresca recriação humana, embora pretensamente “natural” do ambiente. Pode ser visto, então, como uma iniciativa do conjunto de ações técnicas, materiais e políticas sobre o território de Belém-PA que atribuem sentido à paisagem culturalmente formada acerca da sua orla fluvial, ao mesmo tempo em

que recebe os atributos gerados pela reapropriação de tais espaços da cidade (Ponte, 2007).

3.1.5 Complexo Ver-o-Rio

Inserido no novo Plano Diretor de Zoneamento do Porto de Belém (SECRETARIA DE PORTOS, 2010), conforme mostrado na figura a seguir, e no Plano de Reestruturação da Orla de Belém elaborado pela Prefeitura Municipal de Belém, os objetivos do projeto eram: desobstruir um trecho de 1800m de orla, interligando dois corredores de tráfego e criando um espaço de cultura e lazer entre a via beira rio, em processo de abertura, e o calçadão para pedestres, reestruturando e requalificando a orla; valorizar a fisionomia da cidade por meio da visualização de seus elementos peculiares, integrando-a ao convívio da população; ordenar as atividades culturais, de lazer, de tráfego e transportes; e recuperar a paisagem urbana, bem como a qualidade ambiental (BELÉM, 2000).

O Plano Diretor Urbano de Belém já previa a utilização da orla pelo cidadão (BELÉM, 1993). Neste sentido, a cidade passa a ser concebida com base além de sua dimensão material; em sua dimensão cultural (AMARAL; SILVA, 2004). Busca-se resgatar as “origens ribeirinhas” por meio da modernização da cidade, de modo que essa concepção passa a se expressar tanto na forma espacial dos projetos de intervenção urbana, como o “Ver-o-Rio”, quanto no conteúdo dos planos mais abrangentes que contêm os demais projetos de intervenção urbana para a orla fluvial de Belém (BELÉM, 2000).

Figura 11 - Detalhe do Plano Diretor de Zoneamento (PDZ) destacando o projeto Ver-o-Rio

Fonte: SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS

Construído em uma área de 5 mil m² contígua ao porto, o projeto do Complexo Ver-o-Rio incluiu a presença de praça, quiosques de comidas, bebidas e lanches, palco para shows, playground infantil, reconstituição de uma antiga rampa construída no passado para pouso de hidroaviões, trapiche lateral e parapeitos para contemplação da baía, postos para guarda municipal, banheiros públicos, lago, ponte, áreas de convivência com tratamento paisagístico, monumento e quadra poliesportiva de areia.

Figura 12 - Complexo Ver-o-Rio
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Embora esse projeto promovesse usos ligados ao lazer e ao turismo, suas concepções e práticas são bastante distintas do projeto da estação das Docas. O Projeto Ver-o-Rio buscou reconhecer as contribuições afro-indígena na construção cultural da cidade de Belém. Custou 600 mil reais no espaço já construído, com previsão de mais 400 mil reais para as fases seguintes de implementação do projeto: custo total de 1 milhão de reais (VAINER; SANCHES, 2003).

Figura 13 - O Ver-o-Rio, visto da Baía do Guajará
Fonte: Belém, 2003.

A concepção de cidade adotada no projeto é sustentada pela abertura para a participação popular no processo de elaboração e execução do Orçamento Participativo (OP) e na discussão das diretrizes e prioridades para o planejamento e gestão urbana da cidade. A atitude em face do mercado apresenta-se de forma crítica porque na gestão participativa se busca estimular principalmente a organização de projetos de economia solidária, através de sujeitos inseridos em associações de bairros e vindos de famílias cadastradas nos programas sociais do governo federal. Estes projetos de economia solidária funcionariam em um sistema de rotatividade que compreende o “Ver-o-Rio” e os demais projetos de intervenção urbana elaborados pela gestão municipal (AMARAL; SILVA, 2004).

Apesar das boas intenções, as notícias veiculadas pelo Diário do Pará (2007) não eram animadoras. Construído em área afastada do Centro Histórico de Belém, com pouco uso e cercado pelas atividades portuárias, o jornal denunciava o desabamento dos parapeitos de concreto e a deterioração do madeirame do piso do cais, do poste de madeira e do guarda-corpo de madeira do píer. Mais de 80% das lâmpadas da praça estavam queimadas e não havia conservação da pintura nem da jardinagem. “Na maloca, chega a 100% de escuridão. O espaço já virou maconhódromo e motel gratuito. Para completar, há total ausência de guardas municipais”. O projeto parece ter servido ainda à valorização do solo, já que alguns prédios de luxo e a construção do shopping Yamada ocorrem bem próximos ao Ver-o-Rio.

Figura 14 – Projeto Ver-o-Rio com prédios de luxo (ao fundo) – Belém (PA)
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 15 – Obras abandonadas do Memorial dos Povos Negros no Projeto Ver-o-Rio – Belém (PA)
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

3.1.6 A Estação das Docas

Dentre os diversos projetos realizados na área central de Belém, o Complexo Turístico Estação das Docas, localizado na Baía do Guajará, nos limites do Centro Histórico de Belém, é um dos principais pontos turísticos de Belém. Um dos mais representativos exemplos do conceito contemporâneo de revitalização de orlas e frentes d'água urbanas, o projeto aborda questões como o incremento turístico, o reaproveitamento de velhas estruturas portuárias, auxílio na revitalização de áreas centrais e, principalmente, a reabertura das cidades para o mar ou rio.

O Porto de Belém, reflexo direto de investimentos estrangeiros no país, possui armazéns e guindastes franceses e tinha como administradora a empresa *Porto of Pará*, americana. Com o fim do ciclo da borracha, o porto belenense nunca atingiu o objetivo que seus projetistas idealizaram. Durante os anos seguintes, nenhuma melhoria foi realizada na planta portuária e, desde sua construção, não houve grandes investimentos em equipamentos nem expansão de sua planta. Desse modo, o porto e o seu entorno passaram a ser associados à degradação urbana.

Alvo de projetos do governo do Estado desde 1992, efetivado apenas a partir de 1999, o Complexo Estação das Docas foi tombado como patrimônio histórico-arquitetônico e cultural do Estado do Pará em 2000 e inaugurado em 2001. Em 1997, o governo estadual, em convênio com a Companhia Docas do Pará, responsável pela administração portuária, viabilizou o projeto vencedor de 1992, com a transferência, por cessão, dos três armazéns do Estado.

Figura 16 - Detalhe do Plano Diretor de Zoneamento do Porto de Belém destacando a Estação das Docas na cor rosa (1)

Fonte: SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS

No caso do Complexo Estação das Docas, o projeto arquitetônico utilizou-se das estruturas monumentais existentes dos armazéns fordistas, atribuindo-lhes uma nova roupagem. Inspirado nas fórmulas dos projetos internacionais Docklands (Londres) e Puerto Madero (Buenos Aires), ele empresta a idéia das vitrines para o mar e cria suas janelas para o rio. Construído a partir da revitalização desses galpões desocupados, foi adaptado para abrigar um complexo turístico e cultural com atrações de lazer voltadas à gastronomia (bar, café, restaurantes), teatro, cinema, espaço para feiras, lojas, agências de turismo bancos, terminal para barcos de passeio, anfiteatro para apresentação de dança e conjuntos musicais, e dois memoriais: o memorial do Porto e o memorial da Fortaleza de São Pedro Nolasco. Além disso, apresenta uma estação fluvial de onde parte diariamente o navio Soure, com capacidade para 650 passageiros, com destino a Camará, na Ilha do Marajó, representando uma integração regional entre esse pólo turístico e o de Belém. São 32.000 m² de área urbanizada ao longo de 500 metros de orla fluvial urbanizada, seguindo o exemplo de grandes centros como Nova York e Buenos Aires (GIACOMET, 2008).

No Armazém 1, o térreo reflete o clima de um animado Boulevard, de uma tradicional praça de feiras ou ágora. Denominado *Boulevard das Artes* (figura 17),

sobressaem, em nível mais elevado, os recantos do bar/café e choperia, entremeados pelos quiosques de atendimento. Esse armazém abrigou no térreo um café, uma cervejaria, quitutes regionais, exposições de arte, antiguidades, artesanato e o Museu do Porto, com as peças encontradas nas prospecções arqueológicas da área da antiga fortaleza. A área externa foi transformada em grandes varandas, extensão das áreas internas e passeio com vista para a baía. No mezanino encontra-se uma galeria de lojas com serviços: banco, farmácia, livraria, papelaria, telefonia celular, loja de produtos culturais etc.

Figura 17 Armazém 1 - Boulevard das Artes da Estação das Docas – Belém (PA)

Fonte: VIVERCIDADES (2003)

No entorno, as áreas destinadas a exposições de arte, artesanato, antiguidades, objetos retirados das escavações na área da Fortaleza de São Pedro Nolasco, objetos do antigo Museu do Porto; as *vernissages*, e os passeios envolvem os ambientes das mesas e cadeiras, transmitindo a mesma alegria e a mesma movimentação das ruas. As pontes móveis – usadas originalmente para transporte e empilhamento dos volumes dentro dos galpões – foram recicladas para servirem de sustentação a um palco para concertos de música ao vivo, deslocável e suspenso por estrutura metálica. Um mezanino, onde fica a galeria de

lojas e serviços, completa este cenário em vários planos, movimentando a perspectiva e valorizando os diversos recintos.

No Armazém 2 (figuras 18 e 19), o mais central do complexo, fica o centro gastronômico. O térreo aloja cinco restaurantes: de mariscos, comida oriental, comida internacional, comida paraense, comida italiana e sorveteria regional. As varandas, voltadas para a baía, guarnecidas com mesas e cadeiras, como no Armazém 1, funcionam como extensão dos restaurantes. No mezanino desenvolve-se o *fast-food*, com pizzeria, comida a quilo, sanduíches, café, açaí etc., onde pequenas praças guarnecidas com mesas e cadeiras funcionam como bolsões de atendimento. As pontes móveis, tal como no Boulevard das Artes, com as plataformas suspensas, oferecem o palco para o fundo musical.

Figura 18 Armazém 2 - Boulevard de Gastronomia da Estação das Docas – Belém (PA)
Fonte: VIVERCIDADES (2003)

Figura 19 - Armazém 2 – Centro Gastronômico na Estação das Docas – Belém (PA)
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

No Armazém 3, o térreo abriga um auditório para múltiplos usos, com 450 lugares, e o restante da área é destinado a grandes exposições e feiras (figuras 20 e 21)

Figura 20 - Armazém 3- Boulevard das Feiras na Estação das Docas – Belém (PA)
Fonte: VIVERCIDADES (2003)

Figura 21 - Auditório no Armazém 3 da Estação das Docas
Fonte: VIVERCIDADES (2003)

Os três armazéns e o terminal hidroviário foram interligados com túneis vedados em chapas de vidro transparente e cobertos com chapas de policarbonato, guarnecidos com uma leve estrutura metálica. São locais de passagem que articulam os ambientes e protegem da chuva, sem impedir a visão, como mostra a figura a seguir.

Figura 22 Túneis que interligam os armazéns da Estação das Docas
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Um dos pontos fortes do partido paisagístico do projeto é a exclusividade dada ao pedestre de circular na via interna do cais. No correr do calçadão – de acesso exclusivo para o pedestre – bancos em concreto e chapa de ferro perfurada, lixeiras, guarda-corpo de ferro. E os guindastes – escultóricas reminiscências – que recebem uma discreta iluminação de efeito cênico. Após o término das obras, o conjunto arquitetônico – testemunho de uma tipologia industrial típica do fim do século XIX, foi ressaltado, despertando o interesse para o restante da área do porto, como fica evidente comparando-se as figuras 23 e 24, expostas a seguir.

Figura 23 Porto de Belém no início da década de 1970

<http://picasaweb.google.com/HaroldoBaleixe/BelMDoParInCioDaDCadaDe70#5205615064243358162>

Figura 24 Estação das Docas

Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

A reurbanização da área, com a construção de um enorme calçadão à beira-rio, deu vida a um pedaço da cidade que estava abandonado e impulsionou novos projetos de restauro na região central. O custo total do projeto divulgado foi de aproximadamente 25 milhões de reais, o dobro do orçado inicialmente. O governo estadual financiou 19 milhões de reais enquanto 6 milhões vieram dos empresários que exploram comercialmente o espaço. A contrapartida deste setor restringiu-se basicamente às instalações complementares para funcionamento dos restaurantes e lojas.

O complexo foi o primeiro investimento público do governo do Estado a ter sua gestão feita por uma entidade sem fins lucrativos, formada por vários segmentos da sociedade, constituindo-se a “Pará 2000”. A intenção, segundo o governo, foi a de que, no prazo de um ano após o seu funcionamento, o complexo conseguisse se auto-sustentar economicamente. Após quatro anos em atividade, o investimento não estava dando o retorno esperado, e o índice de inadimplência da taxa condominial era alto. O governo era obrigado a injetar mensalmente recursos financeiros para permitir o funcionamento do complexo e cogitava assumir a administração em caráter definitivo (LIMA; TEIXEIRA, 2006).

Amaral e Silva (2004) criticam a atitude adotada pelo projeto em face do mercado. Esta parece ser de aceitação total sem fazer restrições. A parceria público/privado serviu à produção de um espaço mercador, em que o uso depende da capacidade de recursos disponíveis pelo usuário (valor-de-troca). Para esses autores houve a adoção de um modelo neoliberal com emprego maciço de propagandas, em que a cidade é produzida e vendida dentro de um contexto de competitividade urbana (guerra dos lugares), buscando atrair investimentos e turistas e obter adesão popular. A concepção de cidade expressa na Estação das Docas é a de modernização com o privilégio dos grupos empresariais já consolidados no mercado.

Apesar de o projeto estar pautado na recuperação da história do lugar, a relação urbana com o vizinho, o Complexo do Mercado Ver-o-Peso, é desconsiderada. O Ver-o-Peso, por outro lado, sempre esteve relacionado à dinâmica popular, uma vez que é visto como uma das mais alegres e comercialmente importantes áreas da cidade. Ele é um museu vivo de práticas culturais e perpetua o ser amazônico por meio do colorido dos barcos, das

manifestações religiosas e da preservação do patrimônio ambiental urbano (VARGAS; CASTILHO, 2005).

Mesmo com todas as críticas, o Complexo Estação das Docas liberou a vista da cidade para o rio, que antes estava barrada pelos armazéns, revitalizou e criou um novo uso para aquela área da cidade, já que nas áreas próximas ao porto havia se instalado um comércio informal e desorganizado, poluído e insalubre, o que gerava insegurança aos frequentadores da área, principalmente à noite e dinamizou a economia local. O Complexo gerou em torno de 600 empregos diretos e cerca de 1.800 empregos indiretos. Para o turista constitui-se em local de referência enquanto ícone turístico. Ali é possível provar o melhor da culinária belenense e contemplar em segurança as águas da baía do Guajará (PARATUR, 2010).

4 GRANDES PROJETOS URBANOS E TURISMO EM FORTALEZA (CE): OS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NO PERÍODO 1990-2010

Assim como em Belém, em Fortaleza várias intervenções urbanas tiveram início mesmo antes da década de 1990, principalmente no bairro conhecido como Praia de Iracema e em sua orla, com destaque para o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. A partir do início de um período técnico-científico-informacional esses objetos passam a ser construídos principalmente por investimentos públicos, em certos casos em parceria com o setor privado, visando o desenvolvimento urbano e do turismo por meio da valorização da cultura.

4.1 MARITIMIDADE E TURISMO DE SOL E MAR EM FORTALEZA (CE)

Maritimidade, segundo Paul Claval⁴ (1996 apud DANTAS 2004, p.75), diz respeito a um fenômeno de sociedade cujas fronteiras não são muito precisas. Significa uma maneira cômoda de designar o conjunto de relações que determinada população estabelece com o mar – aquelas inscritas no plano das preferências, das imagens e das representações coletivas em particular. Assim, de acordo com Dantas (2004, p.75), não podemos reduzir a análise a uma simples oposição entre maritimidade interna-tradicional e maritimidade externa-moderna.

A valorização das zonas de praia em Fortaleza não resulta de uma simples transferência de informação de um grupo que detém o saber a outro que não o detém. Essa transferência de informação é de ordem simbólica. Os novos costumes não são adotados passivamente e não se dão da mesma maneira em todas as comunidades litorâneas. Três aspectos de valorização da zona de praia em Fortaleza podem ser enunciados. Primeiro, trata-se de um processo em construção, resultante da interiorização ou da recusa dos sinais emitidos do Ocidente. Segundo, representa um fator de diferenciação social. Terceiro, engloba, com o advento das

⁴ CLAVAL, Paul. “ Conclusion”, In: PERON, Françoise et RIEUCAU, Jean (organizadores). **La maritimité au jourd’hui**. Paris: Éditions L’Harmattan, 1996.

inovações tecnológicas no domínio da comunicação (notadamente a televisão), progressivamente outros grupos e indivíduos (DANTAS; QUEIROZ; PANIZZA, 2008).

Uma análise diacrônica, relativa à história do espaço, permite indicar as especificidades do processo de valorização das zonas de praia em Fortaleza. Aproveitando-se, na época colonial, de transformações no domínio social, econômico, tecnológico e simbólico, a elite local pôde a esta época se voltar à Europa e estabelecer e fortalecer vínculos com este continente. A zona portuária reforça tal influência, e representa metaforicamente uma janela aberta para o velho continente; ajustada a uma zona exportadora de mercadorias que provocava grande movimento. Num primeiro momento, as pessoas da elite só se deslocavam para estas zonas com a intenção de partir para a Europa ou para outros pontos do território brasileiro (DANTAS, 2004).

Todavia a adoção das novas práticas marítimas não representa simples transferência dos costumes ocidentais para os trópicos, pois ela acaba suscitando um quadro diferente daquele que lhe serviu de matriz. Esta diferenciação resulta diretamente da possibilidade de os indivíduos poderem recusar ou criar dificuldades na incorporação de certas inovações. Aproxima-se, portanto, da pista metodológica desenvolvida por Paul Claval (1995), que concebe as culturas como realidades dinâmicas, em constante mutação conforme influência do meio no qual se insere (DANTAS, 2004).

O primeiro tipo de prática terapêutica, os banhos de mar, provoca em Fortaleza a especialização de algumas casas de campo (as religiosas) na acolhida de quantos queiram se cuidar graças às qualidades terapêuticas da água do mar. Apesar de sua importância na época, esta prática marítima moderna não adquiria as dimensões dos banhos de mar no Ocidente, provavelmente em virtude da fraca eficácia que o discurso médico local lhe atribuía. É pela qualidade do clima que os cientistas locais vão se interessar. Ao se fundar sobre as mesmas reflexões teóricas (respirar bem), este quadro conceitual se aplicou a um meio mais vasto. As praias perdem seu papel principal e as práticas terapêuticas desenvolvidas em Fortaleza decorrem mais de sua localização geográfica (uma cidade litorânea). A insolação e os ventos são elementos essenciais para a salubridade do clima, e impedem a proliferação de epidemias, notadamente aquelas que afetam as vias respiratórias. O

Ceará era conhecido por suas condições de salubridade. Isto atraía um fluxo expressivo de doentes a vir se curar nestas paragens. Fortaleza, do mesmo modo, era uma localidade favorável para o tratamento dos tuberculosos (DANTAS, 2004).

No referente às práticas próximas daquelas de recreação e de lazer encontradas no Ocidente, sobressaem as serenatas realizadas em Fortaleza, durante as noites de lua cheia e sobre as dunas em torno da cidade. Em relação às caminhadas na praia realizadas pelas classes abastadas verifica-se a tentativa das classes abastadas de Fortaleza de tornar as zonas de praia um espaço de recreação e de lazer. Em Fortaleza também se aproveita a paisagem característica das praias, mas para um tipo diferente de uso. Para a época, a exposição ao Sol forte restringia o desenvolvimento de toda e qualquer atividade de lazer e de outras atividades sociais. Era à noite que as serenatas ocorriam, notadamente em noites de lua cheia, logo após a iluminação pública a gás ser desligada. As pessoas se dirigiam até às praias para ficar sobre as dunas brancas iluminadas pela lua. Aproveitando a lua cheia, mas também as baixas temperaturas, tais práticas têm um papel importante e representam um tipo de maritimidade característica de Fortaleza. Não provocam, entretanto, nesta época, processo significativo de urbanização das zonas de praia (DANTAS, 2004, p.06):

A orientação canalizada pelas vias antigas de ligação com o interior concentra todos os contatos da cidade com o mar na zona portuária. A fraca atração exercida pelas zonas de praia sobre as classes abastadas, em virtude do caráter interiorano desse segmento da sociedade, representa elemento limitante do fenômeno de urbanização da beira-mar. A construção de uma cidade pouco ligada às suas zonas de praia e principalmente destinada às classes abastadas reforça o caráter do litoral como lugar de moradia das classes pobres. As zonas de praia em Fortaleza constituem-se, desse modo, em *locus* de pesca e de habitação das classes pobres

O desenvolvimento das primeiras práticas marítimas no Ceará, os banhos de mar, as caminhadas e o veraneio, respondiam à demanda de uma sociedade de lazer que se construiu e cresceu em Fortaleza. A citada demanda se justifica na construção simbólica de Fortaleza enquanto capital do sertão, cidade situada no litoral e voltada para o interior, caracterizando o que se convencionou chamar de cidade litorânea-interiorana (DANTAS, 2002). Seus vínculos mais marcantes se dão com a zona de origem das elites locais e de onde provinham os produtos exportados pelo porto, notadamente o algodão.

Tal imagem, nascida da simbiose entre o sertão e o litoral, sustenta e alimenta uma abertura cultural da sociedade local em face das zonas de praia e sem perder suas características interioranas. Consiste em mudança de mentalidade que torna as zonas de praia atraentes para uma elite interiorana marcada pela influência dos costumes ocidentais. Observa-se, assim, o papel motriz das mutações do modo de vida e da urbanização que propiciou a instalação das classes abastadas na beira-mar, em sobreposição aos atrativos do veraneio e dos banhos de mar.

No período 1920-1930 a elite descobre as novas práticas marítimas. À medida que estas práticas se expandem provocam mudanças importantes na paisagem litorânea, notadamente com a construção de residências secundárias, substitutas dos antigos vilarejos de pescadores e de migrantes provenientes do sertão existentes na praia de Iracema, nos anos de 1920-1930, e na praia do Meireles, nos anos de 1940. A inauguração do bonde foi um dos eventos que marcou esse período em Fortaleza. Em 1913, os bondes elétricos substituíram os bondes puxados a burro (SOUZA, 2007).

[...] o processo de urbanização aumentava as demandas de eletricidade, com a difusão dos bondes elétricos, da iluminação pública e das primeiras indústrias concomitantemente à instalação das primeiras usinas (MILTON SANTOS, 2001, p.38)

Outro evento foi, a partir de 1911, a construção do primeiro sistema de esgoto da Capital, que começou a funcionar em 1927.

Ainda em 1920, a Praia de Iracema recebeu a construção da Ponte dos Ingleses, que objetivou viabilizar ações portuárias. Porém, a utilidade da construção foi muito mais social que econômica, pois, ainda durante o seu andamento, o projeto foi abandonado e o povo da cidade aproveitou a beleza do lugar para transformá-la em ponto de encontro, principalmente para apreciar o pôr do sol. A partir de 1929 com a construção da sede do Náutico Atlético Cearense, na Praia ao lado do Viaduto Moreira da Rocha, os clubes começaram a ser construídos (DANTAS, 2002).

O processo de urbanização da Praia de Iracema, ainda lotada de casas de palha dos pescadores, começou de fato somente a partir de 1920 de forma lenta e gradual. O trajeto do bonde, que saía do centro da cidade, a partir de 1925, ganhou uma extensão até lá. O lugar começa a receber um novo tratamento - inclusive na mudança do nome para Praia de Iracema, nome inspirado na musa do escritor

cearense José de Alencar. A denominação de Praia do Peixe, oriunda da simbologia da venda diária do peixe fresco que era trazido pelos pescadores em suas jangadas e do odor das vísceras de peixes expostos ao sol deu espaço a uma Iracema asséptica e elegante. Diante do novo interesse da classe abastada pelo mar são intensificadas as mudanças com vista a adaptá-lo aos novos gostos. A beira-mar começa a receber construções de casas alpendradas apregoando um novo estilo residencial incomum na cidade de Fortaleza (DANTAS, 2002).

Durante todo o século XIX, o tipo de casa da área urbana era voltado para o estilo de lotes profundos e estreitos, mudando por volta de 1930, quando a nova legislação urbana passou a exigir recuos laterais. Diante da diferente proposta de ocupação, o panorama da praia muda e os casebres bem como os pescadores - seus antigos proprietários – migram para outras áreas. Há um processo de expulsão que passa a ocorrer, abrindo definitivamente espaço para os novos residentes. A cidade se expande e as idéias de modernidade e progresso trazem hábitos e costumes diferentes, como a arquitetura das novas casas à beira-mar (SOUZA, 2007), conforme mostrado na figura a seguir.

Figura 25 - Praia de Iracema, 1931.

Fonte: Arquivo Nirez/ Livro "Fortaleza 27 graus"

Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1015629> Acesso em 19/03/2011

Quanto à aparência urbana de Fortaleza, os anos de 1930 a 1945 registram alguns fatos significativos: a pavimentação das vias públicas com paralelepípedo e

concreto; o uso de meios fios de pedra, nivelando as calçadas; a iluminação elétrica de logradouros públicos; o controle do sistema de tráfego; a arborização das ruas centrais; a difusão dos bangalôs como nova forma de moradia; o aparecimento dos primeiros arranha-céus com o uso do concreto armado.

Após a Segunda Guerra, inicia-se uma busca pela integração nacional com a construção de novas rodovias, ferrovias e uma nova industrialização.

Se os transportes marítimos sempre reforçaram a dependência em relação ao estrangeiro, os novos transportes terrestres, a partir da Segunda Guerra Mundial, beneficiam São Paulo, a metrópole industrial do país. [...] a rede de estradas [...] era imprescindível para a expansão do consumo do que era produzido internamente. [...] As antigas metrópoles costeiras foram, desse modo, reduzindo a sua polarização frente às suas áreas tradicionais de influência (MILTON SANTOS, 2001, p.45-46).

Dentro dessa lógica ganha importância nesse período a rodovia BR-116, principal rodovia ligando o Nordeste ao Sul do país, com início em Fortaleza. . Em 1946, o porto do Mucuripe começou a funcionar mesmo em condições precárias, contando com 400 metros de cais acostável e um quebra-mar de 1.500 metros de extensão como complemento ao abrigo da enseada. Conforme previsto, o mar perdeu o seu equilíbrio com o impacto gerado pelo quebra-mar construído, ocasionando a destruição da faixa de praia de Iracema.

Calculava-se que uns duzentos metros de extensão da praia iam sendo atingidos pelas marés, onde se localizavam diversas residências valorizadas. As ondas passaram a ter força tão intensa que chegavam até os trilhos dos bondes atravessando o outro lado da rua, comprometendo a estrutura e, até mesmo, ocasionando a destruição de várias casas localizadas à beira mar. A dinâmica marinha foi comprometida por não existir o deslocamento natural dos sedimentos que vinham do sentido leste-oeste, ou seja, da Praia do Futuro em direção a Praia de Iracema, gerando com isso o avanço do mar. A partir de então, se observa um paredão de pedras que se estendia do Mucuripe à Praia de Iracema, barreiras estabelecidas para defender as residências. A colocação desses quebra-mares atenuou o problema da erosão e conteve as marés, permitindo a recuperação parcial de uma faixa de areia, a qual, entretanto, permaneceu diminuta e com acesso restrito. A proximidade de favelas e casebres afugentava os freqüentadores, contribuindo para a decadência daquele que já fora um dos pontos mais “chics” da cidade (JUCÁ, 2003).

A permanência de alguns usos industriais e de serviços ligados ao antigo porto e a instalação de novas atividades fez com que a área ficasse cada vez mais “enclausurada”. Assim, um estaleiro ocupou a bacia de águas estagnadas do Poço das Dragas, impedindo o acesso público a essa área; o trilho que liga a área ao porto, além de constituir uma barreira ao aproveitamento paisagístico, favoreceu a sua ocupação com uma favela, que também obstruiu, parcialmente, o acesso à praia. O mesmo efeito teve a construção, em 1981, de um edifício do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), próximo à favela (GONDIM, 2000a).

O processo erosivo gerado pela construção do Porto do Mucuripe no final de 1940, fez com que as classes abastadas mudassem de endereço. Com os investimentos em direção ao Mucuripe foi de intento do Governo construir uma avenida ligando a Praia de Iracema ao novo porto. As construções na avenida valorizaram a faixa da orla e os bairros adjacentes, como a Aldeota, se tornaram local preferido dos ricos. A cidade vê o alargamento de suas ruas e o surgimento de avenidas e bairros sendo o Benfica e o Jacarecanga ainda na época, bairros de alto status econômico (DANTAS, 2002).

Um dos eventos que marcou esse período foi a criação, em 1954, da Universidade Federal do Ceará (UFC), a primeira do estado. Desse modo, o crescimento econômico de Fortaleza foi impulsionado pela criação de organismos públicos, principalmente no final dos anos 1950 e pela implantação de indústrias decorrentes da política de industrialização da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) no final dos anos 1960. Fortaleza crescia sem nenhum planejamento. Era uma cidade sem beleza, principalmente devido ao desrespeito aos seus espaços públicos e o comprometimento de suas áreas naturais. A pobreza – em semelhante processo estabelecido no período de ocupação da Praia de Iracema, era isolada em lugares propícios para não macular a imagem dos espaços ricos. Estabelece-se, dessa forma, uma cidade de resquícios provincianos cuja semente da insustentabilidade nas suas relações, gera uma amostra da metrópole que Fortaleza iria se transformar nas décadas seguintes (JUCÁ, 2003).

Na década de 1960, a Praia de Iracema podia ser caracterizada como um pequeno bairro residencial, marginalizado espacialmente, habitado sobre tudo por uma população de classe média baixa, incluindo alguns setores mais pobres. Além

dos freqüentadores de uns poucos bares e restaurantes que abrigava, o bairro era visitado pelos banhistas que procuravam a estreita faixa de praia que lhes restava. O uso habitacional de baixa e média renda permaneceu, coexistindo com uma freqüência boêmia (GONDIM, 2000b).

A esse respeito, é interessante destacar a importância, para a ocupação da Praia de Iracema, de um fator que se poderia denominar de “geografia do sexo”. Até a década de 1970, homens de classe média e alta costumavam recorrer aos serviços de prostitutas com mais freqüência do que ocorreria a partir dos anos 80, quando ocorre a consolidação da liberação sexual e a disseminação da AIDS. Predominava um tipo de prostituição mais localizado espacialmente, o qual, diferentemente daquele praticado ontem e hoje por “garotas de programa”, reunia na mesma área os locais de residência e de trabalho das prostitutas. Daí a popularidade de cabarés e bares onde se poderia encontrá-las, tais como o Estoril, cujos garçons não as expulsavam, nem chamavam a atenção dos seus acompanhantes, e cujo restaurante, a pedido, entregava refeições num prostíbulo próximo (BENEVIDES; GONDIM, 1998).

A estrutura radiocêntrica de Fortaleza, desenvolvida em função de suas ligações com o interior, e o pouco aproveitamento das potencialidades paisagísticas e de lazer da praia, até as primeiras décadas deste século, são elementos que atestam a tardia prevalência do litoral sobre o sertão. A cidade só deixará de voltar as costas para o mar nos anos 1960, com a construção da Avenida Beira-Mar, no bojo de uma crescente dicotomia entre as partes leste e oeste, sendo a parte ocidental associada à pobreza da população e dos equipamentos urbanos (GONDIM, 2000b).

Num segundo momento, assiste-se à transformação da natureza em mercadoria oferecida aos amantes de praia. Esse processo de valorização dessas zonas amplia-se a partir dos anos de 1970, quando atinge outros municípios do Ceará, sujeitando esses espaços às demandas de uma sociedade de lazer em expansão. Entre 1970 e 1980, o fascínio exercido pela Praia de Iracema em momentos anteriores renasce no imaginário do cidadão e na busca de requalificar o espaço. Grupos de intelectuais, artistas, políticos e boêmios se formam e tentam conduzir o lugar a um momento de redescoberta. É nessa fase que Fortaleza passa por grandes transformações. A cidade cresce principalmente no sentido leste e sul,

havendo dessa forma um expressivo processo de valorização litorânea, sendo a beira-mar e os bairros adjacentes alvo de extensa especulação imobiliária por parte das classes média e alta.

Em 1973 é criada a Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), também conhecida como Grande Fortaleza, pela Lei Complementar Federal nº 14, que instituía, também, outras regiões metropolitanas no país. Era formada inicialmente pelos municípios de Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz. No entanto, a condição legal do aglomerado urbano não correspondia à realidade sócio-espacial metropolitana. A conurbação urbana característica típica do processo de metropolização à época apenas se esboçava, face à rarefeita integração dos municípios e a hegemonia absoluta de Fortaleza no controle dos processos sociais (econômicos, políticos e cultural-ideológicos) (PAIVA, 2010).

Em razão da demanda turística por zonas de praia, procura-se estabelecer no Ceará, a partir dos anos de 1980, uma política de desenvolvimento fundada no turismo. A vontade de inserir o Ceará na rede turística internacional suscita transformações importantes na paisagem litorânea. A construção de um sistema de vias e de serviços reforça o papel de Fortaleza como ponto de recepção e de distribuição dos fluxos turísticos balneários. Esta cidade constitui-se em cidade litorânea que começa a controlar diretamente as zonas de praia dos municípios litorâneos do Ceará. Ela se volta para a zona costeira, alongando seus tentáculos através da construção de um aeroporto internacional e de rotas integrando as zonas de praia à sua zona de influencia direta.

Nestes termos, principalmente a partir da década de 1990, todos os esforços do Estado, em parceria com a iniciativa privada, se voltam para a beira-mar, denotando uma racionalidade de ocupação paralela à zona costeira. Esta nova racionalidade associa-se a políticas de marketing, relacionadas diretamente à necessidade de elaboração de um quadro simbólico que suscita a valorização da zona de praia de acordo com imagens veiculadas de Fortaleza. Pode-se falar de imagens específicas que representam relações dos grupos humanos com os espaços litorâneos semi-áridos. Grosso modo, representaria a construção da cidade do Sol, imagem mais atual e resultante do reforço de Fortaleza como destino turístico, adaptando-a à nova lógica de valorização dos espaços litorâneos dos países em via de desenvolvimento (DANTAS, 2002).

O modelo brasileiro, país em via de desenvolvimento cujo fluxo turístico nacional é também responsável pela valorização das zonas de praia, coloca em questão os modelos explicativos fundados em análise de uma dependência dos fluxos turísticos em relação a transformações de caráter socioeconômico e tecnológico ocorridas no Ocidente. O fraco fluxo turístico internacional evidencia demanda das classes abastadas locais por zonas de praia e onde o desejo pelo mar constitui um movimento próximo ao ocorrido no Ocidente e suscitador das novas práticas marítimas – os tratamentos terapêuticos, os banhos de mar, as serenatas, as caminhadas, o veraneio e o turismo litorâneo (DANTAS, 2002). Portanto, a consideração da maritimidade em Fortaleza revela o quadro complexo dos países tropicais cujos grupos locais, que estabelecem relações com o mar, são fortemente influenciados pelo modelo ocidental.

Se a lógica de valorização precedente (banhos de mar, veraneio) se associa a uma investida de caráter local, a lógica do turismo balneário encontra distante suas raízes. Está relacionada a uma demanda crescente por zonas de praia que transformam gradativamente as cidades litorâneas dos países tropicais em espaço privilegiado para o desenvolvimento da atividade turística de sol e mar. É por esta razão que o fluxo turístico internacional se materializa nos países em via de desenvolvimento, com o apoio de reformas político-administrativas no domínio turístico.

Nesta valorização cultural do litoral, Benevides (1998) ressalta a importância das políticas públicas iniciadas ainda nos anos 1980 voltadas ao turismo. David Harvey (2003) destaca a importância da fluidez de fluxos e mercadorias nos anos 1980, com a rapidez crescente de todas as atividades e relações econômicas. A tecnologia das comunicações (satélites, computadores, aviões potentes e rápidos, entre outros) torna-se fundamental para a ampliação das relações econômicas mundiais. Becker (1999) enfatiza a rapidez de investimentos e desenvolvimento do turismo ao longo do Nordeste brasileiro, pois, em poucos anos e até meses, a cidade ou localidade já estava moldada e planejada para as atividades turísticas. Considerada uma região pobre, a única saída econômica seria consolidar o turismo como principal atividade, já que a região teria grande potencial para o desenvolvimento da atividade.

Nesse sentido, o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE) voltado a investimentos em infra-estrutura nos espaços privilegiados pelo turismo litorâneos destinou à Região Metropolitana de Fortaleza cerca de US\$ 99 milhões, ou seja, 74% de todos os investimentos do PRODETUR/NE direcionados ao Ceará (US\$ 140 milhões). O PRODETUR I investiu prioritariamente em construção e/ou ampliação de aeroportos. A ampliação do Aeroporto Internacional Pinto Martins em Fortaleza que passou de 600.000 passageiros/ano para 2.200.000 passageiros/ano, responde a essa lógica.

Fortaleza destaca-se como um dos principais destinos turísticos, motivado pelo marketing e propaganda voltada ao “sol e praia”. Dantas (2002, p.98) destaca: “a produção de três telenovelas tendo como cenário a paisagem natural do litoral cearense”. As políticas públicas adotadas tentando adaptar a capital a esta nova racionalidade, em parceria com políticas privadas, suscitam forte aumento do fluxo turístico dirigido pelo Estado, principalmente para a capital que se torna centro de recepção e de distribuição dos fluxos turísticos (DANTAS, 2002).

No contexto regional, Fortaleza insere-se com controle local da parcela técnica da produção e do território circunvizinho, baseado em suas densidades técnico-informacionais (funcionais), mas subordinada ao controle distante das decisões das cidades mundiais (domínio externo do território), localmente realizado sobre a parcela política da produção, baseado em informações privilegiadas (ciência e tecnologia). Terceiro maior pólo econômico do Nordeste, a influência do município de Fortaleza transpõe as divisas do estado, escoando produtos extrativos e agrícolas de grande parte do Maranhão, do Piauí, do Ceará e do oeste do Rio Grande do Norte, além de atrair visitantes de diversas partes do Brasil e do mundo.

O Produto Interno Bruto (PIB) cearense em 2005 foi calculado em R\$40,92 bilhões, dos quais 48,22% estavam concentrados na capital Fortaleza. Em 2009, houve um crescimento de 3,1%, sobre 2008, somando R\$ 60,79 bilhões. O PIB per capita foi de R\$ 7.385,00. Observa-se, portanto, um crescimento econômico do Ceará com um aumento de quase metade do seu PIB no período de cinco anos.

Em 2009, o crescimento de 5,6% do Setor de Serviços foi o principal responsável pelo crescimento da economia cearense, seguido da Indústria, com um aumento de 1,1%. A Agropecuária fechou o ano de 2009 com queda de 9,0% sobre o resultado de 2008. Para o Brasil, o Setor de Serviços foi o único setor com

resultado positivo (2,6%), tendo em vista que a Agropecuária e a Indústria registraram taxas negativas de, respectivamente, -5,2% e -5,5% (IPECE, 2010), conforme indicado na tabela 1.

Tabela 1 - Taxa de crescimento (%) do Valor Adicionado, por atividade e do PIB - Ceará e Brasil – 2009

Atividades	Taxa de crescimento (%) do PIB Trimestral (2009) (*) (**)	
	Ceará	Brasil
Agropecuária	- 9,0	- 5,2
Indústria	1,1	- 5,5
Serviços	5,6	2,6
Valor adicionado básico	3,5	- 0,1
Imposto sobre o produto	0,1	- 0,8
PIB a preços de mercado	3,1	- 0,2

Fonte: IPECE e IBGE

* Os dados de 2009 são preliminares e podem sofrer alterações

** Compara o ano de referência ao anterior

O destaque do crescimento no Setor de Serviços ficou por conta das atividades de Comércio seguida por Alojamento e Alimentação, como mostra a Tabela 2.

Tabela 2 - Taxa de crescimento (%) do Valor Adicionado a preços básicos dos Serviços, por segmentos selecionados - Ceará –2007-2009

Atividades	2007	2008	2009
Serviços	5,8	5,1	5,6
Comércio	15,7	9,6	10,9
Alojamento e alimentação	1,2	11,8	3,4
Transportes	4,4	6,4	5,6
Instituições Financeiras	4,3	6,5	3,5
Atividades Imobiliárias, aluguéis	6,0	5,0	5,8
Outros serviços	3,3	3,7	5,7

Fonte: IPECE

A atividade de Alojamento e Alimentação – utilizada para mostrar uma tendência do desempenho das atividades turísticas – foi responsável pela ampliação de postos de trabalho formal, tendo em vista que registrou um dos maiores saldos positivos dentre as principais atividades econômicas, 7.498 postos de trabalho.

O turismo é uma atividade que vem mostrando dinamismo e expansão. Face à diversidade e potencialidade dos recursos naturais (litoral, serra e sertão), econômicos e culturais, o produto turístico do Ceará tende a ser cada vez mais enriquecido e diversificado. No entanto, como a oferta ainda está concentrada e voltada para atender o turismo de lazer, o fluxo turístico é afetado pelo fenômeno da sazonalidade, sendo concentrado, sobretudo em períodos de férias. Ademais, as atividades turísticas convergem, sobretudo para Fortaleza.

Fortaleza reúne um conjunto de condições que tem sido favoráveis ao desenvolvimento do turismo. Situada 2° ao Sul da linha do Equador é a capital brasileira mais próxima da Europa (5.608 quilômetros). Apresenta vantagem competitiva em relação a outros estados brasileiros e mesmo em relação a outros países da América do Sul devido ao mais reduzido tempo de viagem para cidades como Lisboa (aproximadamente seis horas e trinta minutos), Miami e Lagos (África). Possui 2.800 horas anuais de exposição ao sol, além de atrativos naturais (basicamente as praias), culturais, equipamentos de lazer. Esses fatores têm proporcionado resultados promissores, caracterizando a capital do Ceará como uma cidade predominantemente terciária (CEARÁ, 2010).

Segundo a Secretaria de Turismo do Ceará, a participação de Fortaleza no fluxo de visitantes captado pelo Brasil tem apresentado um movimento ascendente desde 1995. Esta cidade foi a sétima mais visitada do País por turistas estrangeiros em 2002, motivados, sobretudo, pelo lazer. De fato, o turismo vem apresentando um crescimento expressivo nesta metrópole. No período entre os anos de 1995 e 2001 o fluxo via Fortaleza saltou de 761.777 para 1.631.072 visitantes, com uma variação de 114,1%, equivalendo a um crescimento médio anual de 13,6% (TELES, 2003, p. 52) (ver tabela 3).

Tabela 3 - Fluxo Turístico em Fortaleza (1995-2001)

Ano	Fluxo Turístico		
	Turistas	Índice (%)	Permanência (dias)
1995	761.777	100	11,0
1996	773.247	101,5	13,0
1997	970.000	127,3	12,5
1998	1.297.528	170,3	9,5
1999	1.388.490	182,3	9,1
2000	1.507.914	197,9	8,9
2001	1.631.072	214,1	9,0

Fonte: SETUR/CE. Disponível em: <www.setur.ce.gov.br>. Acesso em 10/02/2010

Esta capital registrou ainda um incremento de 120,4% na demanda hoteleira, entre 1995 e 2001, com uma expansão de 82,6% na oferta de unidades hoteleiras (UHs) (tabela 4).

Tabela 4 - Demanda e oferta hoteleira em Fortaleza (1995-2001)

Ano	Demanda e oferta hoteleira					
	Demanda Hoteleira	Índice (%)	UHs	Índice (%)	Taxa de ocupação	Taxa de permanência (dias)
1995	364.929	100	5.254	100	48,6	4,8
1996	353.558	96,9	5.945	112,9	46,7	5,0
1997	450.749	123,5	6.117	116,2	51,3	4,6
1998	623.437	170,8	6.350	120,6	59,4	4,0
1999	660.813	181,1	7.105	135,0	56,9	4,0
2000	719.337	197,1	8.149	155,1	58,7	4,1
2001	804.139	220,4	9.592	182,6	57,7	4,0

Fonte: SETUR/CE. Disponível em: <www.setur.ce.gov.br>. Acesso em 10/02/2010

A receita média direta gerada pelo turismo desta metrópole entre 1996 e 2000 situou-se em R\$ 736,2 milhões, com um impacto no PIB, em 2000, equivalente a 7,2%, conforme indicado na tabela 5.

Tabela 5 - Receita e impacto do turismo no PIB de Fortaleza (1996-2000)

Itens	1996	1997	1998	1999	2000	Média
Gasto per capita/dia (R\$)	51,66	56,00	59,59	63,98	70,19	60,28
Gasto per capita (R\$)	671,58	700,00	566,10	582,22	623,63	628,63
Receita turística direta*	519,3	679,0	734,5	808,4	939,8	736,2
Renda gerada (R\$ milhões) **	659,9	971,0	1123,8	1325,8	1644,7	1145,0
Impacto sobre o PIB***	4,0	5,0	5,4	6,1	7,2	5,5
Emprego (mil)	312	330	353	369	387	350

Fonte: SETUR/CE. Disponível em: www.setur.ce.gov.br. Acesso em 10/02/2010

* Obtida pelo produto entre gasto per capita e fluxo turístico.

** Decorre do processo interativo dos gastos dos turistas na economia via propensão marginal a consumir (efeito multiplicador). Os multiplicadores utilizados foram: 1996 = 1,34; 1997 = 1,43, 1998 = 1,53, 1999 = 1,64 e 2000 = 1,75.

*** Obtido pela relação entre renda gerada (direta e indireta) e o PIB.

Segundo dados da Secretaria de turismo do Ceará (TELES, 2003), a movimentação de turistas no Ceará via Fortaleza, cresceu 13,2% em 2009, em relação ao ano anterior, somando 2,46 milhões de visitantes. O acréscimo em 14 anos foi de 1.704.734 visitantes, uma média de 121.766 visitantes a mais por ano. Esse expressivo aumento no fluxo de turistas gerou incremento de 13,9% na procura por hotéis na Capital, que registraram demanda de 1,31 milhão de pessoas, em 2009, contra 1,15 milhão em 2008. Da mesma forma, houve um incremento na receita turística direta de R\$ 3,62 bilhões, montante 24,7% superior ao anotado em 2008. A renda gerada pelo turismo em 2009 no Estado foi de R\$ 6,35 bilhões, o que resulta em impacto de 10,4%, sobre o PIB cearense e de 14,9%, sobre o setor de serviços. A demanda hoteleira foi de 1,312 milhão, significando um aumento de 13,9% sobre 2008 (72,25% em relação à 2001), acarretando uma taxa de ocupação nos hotéis de 62,8%, 9,7% superior a de 2008. A taxa de ocupação média foi de 62,8%, ou 5,5% a mais do que em 2008, de acordo com a tabela 6.

Em 2009, as despesas e tempo de estada do turista também cresceram. O doméstico gastou, em média, R\$ 135,51, por dia, enquanto o visitante estrangeiro despendeu R\$ 208,92, diariamente. Ambos permaneceram no Estado, entre 10 e 11 dias, ao longo do ano. Em 2008, esse tempo variou entre nove e dez dias. Entre os turistas nacionais que mais visitaram o Ceará estão os paulistas, (25%), brasilienses (10%), cariocas (10%), e pernambucanos (7,9%). Entre os estrangeiros estão os italianos (26,5%), os portugueses, (15,9%) e os franceses, (6,7%).

Tabela 6 - Receita e impacto do turismo no PIB de Fortaleza (2008-2009)

Agregados	2008	2009	Variação 2008-2009 (%)
Demanda Turística via Fortaleza	2.178.395	2.466.511	13,2
Receita Turística Direta (R\$ milhões)	2.908,7	3.628,5	24,7
Renda Gerada (R\$ milhões)	5.090,2	6.349,9	24,7
Impacto do turismo sobre o PIB (%)*	9,0	10,4	16,5
Impacto no Setor Serviços (%)*	12,8	14,9	16,5
Oferta hoteleira no Ceará (UHs)	24.114	24.669	2,3
Taxa de Ocupação via Fortaleza (%)	57,3	62,8	9,7
Demanda Hoteleira de Fortaleza	1.151.741	1.312.202	13,9

Fonte: SETUR/CE. Disponível em: www.setur.ce.gov.br . Acesso em 10/02/2010.

* Em relação a 2007.

O estado do Ceará fechou o ano de 2009 com a segunda maior geração de empregos formais do Nordeste e a sexta no ranking nacional, totalizando um saldo líquido (admitidos menos desligados) de 64.436 vagas. Este foi o maior saldo registrado desde 1999, primeira estatística disponível pelo Ministério do Trabalho e Emprego. A Tabela 7 mostra a evolução dos saldos líquidos de vagas geradas no período de 2002 a 2009. Neste período foram criados mais de 290 mil postos de trabalho formal.

Tabela 7 - Evolução do mercado de trabalho formal
Ceará – 2002-2009

Anos/Períodos	Admitidos	Desligados	Saldo
2002	215.582	184.751	30.831
2003	210.583	191.938	18.645
2004	227.205	195.965	31.240
2005	240.637	209.762	30.875
2006	267.041	233.481	33.580
2007	295.833	256.111	39.722
2008	345.458	304.017	41.441
2009	379.204	314.768	64.436
2002-2009	2.181.543	1.890.793	290.750

Fonte: IPECE

No decorrer dos nove anos, duas atividades se sobressaíram, a Indústria de Transformação, com a criação de 81,0 mil postos de trabalho, e o Setor de Serviços, com 100,8 mil vagas. Apenas nos anos de 2002, 2004 e 2007 a Indústria de Transformação superou os Serviços na geração de empregos formais. Estes anos

foram favoráveis as atividades industriais ligadas a: Alimentos e Bebidas; Calçados/Couro; Produtos Químicos; e Metalurgia Básica.

Em 2009 foram criados 64.436 empregos formais, tendo sido o Ceará, o segundo Estado que mais gerou empregos no Nordeste, antecedido pela Bahia, com 71.170 vagas. Os resultados colocaram-no na 6ª posição do Ranking Nacional em 2009. Em termos de municípios, em 2009, merecem destaques: Fortaleza (35.391 vagas); Sobral (9.665 vagas); Maracanaú (3.494 vagas); Eusébio (2.510 vagas); Juazeiro do Norte (2.470 vagas), para citar os cinco primeiros colocados. A Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) obteve a terceira colocação no ranking das metrópoles brasileiras que mais geraram empregos formais (46.733 vagas), antecédida apenas pelas regiões metropolitanas de São Paulo (159.670 vagas) e do Rio de Janeiro (74.224 vagas).

O setor Serviços foi o que mais criou emprego formal, com um saldo de 21.439 vagas, seguida da Indústria de Transformação, com 21.130 vagas, o Comércio vem a seguir, com a geração de 12.559 postos de trabalho e, a Construção Civil ocupou a quarta posição, com um saldo de 9.816 vagas. Dos Serviços merece destaque a atividade de Alojamento e Alimentação, com um saldo de 7.498 vagas (CEARÁ, 2009).

Os resultados positivos apresentados pelo turismo do Ceará e, especialmente, pelo de Fortaleza, decorrem dos já citados diferenciais da cidade – e do Estado – mas, sobretudo, das intervenções relativamente recentes realizadas pelo governo estadual na atividade. Ao perceber no turismo uma “saída estratégica” para o desenvolvimento econômico do Ceará, em face às dificuldades e características de sua agricultura (declínio das culturas tradicionais e intempéries climáticas) e de sua indústria (baixa diversificação e integração dos ramos de atividade; pequena participação de investimentos não locais; forte predominância de ramos tradicionais; altíssima concentração na RMF), o governo do Ceará partiu para a organização do crescimento desta atividade (BENEVIDES, 1998).

Além dos motivos já citados existiam mais quatro razões que levaram o governo do Ceará a priorizar o turismo enquanto uma alternativa de desenvolvimento: saturação dos pólos turísticos tradicionais do País, paralelamente a veiculação da imagem positiva do Ceará na mídia nacional; novo papel indutor assumido pelo governo do Ceará seja na promoção de investimentos, na inversão

de recursos próprios na constituição do aparato infra-estrutural, social, físico e turístico, para o qual contou com o suporte de organismos internacionais, a exemplo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; possível papel integrador, que o turismo, através dos programas implementados, poderia assumir no litoral cearense; e a ampliação, com o suporte do novo planejamento turístico, de um estilo de relacionamento não patrimonialista e não clientelista com o setor privado, também denominado Pacto de Cooperação (política de promoção de parceria entre governo e setor privado e de coordenação de parcerias entre segmentos do setor privado) (BENEVIDES, 1998).

Esta política, implantada em 1991 no governo de Ciro Gomes, reúne sistematicamente representantes do setor público e diversos segmentos da sociedade civil empresarial: secretarias de estado, prefeituras, universidades, institutos de pesquisa, empresários, consultores, federações da indústria e do comércio, sindicatos, etc. O Pacto de Cooperação objetiva buscar a parceria desses setores na viabilização técnico-financeira de projetos, aumento de produção setorial através de flexibilização tributária, revitalização setorial, através de investimentos, etc. (AMARAL FILHO, 2003).

Em um retrospecto histórico, a iniciativa do governo do Estado do Ceará em prol da promoção do turismo, com ações coordenadas, deu-se em torno de 1971 com a criação da Empresa Cearense de Turismo – EMCETUR. No período compreendido entre os anos de 1970 e 1992, fase denominada por Benevides e Cruz (1998) como de “re (descobrimento) do Nordeste”, a EMCETUR preocupou-se com a venda da imagem e paisagens turísticas do Ceará, ainda de forma empírica, realizando campanhas promocionais, trabalho de captação de eventos e workshops, apoiados nos recursos paisagísticos e na hospitalidade cearenses, sem qualquer direcionamento para um planejamento territorial do turismo do Estado. Nesta fase foram construídos/reformados equipamentos pontuais como o Centro de Turismo, o Centro de Convenções do Ceará e o teleférico Ubajara.

Em junho de 1979 foi elaborado o I Plano Integrado de Desenvolvimento do Turismo do Estado do Ceará – Diagnóstico e Programação. A integração proposta estava restrita ao desenvolvimento e à articulação de ações governamentais no âmbito institucional; às tentativas de dinamizar o mercado turístico, Aproveitando as potencialidades locais e incrementando o seu uso e à proposta de uma política de

recursos humanos direcionadas às atividades de interpretação, revalorização e conscientização do patrimônio turístico (Benevides e Cruz, 1998, p. 52-54).

A fase seguinte vivenciada pelo turismo do Ceará é marcada pela expansão, via coordenação do Estado, de uma infra-estrutura turística básica destinada a possibilitar a integração do Estado ao mercado nacional, proposta que se expressa através dos Planos Urbanísticos Turísticos. Entretanto, a conexão a ser criada entre a coordenação do Estado e os planos turísticos não ocorre antes de 1989. A partir de 1987, nos documentos governamentais aonde preocupações com o turismo aparecem - esparsamente publicados – já se pode identificar uma orientação básica voltada para a superação da lógica de ocupação turística inicial do litoral cearense, calcada, até este instante, em um processo concorrencial e desordenado de ocupação do espaço e em ações pontuais da EMCETUR. Até o final da década de 1980 faltava ao governo do Ceará estabelecer diretrizes integradas e sistêmicas para o turismo, construindo um planejamento sintonizado com as tendências da economia mundial, voltado para a produção e ordenamento do território (BENEVIDES; CRUZ, 1998).

O primeiro esforço de planejamento territorial integrado e sistêmico do turismo no Ceará resultou na elaboração, em 1989, de um plano voltado para as preocupações estratégicas do desenvolvimento turístico estadual, denominado Programa de Desenvolvimento do Turismo do Litoral do Ceará – PRODETURIS. Esse programa forneceu as bases técnicas e conceituais para o Programa de Desenvolvimento Turístico do Ceará - PRODETUR-CE, 1992, uma exigência do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – PRODETUR-NE aos estados nordestinos interessados em participar desse programa turístico direcionado para toda a região, tendo o Banco Interamericano como seu financiador, intermediado pelo Banco do Nordeste do Brasil (BNB).

Do programa pioneiro o PRODETUR-CE aproveitou a proposta de regionalização, incluindo, na sua primeira fase, as regiões já delimitadas, e definindo como prioritária a região turística II, situada a uma distância média de 40 km a oeste de Fortaleza (BENEVIDES ; CRUZ, 1998). Apesar de ter estabelecido a Região II como prioritária, os recursos destinados ao PRODETUR-CE não foram aplicados apenas nesta área, tendo também contemplado o município de Fortaleza.

Foram elaborados 127 projetos, com investimentos da ordem de US\$ 163,80 milhões, dos quais US\$ 81,90 milhões (50,0%) financiados pelo BID, através do BNB, US\$ 42,80 milhões (26,1%) contrapartida do Estado e US\$ 39,10 milhões (23,9%), recursos da União (ver Tabela 8). As metas contempladas nos projetos do PRODETUR para o estado do Ceará objetivaram, dentre outras ações, a criação de 796.976 empregos, serviços de esgotamento sanitário e abastecimento d'água, para atendimento a 175 mil habitantes, implantação/melhoria de 252,86 km de rodovias, preservação de 2.238 hectares no meio ambiente e a ampliação/modernização do Aeroporto Internacional Pinto Martins (CEARÁ, 1999).

Tabela 8 - Programa de Desenvolvimento do Turismo do Ceará I (PRODETUR/CE I) – fontes dos valores financiados

Fontes	US\$ milhões	Participação (%)
1. Empréstimo BID	81,90	50,0
2. Contrapartida do Estado do Ceará	42,80	26,1
2.1. BNDES	24,78	15,1
2.2. Tesouro	18,02	11,0
3. União	39,10	23,9
Total Geral	163,80	100

Fonte: SETUR/CE e do PRODETUR/CE. Elaboração própria.

Os recursos da primeira fase do PRODETUR-CE foram destinados, prioritariamente, para a infra-estrutura de transportes e rodovias (US\$ 102,4 milhões, equivalentes a 62,5%), com destaque para o Aeroporto Internacional Pinto Martins (US\$78,20 milhões, ou 47,7%). O saneamento básico foi contemplado com inversões totais de US\$ 25,76 milhões (15,7%), o meio ambiente e a proteção ambiental com US\$ 5,07 milhões (3,1%) e o desenvolvimento institucional com US\$ 2,68 milhões (1,6%).

O PRODETUR II prevê investimentos em três segmentos: fortalecimento da capacidade municipal para o turismo, com recursos destinados às gestões municipais de turismo e ações de proteção e conservação de recursos naturais e patrimônio cultural; promoção de investimentos, com planos de marketing turístico e capacitação empresarial; treinamento e infra-estrutura, com ações de capacitação e obras de infra-estrutura. Nesta nova etapa do PRODETUR-CE, o agente financiador

– BID – estabeleceu como condições para a assinatura do programa: - Implantação do Pólo “Ceará Costa do Sol”; - conclusão do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável –PDITS; - elaboração de 30% de projetos executivos com recursos do Estado ou Ministério do Turismo, pulverizados por componentes (CEARÁ, 2009).

O marco institucional para o PRODETUR II – Ceará é formado pelo BID e BNDES, enquanto agentes financeiros; BNB, mutuário e executor do Programa; Secretaria de Turismo do Estado, coordenador e executor estadual. Além desses, envolve também os seguintes órgãos estaduais: Secretaria de Infra-estrutura do Ceará (SEINFRA), através da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (CAGECE) e do Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes (DERT); e Secretaria de Ouvidoria Geral e Meio Ambiente, através da Superintendência de Meio Ambiente do Ceará (SEMACE).

No PRODETUR II, o Ceará deverá entrar com projetos no valor de US\$ 130 milhões, através do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS). A significação que o turismo tem assumido nas políticas governamentais do Ceará está atrelada a percepção da importância desta atividade na “valorização do espaço”, principalmente em regiões economicamente estagnadas ou deprimidas pela perda de dinamismo das suas tradicionais atividades produtivas. Esta percepção está conduzindo a que o turismo assuma, de fato, um papel prioritário nas políticas públicas estaduais. E, de modo a fortalecer esta atividade, o governo cearense busca implementar programas adicionais para o turismo (BENEVIDES, 2003).

Entretanto, os problemas do Ceará e, destacadamente, os de Fortaleza, são ainda bastante complexos, levando a que a expansão do turismo nesta região, assim como em outras, não decorresse de um desenvolvimento anterior mais amplo, requerendo a presença do Estado, de modo a que possa vir a cumprir – caso seja possível - o papel de indutor do desenvolvimento. A atuação do Poder Público como promotor do espaço turístico – ainda que não exclusivo - torna-se fundamental ao processo de ordenamento desta atividade, que envolve o planejamento do desenvolvimento da infra-estrutura física, das ações de marketing e comercialização, da capacitação profissional, dentre outras. Em casos como este, o alcance do

desenvolvimento do turismo dificilmente irá prescindir de um direcionamento favorável das políticas públicas (BENEVIDES, 2003).

4.2 URBANIZAÇÃO TURÍSTICA E GRANDES PROJETOS URBANOS EM FORTALEZA (CE)

Como vimos, por volta de 1992, Fortaleza se consolida como pólo turístico, após a união de forças do Estado com o capital privado, sob o apoio do Programa de Desenvolvimento Turístico para o Nordeste (PRODETUR/NE). Constitui-se, desse modo, em centro de atração e distribuição dos fluxos turísticos não somente de sua região metropolitana, mas de todo o litoral cearense, assim como dos pólos turísticos localizados no sertão e nas serras. Neste sentido, verifica-se que o processo de urbanização e metropolização de Fortaleza impulsionados pelo turismo não tem impactos exclusivos nas áreas localizadas na orla, principal atrativo turístico da cidade. A partir de 1979, com a aprovação do Plano Diretor de Fortaleza, a orla de Fortaleza, mais especificamente a beira mar, começa a ser ocupada por construções verticais.

Devido à nova política de expansão urbana da cidade, a facilidade de deslocamento e o surgimento de ambientes ecléticos na orla, os bairros da periferia se tornam mais próximos da zona nobre e o lazer passa a ter um novo endereço capaz de satisfazer a exigências dos mais variados gostos e interesses (SOUZA, 2007).

Várias intervenções urbanas voltadas para o turismo contribuíram para estabelecer novos fluxos dentro do território metropolitano. Destacam-se na dinâmica sócio-espacial do Ceará, o papel do novo aeroporto e do sistema viário intra-urbano e metropolitano, principalmente as vias de acesso aos núcleos litorâneos. Houve a criação de uma conexão viária mais efetiva com a orla marítima e com os espaços do turismo, pois a construção da via de acesso ao aeroporto passou a conduzir os fluxos em direção à beira mar. Estas intervenções tiveram um caráter essencialmente rodoviário, uma vez que não houve uma preocupação em

disciplinar os usos ao longo da via, nem dotá-las de um desenho urbano adequado e que valorizasse paisagisticamente o trajeto.

Em relação à sua região central, a urbanização turística junto à desregulamentação urbanística começa a se manifestar no início da década de 1990. Em 1992, a Lei Municipal nº 7.061 de, que disciplina o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, em sua estruturação de artigos 57º a 60º, dispunha a respeito das Zonas Especiais, entre as quais, as Áreas de Interesse Urbanístico, que foram definidas como sendo áreas com predominância de edificações, situadas em quaisquer das macrozonas, que, devido o seu valor histórico, paisagístico e cultural, necessitam de tratamento exclusivo.

A Lei nº 7.897 de 1996 – Lei de Uso e Ocupação do Solo (FORTALEZA, 1998) definiu, em seu art. 113, refere-se à Área de Interesse Urbanístico do Bairro da Praia de Iracema, mostrada no mapa a seguir, se configurando da seguinte forma:

Art. 113. A Área de Interesse Urbanístico da Praia de Iracema fica dividida em três setores de uso e ocupação do solo, Planta 4 , sendo:

- I – **Setor 1**, como área destinada à **revitalização** urbana com incentivo à implantação dos usos Habitacional, Cultural, de Lazer e de Hotelaria;
- II – **Setor 2**, como área destinada à **preservação** urbana, envolvendo a manutenção do ambiente, no tocante ao parcelamento do solo, à volumetria e às características das edificações e às relações entre o espaço edificado e o espaço não edificado;
- III – **Setor 3**, como área destinada à **renovação** urbana com incentivo aos usos Habitacional e de Hotelaria. (Com redação dada pelo Art. 2º da Lei nº 7814, de 30 de outubro de 1995)

Parágrafo único. O Setor 1 fica dividido em dois sub-setores, identificados como Sub-setor 1.1 e Sub-setor 1.2. (FORTALEZA, 1996, grifo nosso).

O mapa a seguir mostra os setores atingidos, a classificação em que foram inseridos e o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura nesse contexto.

MAPA 2 Vista aérea da Praia de Iracema com indicação dos setores de uso e ocupação do solo

Fonte: AQUINO (2003), p. 03

Observação: Setor azul – Revitalização Urbana; Setor vermelho – Preservação; Setor amarelo – Renovação Urbana

Embora essa divisão no Bairro da Praia de Iracema tenha sido alvo de críticas por parte do Instituto de Arquitetura do Brasil – Secção Ceará – IAB/CE, sob o argumento de que não houve uma pesquisa histórica, nem um levantamento de dados, tampouco um inventário da área que fundamentasse o conhecimento de edificações de interesse cultural existente no Setor 1, considerado por alguns como zona de preservação e não de revitalização, o fato é que a Lei nº 7.897/96, juntamente com a Lei nº 7.814/95, reorganizou a Praia de Iracema sob o aspecto do zoneamento da área (AQUINO, 2003).

Quatro áreas foram considerados pelo Poder Público como inseridos no Setor 1, de revitalização: a área do Poço da Draga, o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, a antiga Alfândega e os armazéns do antigo porto, sendo permitida a construção de prédios com até dezesseis pavimentos, bem como construções de grande porte, como casas de shows. No Setor 2, de preservação, foram incluídas: a Rua dos Tabajaras, a Rua Cariris, a Rua Ararius e circunvizinhanças, entre a Ponte dos Ingleses e a Igreja de São Pedro, área essa destinada à preservação urbana e à manutenção do meio ambiente. Esse setor, mesmo sendo tratado como área de preservação urbana, devido a sua importância histórica, na prática pouco foi preservado. Por fim, no Setor 3, ficaram os quarteirões ao norte da Av. Historiador Raimundo Girão e da Rua Ararius até a Rua Idelfonso Albano, área destinada à renovação urbana, também com incentivo aos usos habitacional e de hotelaria.

Na fase de requalificação da Praia de Iracema, o maior problema surgiu quando os conceitos de renovação e revitalização urbanas ficaram sem respostas a sociedade, ficando ao gosto do administrador público definir o que se encaixaria nesses termos. Na Exposição de Motivos da Lei não houve a explanação detalhada das razões que levaram o legislador municipal a adotar a classificação proposta na legislação.

Apenas o conceito de preservação foi definido na Lei nº 7.814/95, artigo 2º, como “manutenção do ambiente, no tocante ao parcelamento do solo, à volumetria e às características das edificações e às relações ente o espaço edificado e o não edificado”. Desse modo, o Setor 2 foi alvo de proteção, ainda que insatisfatória, em detrimento do Setor 1, área que abriga um importante conjunto de edificações, vinculado ao centro histórico de Fortaleza e, de forma direta, às atividades do antigo porto da cidade.

O próprio gabarito imposto pela Lei não atendeu às especificidades históricas da Praia de Iracema, pois ao permitir a construção de prédios com até dezesseis andares em lugares impróprios, o ambiente de cenário antigo passou a ser desconfigurado pelas modernas propostas de uso e ocupação indevidos.

De fato, na década de 1990, a Praia de Iracema tornou-se palco de intervenções urbanas governamentais, associadas ao capital privado, interessado no incremento de tradições históricas e culturais como incentivo ao turismo. A antiga zona de lazer e moradia passou a ser um lugar de onde era possível apresentar e narrar a cidade. A construção do típico passa então a integrar o processo de valorização da história da cidade, reafirmando a condição do bairro como cartão-postal. As modificações recentes de Fortaleza observadas na verticalização de moradias, na redefinição da orla marítima e na instituição de lugares de preservação promoveram, no âmbito das mudanças, discursos caracterizados pelo modo peculiar de relacionar passado e presente. Nesse momento despontavam críticas à desfiguração do espaço urbano, ao lado da procura pela recomposição da história da cidade, através de uma política de preservação de bens e equipamentos considerados como patrimônio (BARREIRA, 2007).

Ao mesmo tempo, a busca da denominada revitalização do centro e da zona litorânea, incluindo a Praia de Iracema, representava a pretensão já histórica de ligação entre cidade e praia com a primazia mais intensa do mar. As intervenções são sintomáticas desse movimento empreendedor, articulando recursos municipais e estaduais mediante uma política urbana baseada na modernização da cidade, por intermédio do binômio lazer e cultura. Tratava-se de uma estratégia de investimento que previa a dinamização do centro da cidade, a recuperação de museus, a reforma de monumentos históricos e edificações, incluindo restaurações que integram a política de patrimônio do governo do Estado (GONDIM, 2000).

Com a promulgação da Lei, a Praia de Iracema e a beira-mar foram alvos de diversas intervenções do Poder Público, justamente fundamentadas na nova legislação urbana. Como exemplo de tais intervenções durante as décadas de 1990 tem-se a construção do calçadão da Praia de Iracema, a reforma da Ponte dos Ingleses, a reconstrução do Estoril e a construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

4.2.1 Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura

Na década de 1990, a Praia de Iracema despontou como fruto de especulação imobiliária, estabelecendo-se como espaço de valorização econômica e turística e tentando conciliar a sua condição de bairro e lugar turístico. Na possibilidade de ganhos acentuados com os turistas e o público local o poder público unido ao poder privado iniciou uma política pesada de desenvolvimento. A Praia se torna área estratégica entre os bairros da Zona Leste e o Centro e esse favorecimento territorial, somado à infraestrutura existente e aos atrativos naturais do mar, a transformou mais uma vez em espaço valorizado. Com o novo uso do espaço e a possibilidade de lucro imediato, o capital privado investiu vultosamente na construção de hotéis, pousadas, flats, espaços de lazer e entretenimento nas praias do Meireles e Mucuripe, estendendo esse uso até a Praia de Iracema.

A Praia passou a ser lugar de encontro dos visitantes, principalmente pela oferta noturna de bens e serviços, como restaurantes, comércios e bares, cedendo, pouco a pouco, oportunidade para a exploração econômica. A arquitetura do local, uma das mais antigas da cidade, sofreu impactos negativos pelas modificações. Discursos como o do Arquiteto Mário Wilson Costa Filho, responsável pelo projeto de um dos bares da Praia, ao dizer que o objetivo era inserir um cenário de alegria utilizando o estilo contemporâneo espanhol mostram a tendência da nova ocupação. Para ele, a discussão sobre os estilos que deviam ou não ser usados era muito pertinente, mas preferia optar pelo lado prático das coisas. “[...] A questão comercial sempre prevalece. O cliente escolhe o que quer e eu não vou discutir isso” (ALETEIA⁵, 1997 apud SOUZA, 2007, p.52).

O grande problema, segundo o arquiteto, foi a falta de planejamento urbano unido ao crescimento desordenado:

Esse espaço aqui só é feito para o turista. A urbanização da Praia de Iracema é uma maquiagem. Não tem esgoto, a iluminação parece de estádio de futebol. [...] Devido ao uso contínuo do local para atividades de lazer e consumo, passou a existir uma maquiagem das características das edificações. Alguns bares copiam formas do passado, que não correspondem ao tempo que foram feitos. Os grandes prejudicados com a situação foram os moradores, aqueles que tanto se orgulhavam em residir na Praia de Iracema. (ALETEIA, 1997, p.15)

⁵ ALETEIA, Patrícia. Lei não protege Praia de Iracema. **O Povo**, Fortaleza, 17 fev. 1997. Caderno Cidades, p.15.

O processo de “urbanização” foi concluído pela Prefeitura em 1993, no entanto, sem a devida infraestrutura. A valorização dos terrenos no bairro alcançou uma média de 7%, ao ano, entre 1994 e 1997 (31,08% em quatro anos) (SOUZA, 2007).

Não demorou muito para a extensão da vida noturna e os investimentos já existentes na beira mar se transferirem para a Praia de Iracema. Bares, restaurantes, pousadas, flats, escritórios, entre outros negócios, passaram a se instalar nas ruas do bairro, gerando valorização dos imóveis, aumento do valor do aluguel e levando ao abandono do bairro por parte dos moradores tradicionais. Nesse período entram em declínio muitas casas noturnas periféricas e a beira-mar se torna cada vez mais receptora de uma demanda que migra em direção a orla na busca de se fazer participante da mais recente tendência de mercado, o turismo. É nesse contexto também que, de forma discreta, porém contínua, a prostituição começa a percorrer ruas e quarteirões da beira-mar de Fortaleza e em meados da década de 1990 se constitui como oferta para o mercado turístico, notadamente o internacional, tendo como lugar de produção mais acentuada a Praia de Iracema (SOUZA, 2007).

Ainda no final da década de 1990 a Praia de Iracema, enquanto produto turístico - entrou em processo de decadência. Em 2003, tem início o fechamento de bares e restaurantes que eram ícones da história da boemia e da intelectualidade do lugar, como o Cais Bar, o La Tratoria e o Estoril. Em um período de cerca de um ano, dois mil trabalhadores perderam seus empregos. O abandono acabou proporcionando uma nova definição dos frequentadores, e passou a ser mais comum encontrar estrangeiros em busca de prostitutas (SOUZA, 2007).

No cenário de procura de alternativas para o turismo e lazer na Praia de Iracema, surgiu o projeto Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, idealizado pelo então Secretário da Cultura do Estado do Ceará, o antropólogo e jornalista Paulo Linhares, e projetado pelos arquitetos cearenses Fausto Nilo, e Delberg Ponce de Leon com custo previsto de R\$ 10 milhões.

Apesar dos protestos pelos atrasos na execução do projeto – cinco anos – e dos 17 milhões de reais gastos na sua construção pelo governo estadual (sete milhões a mais que o previsto), o resultado final foi um equipamento cultural, com 30 mil metros quadrados que inclui duas salas de cinema, museus (de Arte

Contemporânea e do Memorial da Cultura Cearense), café, livraria, anfiteatro, espaço multi-uso, duas passarelas (sob uma delas, mais um palco aberto; sob a outra, um painel de Aldemir Martins) e ainda um teatro, um planetário e uma Praça Verde. Inaugurado em 28 de abril de 1999, o gerenciamento do Centro ficou sob a responsabilidade do Instituto de Arte e Cultura do Ceará (IACC), administrado através de um conselho formado por representantes do poder público e da sociedade civil, através de um contrato de gestão com o governo estadual orçado em R\$ 600 mil ao mês (MOURA, 2009).

Figura 26 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. Em destaque o planetário; abaixo (ao fundo) os acessos aos cinemas.

Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 27 - Passarelas no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. Ao fundo o prédio da Biblioteca Pública Estadual Menezes Pimentel.
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 28 - Local onde funciona o Café no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (centro da foto).
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 29 - Corte esquemático mostra a passarela interligando o conjunto do teatro ao Café no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
Fonte: Projeto & Design (1999).

Figura 30 - 1. Planetário/ 2. Anfiteatro/ 3. Palco/ 4. Auditório/ 5. Foyer/ 6. Auditório/ 7. Danças/ 8. Salas de aula/ 9. Vazio do Palco
Fonte: Projeto & Design (1999)

Pavimento inferior/conjunto do teatro

Figura 31- 1. Terraço/ 2. Teatro/ 3. Cinema/ 4. Café
 Fonte: Projeto & Design (1999)

Figura 32 - Conjunto do teatro. Nos finais de tarde instalam-se alguns artesãos para vender seus produtos no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
 Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Pouco a pouco o Centro Dragão do Mar se configurou como o principal difusor de cultura do Estado. Unido ao entorno formado por antigos armazéns da época do porto, mostrados na figura a seguir, formata um conjunto de interesse público, principalmente com a Praça Almirante Saldanha e a Biblioteca Pública Menezes Pimentel e divide as atenções com outros centros e espaços culturais, incluindo casas de show e bares que vêm e vão.

Figura 33 - Antigos armazéns revitalizados no entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Construído no setor 1 da área de revitalização da Praia de Iracema, conforme lei já citada, que permitia a construção de empreendimentos de grande porte, o objetivo era trazer à sociedade um ambiente de consumo artístico e cultural como também dinamizar uma parte do bairro que estava sem uso em função de ser formado por antigos galpões. O que se observou com a construção foi um processo de deslocamento por parte dos freqüentadores da beira-mar de Iracema, que trocaram o espaço saturado pela nova proposta de consumo. Houve, então, o esvaziamento e abandono do setor 2, em especial da faixa praiana, não somente por parte do morador como também do público freqüentador que passa a freqüentar o setor 1. Em função do uso desordenado do espaço, fraca política administrativa e omissão das autoridades a situação na Praia de Iracema se torna excludente e conflitante (SOUZA, 2007).

Várias críticas surgiram em função da monumentalidade do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, o desrespeito com os casarões, a demolição de alguns sobrados, a tentativa de pós-modernidade em detrimento do tradicional e a falta de referências locais, comparando-o a uma espécie de shopping-center da cultura.

Os galpões que faziam parte do entorno onde funcionavam empresas de importação e exportação na época do antigo porto - foram tombados pela Secretaria da Cultura do Estado (SECULT) e pela Prefeitura, no intuito de revitalizar os arredores. O Serviço Social do Comércio (SESC) – Ceará se encarregou de ocupar um desses galpões, desenvolvendo diversas atividades culturais, como exposições e espetáculos teatrais.

Figura 34 - Galpão revitalizado e utilizado pelo SESC-Ceará na Rua Bóris, lado leste do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Entretanto, em alguns casos, como não houve a desapropriação das casas, os proprietários continuaram livres para negociá-las, observando-se com isso a comercialização dos espaços para usos variados e até indevidos. No começo esboçaram-se algumas reações pontuais, mas prevaleceu a intransigência administrativa dos executivos públicos e a omissão da sociedade. Jogo de boliche, casa de pagode, grifes de micaretas e boates pornôns instalaram-se no lugar,

encontrando apoio na especulação imobiliária que se expressou com toda a sua força através da valorização dos imóveis do bairro. Na luta para continuar no lugar vivido, cujo valor era bem mais do que um simples lugar, pela relação subjetiva de afetividade, moradores, artistas e comerciantes tradicionais passaram a unir forças tentando fazer valer o direito sentimental que os unia ao espaço. Esforço percebido como sendo em vão diante dos novos valores associados ao território.

Por outro lado, de acordo com informações disponibilizadas pelo Núcleo de Documentação e Registro (NUDOC) do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC), visitantes de todas as localidades (locais, nacionais, internacionais) classes sociais, das mais variadas faixas etárias e de renda visitam o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. O público total, entre pagantes e não-pagantes chegou a 11.224.887 pessoas entre 1998, ano de inauguração, e 2009. Uma média de 1.020.444 visitantes por ano.

Tabela 9 - Público no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (1998-2010)

Ano	Público pagante	Público gratuito	Público total beneficiado
1998	36.849	204.973	241.822
1999	106.156	702.962	809.118
2000	151.559	732.743	884.302
2001	148.082	703.200	851.282
2002	172.662	803.706	976.368
2003	132.382	724.268	856.650
2004	123.081	923.589	1.046.670
2005	240.605	759.395	1.000.000
2006	127.671	955.853	1.083.601
2007	122.671	1.001.143	1.123.814
2008	114.559	1.032.785	1.147.384
2009	88.734	1.115.142	1.203.887
Total	1.565.128	9.659.759	11.224.887

Fonte: Núcleo de Documentação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura

A premissa básica é a de que a programação artístico-cultural desenvolvida seja sempre plural, diversificada, inovadora e de alta qualidade, sofisticada até. Porém, o acesso é democratizado, permitindo que a população de baixa renda possa ter acesso aos bens simbólicos ofertados. Alunos de escolas públicas e pessoas de comunidades carentes acessam gratuitamente ao Memorial, Museu e

Planetário, desde que agendem previamente. Aos domingos a visitação ao Memorial e Museu é gratuita para toda população. A maioria dos eventos musicais é aberta ao público ou cobrada quantia simbólica, bem abaixo daquelas praticadas pelo mercado.

Há ainda, espaços de lazer e entretenimento que estão abertos para toda a população todos os dias de funcionamento do Centro Dragão do Mar: Praça Verde, Historiador Raimundo Girão, Espaço Rogaciano Leite Filho, Espaço sob o Planetário, Praça Almirante Saldanha, etc. O projeto foi executado pelo Governo do Estado do Ceará, através da Secretaria da Cultura, que demonstrou ousadia e visão de futuro ao construir o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

Conscientes do potencial do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura para desenvolver uma nova dinâmica na cidade, criando alternativas de relações mais solidárias e gerando processos de educação para a cultura e para a cidadania, além dos grandes shows e exposições que deram visibilidade a este Centro, o mesmo desenvolve ainda, ações de cunho sócio cultural, entre as quais se destacam: visitas programadas de escolas públicas ao Museu de Arte Contemporânea e Memorial da Cultura Cearense; trabalho social desenvolvido em parceria com a Associação de Moradores do Poço da Draga; parcerias para oferecer oportunidades educativas aos jovens em situação social de risco; apoio aos Projetos de Educação Para a Cidadania Através da Arte; espaço para vivência prática de jovens artistas.

Uma pesquisa realizada para avaliar as políticas culturais desenvolvidas no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, voltadas para a população de baixa renda, revelou que 41,6% dos freqüentadores possuem entre 19 e 25 anos e 55,6% colegial completo ou ensino superior incompleto. Do total de entrevistados, 59% pertenciam às classes econômicas C, D e E⁶. Em média 30%, da verba do Centro destinam-se a ações que tenham alcance nesse segmento. Outros esforços votados para esse público é o de formação técnico-profissional para populações carentes, por meio de cursos e oficinas ministrados (LEOCÁDIO; PARENTE; PRADO; 2007).

De acordo com outra pesquisa, os freqüentadores são, na sua maioria, jovens estudantes de classe média a classe média alta, e que teriam condições de pagar

⁶ A distribuição com base nos itens de consumo e no nível de escolaridade dividiu a população brasileira em cinco classes econômicas, com poder de compra diferenciado, sendo que as duas primeiras classes foram subdivididas em duas. Desta forma, o Critério Brasil apresentou as seguintes classes econômicas: A1, A2, B1, B2, C, D e E.

para se divertirem. Em contrapartida, não podemos deixar de citar a importância dos projetos realizados pelo Dragão e que ajudam a muitas pessoas gerando trabalho, renda, oportunidade e até mesmo inclusão. Como atrativo turístico o Centro Dragão do Mar possui um grande potencial, pois agrega em um único espaço cultura, lazer e beleza arquitetônica. Atrai turistas tanto nacionais como internacionais que buscam cultura e diversão. A propaganda e a divulgação deste centro cultural pelas agências de turismo, bem como os pacotes vendidos nas agências de viagens, na sua maioria incluem uma visita ao CDMAC ou indicam aos visitantes que realizem visita (CARNEIRO; FALCÃO, 2007).

Desse modo, o Centro Dragão do Mar desde sua criação tornou-se um dos principais atrativos culturais e turísticos da cidade de Fortaleza. Desta forma podemos dizer que ele é um lugar de cultura e turismo, apesar de ainda possuir vários pontos a melhorar em relação à democratização da cultura e do lazer ofertados (CARNEIRO; FALCÃO, 2007).

Em relação ao seu potencial de revitalização da Praia de Iracema, a acessibilidade viária e a continuidade de usos só acontecerão plenamente quando ocorrer a requalificação de toda a área da Praia de Iracema, incluindo a Ponte Metálica (hoje em ruínas), a favela do Poço da Draga e as áreas ocupadas por um estaleiro. Diante desses obstáculos e da insegurança do local, a ligação entre a Praia de Iracema e o Dragão do Mar é interrompida.

Assim, continuam a se misturar espaços degradados com espaços renovados, como mostrado na figura 38, embora se possa prever que, a exemplo do que vem ocorrendo no entorno imediato do Centro Cultural, o poder público e a iniciativa privada venham a se associar para promover a renovação urbana da área. Isso pode, num futuro próximo, acontecer a partir da execução do projeto do “maior aquário do mundo”, paralisado por força do Ministério Público, pois começou a ser executado sem licenças ambientais.

Figura 35 - Antigas construções degradadas em meio a novas edificações na Praia de Iracema- Fortaleza - CE

Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

A construção do Dragão do Mar num sítio cuja cota não permite uma visão panorâmica da praia é condizente com a descoberta tardia do mar pela sociedade fortalezense. O Dragão do Mar só permite ver o mar de alguns poucos pontos; é sempre uma visão limitada por outros prédios, outras ocupações. Paradoxalmente, essa construção de estilo arquitetônico pós-moderno acontece sem que o Estado e a cidade tenham, efetivamente, atingido a modernidade - entendida em sua dimensão de extensão de direitos universais de cidadania (GONDIM, 2000b).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Das transformações econômicas do século XX surgiram espaços urbanos subutilizados ou degradados e que exigiram esforços urbanísticos de adequação, quase sempre com a adoção dos chamados Grandes Projetos Urbanos como ferramenta urbanística de transformação. Sob o conceito ampliado de espaço subutilizado/degradado foram inseridos os espaços desindustrializados, como antigas plantas industriais, centros tradicionais de grandes cidades e áreas de ocupação ilegal.

A posição da academia brasileira sobre tais iniciativas pôde ser melhor compreendida por meio dos estudos desenvolvidos por Ultramari e Zaitter (2010) através da leitura analítica de artigos selecionados nos anais dos encontros da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR) entre 1999 e 2009. Constataram que entre os temas mais recorrentes no debate dos GPUs, assim como nas suas implantações, estão: *Arquitetura Simbólica, Nova dinâmica econômica, Impactos Ambientais, Preocupação com a População Original, Parceria público/privado, City Marketing, Integração com o Planejamento Municipal, Espaços Multifuncionais, Revitalização Espacial, Participação Comunitária* (ULTRAMARI; ZAITTER, 2010).

Ao quantificar essa análise, observaram que 88 por cento dos aspectos citados pelos autores têm uma visão extremamente negativa e crítica sobre a implantação desses projetos e apenas 12 por cento desses aspectos possuem uma visão possivelmente mais positiva. Afirmam ainda que dificilmente haveria uma inversão do posicionamento de um pessimismo quase generalizado para o de um inocente ufanismo em relação aos projetos analisados nos artigos.

Os autores concluíram que, de modo geral, as visões apresentadas são bastante cétricas em relação a essas soluções urbanísticas utilizadas. É possível dizer que é recorrente uma análise contrária da literatura científica nacional à implantação dos projetos de revitalização pelo fato de, quase sempre, serem observados como práticas voltadas ao interesse de uma minoria com maior poder aquisitivo e sempre atendendo aos interesses do setor privado em detrimento ao

interesse público maior. Muitos acreditam que esses projetos estão ligados a uma simples valorização cênica do patrimônio arquitetônico e de pequenos espaços da cidade e uma busca, por meio da simbologia arquitetônica, em agregar interesses políticos.

Na valorização do interesse privado, o instrumental mais útil e eficiente são os discursos que valorizam as parcerias público-privadas. O tema apresenta grande recorrência entre os artigos analisados por Ultramari e Zaitter (2010). Todavia, essa solução é vista com ressalvas pela maioria dos autores, sujeita a críticas fundamentadas em casos concretos de malversação de recursos e falta de transparência nas negociações. A crítica é dirigida a propósitos não realizados: planos que falham em seus próprios objetivos, independentemente se discutíveis ou válidos. Por outro lado, este tipo de parceria pode ser entendido como uma fórmula capaz de viabilizar projetos para os quais o poder público não conta com recursos próprios.

É o fracasso das administrações públicas em levar adiante um projeto que se diz transformador da cidade. A compatibilidade entre o estratégico proposto e a capacidade de o poder público agir nesse sentido parece elemento de difícil constatação nos Grandes Projetos Urbanos no Brasil. Isso porque há uma imensa falta de continuidade das políticas adotadas, que não duram mais do que o período de um mandato, além da corrupção e do desperdício do dinheiro público (ULTRAMARI, 2006). Isso fica constatado, por exemplo, no projeto do Ver-o-Rio, em Belém-PA, que não chegou a ser concluído e hoje está abandonado.

Assim, temos em um extremo, um descrédito em mudanças estruturais da cidade, em planos diretores municipais e também devido ao baixo nível de implantação desses projetos. Há uma desconfiança *a priori* de que tais intervenções possam provocar, de fato, mudanças na estrutura de renda. A preocupação a respeito da inserção de um determinado GPU em diretrizes ditadas por um planejamento municipal, caracteriza-o como uma ação tão-somente pontual e, assim, com menores chances de contribuir em processo transformador de uma cidade (ULTRAMARI; REZENDE, 2007).

Em outro extremo, há uma defesa a intervenções pontuais, como acupunturas capazes de solucionar o pouco já que não conseguimos mudar o muito. Um grande projeto urbano, uma vez associado a uma concepção integrada da cidade, teria

chances multiplicadas de provocar maiores impactos positivos. Na posição intermediária pouco encontrada nos artigos estudados, uma defesa cuidadosa de que intervenções físicas nas cidades são necessárias e podem sim contribuir para mudanças profundas e esperadas (ULTRAMARI; REZENDE, 2007).

Buscamos situar nosso trabalho, e nossas conclusões, nos dois últimos grupos. O turismo, dentro desse contexto, desenvolve-se produzindo formas espaciais diversas e exige a produção de equipamentos e serviços, concorrendo assim para a transformação da cidade. Nesse sentido, a política de turismo se configura como uma forma de política urbana e regional, pois se respalda sobre uma base territorial. Enquanto processo de deslocamento e estada o turismo afeta o urbano e o regional que por sua vez é afetado pelas ações do Estado, que se processam no âmbito do espaço público. Essas ações refletem-se ainda nas políticas e na materialização de ocupações e do uso do solo, como na criação da estrutura turística. Como a transformação urbana se conta por décadas é preciso ter a grandeza política de iniciar agora para que as gerações futuras sejam melhores. É necessário incorporar a crítica na práxis política.

O lugar recebe os impactos do mundo e é controlado remotamente por ele. É, portanto, dentro dos lugares que se estabelece uma contradição vivida entre o mundo e o lugar, e onde reside a única possibilidade de resistência aos processos perversos do mundo, dada a possibilidade real e efetiva da comunicação, logo da troca de informação, logo da construção política. Conforme Milton Santos (1994, p. 19)

[...] antes, era o Estado, afinal, que definia os lugares [...]. Hoje evoluímos da noção, tornada antiga, de Estado Territorial para a noção pós-moderna de transnacionalização do território. Mas, assim como antes tudo não era, digamos assim, território “estatizado”, hoje tudo não é estritamente “transnacionalizado”. Mesmo nos lugares onde os vetores da mundialização são mais operantes e eficazes, o território habitado cria novas sinergias e acaba por impor, ao mundo, uma revanche.

A contrapartida emergiria deste tipo de reflexão: o território usado e o lugar insistindo na possibilidade de gestar, a partir do território e dos lugares, um novo tempo: o período popular da história. Este período se caracterizaria pelo processo de resistência dos lugares. O papel ativo do território acabaria por impor ao mundo uma revanche, a idéia de percepção efetiva da história como movimento (MILTON SANTOS, 1994).

Assim, não podemos desconsiderar a ordem global para compreender o local. Mais do que isso, devemos estabelecer estratégias para que as “forças globais” não prejudiquem a organização sócio-econômica-espacial do lugar. Essas estratégias devem partir da atuação efetiva do Estado não apenas através do planejamento, mas dos diversos aspectos que o compõem. O processo contraditório em que se produz a cidade capitalista, no seu estágio monopolista, exige uma interferência permanente do Estado, em qualquer dos seus níveis, como normatizador, regulador e produtor do espaço urbano. No contexto das políticas urbanas as ações visam tanto minimizar os conflitos gerados das contradições do sistema capitalista como a atender grupos sociais.

Como é próprio da política, podemos ler o processo de reconfiguração territorial na cidade e de disputa pelos usos do território entre os agentes no campo social. O uso do território denota sempre algo das estratégias de posicionamento e as motivações; evidencia, também, os grupos que assumem algum destaque no fenômeno – no caso, a posição das elites locais e seu múltiplo e arraigado desejo de *waterfronts*. Materializado em projetos urbanísticos, mas também condensadas em políticas urbanas, de desenvolvimento econômico e no campo ambiental, conduzem a uma reafirmação da relevância da localização territorial às proximidades da água. Esta relevância, no entanto, se dá fora de qualquer perspectiva mais clássica, estritamente locacional. A água não é tratada enquanto elemento físico-químico; é na verdade um condicionante de relações sócio-territoriais, de práticas materiais e econômicas e de uma complexa estrutura prospectiva e representacional (PONTE, 2007).

Neste contexto, bem como em vários outros locais do mundo, a água é qualificada de várias formas; ora como “recurso hídrico”, recebendo os atributos do discurso da escassez e da necessidade de racionalização do uso; é também apontada como poderoso elemento paisagístico, e noutros momentos é considerada como veículo dos fluxos da navegação, parte das logísticas modernas de transporte. O controle e o monitoramento do litoral e do mar diz respeito na verdade a um procedimento tipicamente moderno; a uma política, no sentido aberto do termo, de controle e apropriação da água, dos diferenciais do território em geral, e de suas benesses decorrentes, aqui reafirmadas (PONTE, 2007).

A respeito da repercussão positiva dos projetos no entorno, ainda que pequena, pode-se dizer que há o reconhecimento de que as intervenções trouxeram melhorias para os espaços mais significativos das cidades, apesar de que a valorização imobiliária decorrente desses processos elevou o custo de vida e da moradia, ocasionando a expulsão de alguns moradores de baixa renda dessas áreas.

No caso de Fortaleza, a supervalorização dos imóveis no entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura provocou um processo de expulsão de parte da população que residia e trabalhava em diversos imóveis da área. Por outro lado, a manutenção da Favela do Poço da Draga permanece um paradoxo: a população não foi expulsa, e acabou beneficiada pela proximidade de um equipamento cultural tão importante para cidade. Existem ainda notícias de projetos de realocação dessa população em áreas mais nobres do que a atual com a intenção de renovação urbana.

Evidentemente, as ações de promoção do desenvolvimento econômico com foco no turismo, tanto em Belém quanto em Fortaleza, potencializaram o acervo histórico-arquitetônico existente, ainda que esta última cidade apresente uma parcela muito pouco significativa nesse sentido e um baixo interesse e comprometimento estatal (BOTELHO, 2005).

A restauração do Centro Histórico de Belém, incluindo o Complexo Feliz Lusitânia, parece ser um acerto entre os demais projetos, ainda que sobrem críticas aos conceitos utilizados nas restaurações pelo seu caráter de espetacularização, assim como no projeto da Estação das Docas. A restauração de várias construções deu início à revitalização de alguns conjuntos arquitetônicos, inclusive pela iniciativa privada, e à configuração de lugares onde a população em geral pode reconhecer as origens do núcleo urbano, reafirmando os espaços da identidade.

Nas últimas décadas o Centro de Belém tem sido alvo acertadamente de projetos e intervenções urbanas que priorizaram a estratégia de potencializar o turismo e recuperar e valorizar os grandes edifícios de interesse histórico. Porém, ainda faltam esforços na questão da moradia social na área central, conjugado ao uso misto, contribuindo para a melhoria da área. O ritmo das ações ainda é muito lento comprometendo o casario dos Centros Históricos que se deteriora.

A crítica de espetacularização também é dirigida ao Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura devido à incorporação pelo projeto de algumas construções antigas em meio à utilização de elementos arquitetônicos de estilo pós-moderno. O termo de referência para o projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura inicialmente divulgado pelo governo estadual não explicitava a necessidade de incorporar o casario da área. Dizia apenas de uma edificação que pudesse influir de maneira positiva na vizinhança. Da equipe de arquitetos liderada por Fausto Nilo teria surgido a idéia de incorporar as edificações existentes, como mostrado nas figuras a seguir.

Figura 36 - Casario antes da incorporação ao projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura
Fonte: Oficina de projetos Ltda. Disponível em:
<http://www.ofipro.com.br/trabalhos/htmls/coresdacidade.htm>

Figura 37 - Casario incorporado ao projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e revitalizado. Hoje funcionam como bares e restaurantes.
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Figura 38 - Casario antes da incorporação ao projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura

Fonte: Oficina de projetos Ltda. Disponível em:

<http://www.ofipro.com.br/trabalhos/htmls/coresdacidade.htm>

Figura 39 - Casario incorporado ao projeto do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e revitalizado. Hoje funcionam como bares e restaurantes.

Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

O Centro Dragão do Mar foi pensado como uma forma de criar um circuito que ligasse a área comercial da Avenida Monsenhor Tabosa (artéria com intenso comércio voltado para os turistas) à área central da cidade. A intenção seria recuperar essa região da cidade ao usufruto dos cidadãos que teriam dela se afastado com o crescimento urbano.

Os técnicos do Departamento de Patrimônio da Secretaria de Cultura e Desporto do Estado do Ceará propuseram a inclusão de uma área de interesse de preservação dentro da intervenção a ser feita no centro da cidade. Decidiu-se por restringir o trabalho à Praia de Iracema. Seriam feitas intervenções em 50 edificações, distribuídas em dois bairros inteiramente atingidos e oito bairros parcialmente atingidos. O projeto recebeu o nome de "Cores de Fortaleza", dentro do projeto maior da Fundação Roberto Marinho, intitulado "Cores da Cidade", patrocinado pelas Tintas Ypiranga. Na maioria dos casos, o trabalho realizado foi de recuperação de fachadas. Elas tiveram seus detalhes originais restaurados e receberam nova pintura.

Nenhuma das edificações era tombada quando da intervenção. O tombamento das cerca de 50 edificações representou uma redefinição completa do perfil dos imóveis tombados na cidade de Fortaleza. Até o ano de 2001, eram 18 imóveis tombados, sendo seis de proteção federal, através do IPHAN, e 12 de proteção estadual, através do Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural do Estado do Ceará. Todos os bens tombados eram edificações isoladas, marcadas, sobretudo pela singularidade, ainda mais reforçada pela monumentalidade dada pelo tombamento. A inserção dos imóveis que integram a área do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura implicou em quadruplicar o total de bens protegidos pelo instituto do tombamento. Além disso, significaria a inclusão de imóveis marcou pela definição da ambiência nesse espaço da cidade (BOTELHO, 2005).

Figura 40 - Edificações que receberam intervenções pelo projeto “Cores de Fortaleza”
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Na capita paraense, o Projeto Monumenta (federal) e Ver-Belém (municipal) demonstraram a diversificação de usos como opção desejada para estas áreas. Resta colocar tais diretrizes em prática, estabelecendo-se metas para a utilização das linhas de financiamento existentes aplicando os instrumentos do Estatuto da Cidade. Os imóveis abandonados e subutilizados podem ser transformados em moradia social para a população de menor renda. Esse potencial ficou evidente nas experiências de produção de habitação social concretizadas e em andamento no Centro Histórico de Belém. Consideramos também fundamental conhecer melhor as áreas centrais das cidades, levantando usos, tipologias construtivas, imóveis de valor histórico e cultural, espaços públicos e, principalmente, a situação de seus usuários e moradores, de forma a desvendar os problemas e as potencialidades dessas áreas, que apresentam especificidades em cada cidade.

O incentivo ao turismo de negócios é outro aspecto que deve ser valorizado. Assim, a construção em Belém do Hangar Centro de Convenções, apesar das denúncias de preços exorbitantes no projeto e execução, parece ter sido uma decisão acertada. Nesse sentido, o espaço oferecido pela Estação das Docas, em Belém, parece adequado a esse público. Há uma grande demanda por esse tipo de turismo e, ademais, esse negociante, além de um excelente formador de opinião,

torna-se um potencial turista de lazer, que pode voltar. Um levantamento feito na Estação das Docas mostra que o projeto tem um alto grau de aceitação entre os freqüentadores, mesmo entre os que acham que consumir no local sai caro. Sobre esse e outros casos, Yázigi, (2009, p. 21) afirma que

[...] na ausência de plenitude, existem construções sócio-espaciais diferenciadas que atuam como pontos de escansão às angústias humanas. Dependendo dos lugares, o urbanismo, enquanto mundo físico e modo de vida, pode assumir formas que vão do alto grau de satisfação à repelência e ao estresse

As intervenções analisadas, justamente por estarem situadas em zona litorânea de interface entre a terra e as águas, constituem um avanço por começarem a compreender os processos sociais conjuntamente com os processos naturais envolvidos, resultando numa visão de cidade que envolve na mesma mirada as questões sociais e ambientais. Por conseguinte, possibilitam compreender a diversidade sócio-espacial e as múltiplas temporalidades que coexistem no território, sem os quais é impossível identificar os conflitos e seus possíveis espaços de mediação. Ao colocar novamente os processos sociais no centro do debate urbano-ambiental, ajuda a afastar discursos e práticas contraditórios marcados pela ilusão naturalista, na mesma medida que renuncia à lógica binária da dualidade entre natureza e cultura. Se esta atitude não nos direciona a uma síntese verdadeira entre o natural e o urbano, no mínimo essas intervenções significam um avanço considerável nas formas de pensar o meio ambiente enquanto questões sócio-ambientais. Ainda há um longo caminho a percorrer, onde as soluções em curso serão de grande importância para o amadurecimento de futuros projetos (VALLADARES, 2008).

A constatação deste e outros paradoxos já começam a surtir efeito nas recentes políticas e intervenções urbanas, mesmo que timidamente e através de objetivos secundários. No Nordeste, por exemplo, as exigências do Prodetur II de que os investimentos financiados devem estar em consonância com as exigências ambientais e com a recuperação de áreas degradadas em consequência dos investimentos do Prodetur I apontam nesse sentido.

Outro paradoxo na relação entre turismos e grandes projetos urbanos em Belém diz respeito à manutenção desses equipamentos. Como a cidade ainda não possui um fluxo turístico que dê sustentabilidade econômica a projetos voltados exclusivamente a esse fim, pode ocorrer a inviabilização do investimento ou a

manutenção econômica por parte do governo, o que em alguns casos não vem acontecendo, acarretando no abandono de locais há pouco revitalizados.

A cultura passa a ser o elemento que estabelecerá a relação cidade-água, por meio de um urbanismo que reforça valores culturais e representações sociais que formatam comportamentos e definem a utilização desses espaços públicos. Mesmo que o cidadão não se sinta à vontade para frequentar os restaurantes da Estação das Docas, pela sofisticação sugerida pelo lugar aos seus frequentadores, ou que não vá ao Ver-o-Peso pela falta de segurança e sujeira, é inegável que os dois complexos têm posição forte pela reafirmação do elemento essencial que envolve a identidade de Belém: a água. Além disso, são lugares públicos onde a acessibilidade é garantida. Em Fortaleza, algumas intervenções na da Praia de Iracema, como a revitalização da Ponte dos Ingleses e o aterro da praia, além da tentativa de sua requalificação através da construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura também parecem atuar no sentido de reafirmação da identidade da população com a praia e com o mar.

Nesse sentido, a regulação dos usos nas margens e nos corpos d'água brasileiros deve ser implantada em conjunto através da integração das políticas que tratam do tema, em especial do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiros, aliado aos respectivos Planos estaduais e aos Planos Diretores, em consonância com o previsto no Plano Nacional de Gerenciamento dos Recursos Hídricos.

Em relação à geração de empregos a partir da implementação desses projetos, se no Ver-o-Rio e no Complexo Ver-o-Peso, há uma tentativa de se adotar uma economia solidária, incentivando cooperativas de trabalhadores e pequenos empreendedores, no Projeto das Docas, a prioridade é dada a grupos de empreendedores que já demonstram um bom desempenho econômico, e estão mais aptos a responder aos interesses de um consumidor seletivo. No projeto do Ver-o-Rio, na sua concepção, existia uma idéia ampla de inclusão. Os ambulantes, por exemplo, fizeram parte do planejamento. E havia a expectativa de que os grupos sociais, na sua pluralidade, estariam se apropriando mais do espaço (Amaral; Silva, 2004). Na verdade, o que ocorre é que em alguns casos são criados lugares que não favorecem o uso, pois se encontram mal conservados ou distantes das áreas mais centrais da cidade, Essa é a situação atual do abandonado Ver-o-Rio. Aliás,

abandonado mesmo antes de sua conclusão, já que o Memorial dos Povos Negros não teve sua obra finalizada servindo atualmente de submoradia.

Na Estação das Docas, como já apontamos, houve a criação de 600 empregos diretos e 1800 indiretos. A revitalização do Complexo Ver-o-Peso e do seu comércio com base nos produtos da região é aquele que identifica melhor que qualquer outro a identidade ribeirinha da metrópole da Amazônia Oriental. O reforço da identidade pelo viés cultural e a procura pela instalação e permanência de atividades econômicas que dinamizem o centro são ações acertadas.

Em Belém há outros portos largamente utilizados pela sociedade local que se espalha pela Cidade Velha, Estrada Nova e Guamá. É formado por um conjunto de trapiches à beira do Rio Guamá (figura 41).

Figura 41 - Pequenos portos e trapiches na orla do Rio Guamá – Belém –PA.
Foto: Vicente Torres Tomazi (abr/2011)

Esses portos populares nunca receberam a atenção das autoridades, na forma de obras e serviços que valorizem a segurança, o conforto e a verdadeira integração da cidade com o rio. Há a necessidade de que sejam construídas novas docas e rampas públicas na desembocadura dos igarapés que cortam a cidade. Esses serviços serviriam para organizar os espaços, fomentar o comércio e os serviços e contribuiria com a melhoria das condições de higiene e segurança

(ARRUDA, 2003). A renovação urbana não apenas da sua área mais central e, portanto, turística, como é o caso da região do porto, mas também das áreas mais carentes localizadas na orla do Rio Guamá devem ser contempladas. Isso ajudaria inclusive na integração entre os demais atrativos localizados na orla criando um circuito turístico intra-urbano contínuo. De acordo com Yázigi (2006, p.21) “a renovação pode e deve acontecer também nas periferias (...) as populações marginalizadas carecem de centralidades”.

Arruda (2003) afirma que em Belém, a maior parte das pessoas obtém sua renda no trabalho informal, o que indica a necessidade de manter ativas as fontes de geração de renda e emprego. São necessários estudos de relação custo x benefício quanto às atividades portuárias e idênticos estudos quanto à possibilidade de uso turístico e de lazer da orla. As intervenções na área contíguas ao Porto de Belém têm agregado valor ao mesmo, assim como o aumento do potencial turístico e de lazer ao bairro do Reduto. No entanto, os portos menores devem ser recuperados para o desenvolvimento local, como uma vantagem comparativa de relevância estratégica. A cidade detém as melhores condições para fixar localmente os valores agregados pelos fluxos e, portanto, para gerar emprego e renda ao território local. A área portuária deve ser mantida, em razão dos empregos diretos e indiretos que gera nos demais desmembramentos nas redes da cidade.

O discurso que envolve as intervenções realizadas na orla é de que estaria sendo resgatada a identidade ribeirinha da cidade. Só que as principais características ribeirinhas da cidade estão na zona sul, não na orla central. Várias empresas e estabelecimentos estão próximos, mas cada um tem o seu porto, não há coesão. Se o estado construísse uma infraestrutura para todos eles, poderia liberar vários portos e essas áreas poderiam ser usadas para outros fins. Ali estão presentes muitos barcos, portos, feiras, trapiches, que mostram a identidade da Amazônia, mais do que em outras áreas. Dever-se-ia potencializar essas atividades que podem inclusive servir ao turismo. Para que os projetos de intervenção transformem-se em empreendimentos capazes de promover a sinergia urbana desejada, é essencial que se realizem estudos de viabilidade anteriores à elaboração e à implantação dos projetos destinados a aperfeiçoar a economia urbana (VARGAS; CASTILHO, 2005).

O aumento considerável no fluxo turístico das duas cidades analisadas se deve à aplicação das políticas públicas dos governos municipais, estaduais e federais (ainda que nem sempre de forma conjunta), como uma série de ações no sentido de melhorar o atendimento, a qualidade dos equipamentos turísticos e a infra-estrutura, particularmente, em suas orlas aquáticas, com a implantação de grandes projetos urbanos. A continuidade dessas ações – a exemplo dos projetos Portal da Amazônia, em Belém, e do “maior aquário do mundo”, em Fortaleza – deve ser motivada, pois pode implicar muitos ganhos para todos. Nos dois casos estudados existe uma forte primazia e empenho em inserir esses lugares turísticos na rota do turismo internacional. Há uma visão muito positiva pelo aperfeiçoamento do turismo, que é encarado como uma das metas de desenvolvimento, beneficiando milhões de pessoas.

REFERÊNCIAS⁷

AB´SÁBER, Aziz Nacib. **Brasil: paisagens de exceção**: o litoral e o Pantanal Matogrossense: patrimônios básicos. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006.

AMARAL FILHO, Jair. Ajustes estruturais, novas formas de intervenção pública e novo regime de crescimento econômico no Ceará. In: GONÇALVES, Maria Flora, BRANDÃO, Carlos Antônio, GALVÃO, Antônio Carlos (Orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP, ANPUR, 2003, p. 237-385.

AMARAL, Marcos Douglas B.; SILVA, Marcos Alexandre P. da. As encruzilhadas da gestão urbana: uma discussão sobre políticas de renovação urbana em Belém. In: AMARAL, Márcio Douglas B. et al. (Orgs.). **Políticas públicas e gestão local**: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática. Belém: FASE, 2004.

AQUINO, Sandra Helena S. **Dinâmica dos fatores de valorização e decadência da Praia de Iracema**. Fortaleza: 2003. 154p. Dissertação – Programa em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2003.

ARRUDA, Euler S.. **Porto de Belém do Pará**: origens, concessão e contemporaneidade. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

BARREIRA, Irllys A. F. Usos da cidade: conflitos simbólicos em torno da memória e imagem de um bairro. In: **Análise Social**, vol. XLII (182), 2007, p. 163-180.

BECKER, Bertha. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. In: Yázigi, Eduardo et al. (orgs.) **Turismo**: espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec, 1999, pp.181-192.

BELÉM. Lei Orgânica do Município de Belém, de 30 de março de 1990. 30 de março de 1990. **Diário Oficial do Município de Belém**. Belém: Poder legislativo, 31 mar. 1990, p.56.

_____. Lei nº 7.603, de 13 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Belém**. Belém: Poder legislativo, 13 jan. 1993, p. 49.

⁷ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 6023.

_____. Lei complementar nº 02, de 19 de julho de 1999. Dispõe sobre o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano do Município de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Belém**. Belém: Poder legislativo, 13 set. 1999, p. 50.

_____. Prefeitura Municipal. **PRO- BELÉM**: Plano de reestruturação da orla de Belém. Belém: PMB, 2000. Disponível em: <www.belem.pa.gov.br/segep/mensagem/02_infraestrutura.htm>. Acesso em 20 jun. 2010.

BENEVIDES, Ireleno P. **Turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza: EUFC, 1998.

_____. O PRODETUR-CE: o planejamento territorial do turismo como caso de planejamento governamental no Ceará. In CORIOLANO, Luzia Neide Teixeira (Org.). **O turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: FUNECE, 2003. p 41-51.

_____. O amálgama componente dos destinos turísticos como construção viabilizadora dessa política sócio-espacial. In: **Geousp**, v. 21, p. 85-102, 2007.

BENEVIDES, Ireleno P.; CRUZ, Rita de Cássia A.da. Políticas governamentais de turismo do Ceará e do Rio Grande do Norte: especificidades locais do redescobrimento do Nordeste. In: BENEVIDES, Ireleno Porto. **Turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza: EUFC, 1998. p 47-86.

BENEVIDES, Ireleno P. e GONDIM, Linda. M. de P. “Prostituição” feminino em Fortaleza: um encontro de Cupido com Mercúrio? In: BENEVIDES, Ireleno P. **Turismo e PRODETUR**: dimensões e olhares em parceria. Fortaleza, Edições UFC, 1998, p. 135-161.

BENI, Mario Carlos. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **Local y Global**: la gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid, Taurus/Pensamiento, 2004.

BOTELHO, Tarcísio R. Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís. In: **Revista Eure**. Vol. XXIII, nº939, pp.53-71, Santiago de Chile, ago. 2005. Disponível em:

<http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_serial&pid=0250-7161&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 03 nov. 2009.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Trad: Viviane Ribeiro. Bauru, SP: EDUSC, 2003.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente – MMA. **Macrodiagnóstico da Zona Costeira do Brasil na Escala da União**. Brasília: MMA, UFRJ, FUGB, LAGET, PNMA, 1996. Disponível em: <<http://siris-libraries.si.edu/ipac20/ipac.jsp?uri=full=3100001~!537658!0>>. Acesso em 12 fev. 2010.

_____. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II**. Brasília, DF, 2001. 07 out. 2006. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7661.htm>. Acesso em 18/03/2008.

_____. Ministério do Turismo. Empresa Brasileira de turismo. **Anuário Estatístico EMBRATUR**. Vol. 32, 2005. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/anuario/>>. Acesso em 12 fev. 2010.

_____. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, **Anuário Estatístico de Turismo 2009**. Vol 36, ano base 2008. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/anuario/>>. Acesso em 12 fev. 2010.

_____. Ministério do Turismo. **Hábitos de consumo do turismo brasileiro**. Jul. 2009. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes>. Acesso em 22 set. 2009.

CARNEIRO, Tatiane, FALCÃO, Marcius. Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura: locus de cultura e turismo? **II Congresso de Pesquisa e Inovação da Rede Norte Nordeste de Educação Tecnológica João Pessoa** - PB – 2007. Disponível em: <http://www.redenet.edu.br/publicacoes/arquivos/20080227_102809_TURI-007.pdf>. Acesso em 25 mar 2010.

CASTRO, Edna M. R.. (Org.). **Belém de Águas e Ilhas**. 1 ed. Belém: CEJUP, 2005. Disponível em: <www.rniu.buap.mx/edit/otros/pdf/belem_intro.pdf>. Acesso em 18 nov. 2010.

CEARÁ. Secretaria de Planejamento e Gestão. Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará. **Boletim de Conjuntura Econômica, 2009**. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/categoria2/analise-conjuntural/Boletim_de_Conjuntura_Economica_2009.pdf/view?searchterm=turismo>. Acesso em 15 fev. 2011.

_____. Secretaria de Turismo. Disponível em: <www.setur.ce.gov.br>. Acesso em 10 fev. 2010.

CODEM - Companhia de Desenvolvimento e Administração da Área Metropolitana de Belém. Centro de Documentação e Informação (Biblioteca e Mapoteca). Disponível em: <<http://servicos.belem.pa.gov.br>> Acesso em 10 nov. 2010.

CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia no imaginário ocidental. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

CORREA, Roberto Lobato. Espaço: um conceito chave em Geografia. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, P. C. da Costa; Correa, Roberto Lobato L. (orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

DANTAS, Eustógio W. C. **Mar à vista**: estudo da maritimidade de Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará, 2002.

_____. O mar e o marítimo nos trópicos. **GEOUSP** - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 15, pp. 63 -76, 2004.

DANTAS, Eustógio W. C.; PANIZZA, Andrea de C.; PEREIRA, Alexandre Q. Vilegiatura marítima no nordeste brasileiro. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. **Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica**. Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/302.htm>>. Acesso em 17 ago. 2010

ESTAÇÃO DAS DOCAS. Disponível em: <<http://www.estaçãodasdocas.com.br>>. Acesso em 10/11/2010.

FAINSTEIN, Susan S., GLADSTONE, Susan. Evaluating Urban Tourism. In: Judd, Dennis R. e Fainstein, Susan S. **The Tourist City**. New Haven: Yale University Press, 1999, p.28-53.

FLORES, Carolina. Conseqüências da segregação residencial: teoria e métodos. In: CUNHA, J. M. P. (org.). **Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: Núcleo de Estudos de População-NEPO/Unicamp, 2006.

FORTALEZA. Lei nº 7.897 de 23 de dezembro 1996. Lei de Uso e Ocupação do Solo. **Diário Oficial do Município**, Fortaleza, CE, 04 out. 1998. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br>>. Acesso em: 02 fev. 2010.

FRÉMONT, Armand. **A Região, Espaço Vivido**. Coimbra, Livraria Almedina, 1980.

GIACOMET, Luciane. **Revitalização Portuária: Caso Puerto Madero**. Dissertação. (Mestrado). Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008.

GONDIM, Linda Maria Pontes. **Desenho urbano e imaginário sócio-espacial da cidade: a produção de imagens da 'moderna' Fortaleza no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura**. Relatório submetido à Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Fortaleza, FUNCAP, 2000a. Disponível em: <http://www.scielo.oces.mctes.pt/scielo.php?pid=S0003-25732007000100008&script=sci_arttext>. Acesso em: 25 jun. 2010.

_____. **O Dragão do Mar invade a praia de Iracema: desenho urbano como catalisador das imagens da cidade**. Preparado para apresentação no Encontro da Latin American Studies Association, Hyatt Regency Miami, Março 16-18, 2000b. Disponível em: <<http://lasa.international.pitt.edu/members/congress-papers/lasa2000/files/Gondim.PDF>>. Acesso em 25 jun. 2010.

Harvey, David. **Spaces of Hope**. University of California Press. Berkeley, 2000.

_____. **A Condição Pós-Moderna**. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Edições Loyola, São Paulo, 12ª edição, 2003.

HILLMAN, James. **Cidade & Alma**. São Paulo, Studio Nobel, 1993.

INFRAERO. Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária. **Estatísticas dos aeroportos**. Disponível em <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em 07/12/2010

JUCÁ, Gisafran Nazareno M. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza**. 2 ed. São Paulo: Annablume, 2003.

JUDD, Dennis. Constructing the Tourist Bubble. In: FAINSTEIN, Susan S. e JUDD, Dennis. **The Tourist City**. New Haven: Yale University Press, 1999, p.35-53.

LEOCÁDIO, Áurio, PARENTE, Eduardo S.; PRADO, Karen P. L. A. Avaliação de políticas públicas culturais para a população de baixa renda: um estudo no Centro Cultural Dragão do Mar, em Fortaleza. **eGesta**, v. 3, n. 4, out.-dez./2007, p. 53-76. Disponível em <<http://www.unisantos.br/mestrado/gestao/egesta/>>. Acesso em: 23 abr. 2010.

LIMA, José J., TEIXEIRA, Luciana G.. Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urbana de Belém do Pará. In: VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP : Manole, 2006.

LINHARES, Paulo. **Cidade de água e sal**: por uma antropologia do litoral nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fund. Demócrito Rocha, 1992.

MACEDO, Silvio Soares. **Paisagem, urbanização e litoral**. Do Éden à cidade. Tese. (Livre-Docência). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. 1993.

_____. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.

MAGNOLI, Miranda M. E. M. **Espaços livres e urbanização**: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana. 1982. Tese (Livre-docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a Gestão da Zona Costeira do Brasil**: Elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo: EDUSP/HUCITEC, 1999.

MOURA, Dalwton. Dragão de mil faces: Centro Dragão do Mar comemora hoje 10 anos. Entrevista a Fausto Nilo. Diário do Nordeste. Caderno 3. 28.04. 2009.
DIÁRIO DO PARÁ. **Repórter Diário**. Ver-o-Rio está abandonado. 14 de maio de 2007.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Turismo e metropolização na região metropolitana de Fortaleza. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE

PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO (I ENANPARQ). Rio de Janeiro, 29/11 a 03/12 2010.

PARATUR. Órgão Oficial de turismo. 2010. Disponível em <http://www.paraturismo.pa.gov.br>. Acesso em 07/12/2010

PONTE, Juliano P. X.. **Cidade e água**: Belém do Pará e estratégias de reapropriação das margens fluviais. 2007. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq085/arq085_02.asp, 2007>. Acesso em 30/11/2010

SABATINI, Francisco e SIERRALTA, Carlos. Medição da segregação residencial: meandros teóricos e metodológicos e especificidade latino-americana. In: Cunha, J. M. P. (org.). **Novas metrópoles paulistas**: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2006.

SANTOS, E. R. C. **À beira do rio e às margens da cidade: diretrizes e práticas de planejamento e gestão para a orla de Belém (PA)**. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará. Belém, 2002.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo, Nobel, 1985.

_____. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

SECRETARIA ESPECIAL DE PORTOS. Docas do Pará. Autoridade portuária. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Belém**. Disponível em <<http://www2.cdp.com.br/forms/zoneamento.aspx>> Acesso em 12/11/2010.

SIMMEL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental. In VELHO, O. (org) – **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1967.

SOUZA, Elaine C. **Praia de Iracema**: fatores de estagnação de um espaço turístico à beira-mar. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Ceará – UFC. Fortaleza: 2007.

TELES, João Agostinho. Interiorização e impactos sócio-econômicos do turismo no Ceará. In: CORIOLANO, Luzia Neide Teixeira (Org.). **O turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: FUNECE, 2003. p 52-66.

TULIK, Olga. **Turismo e meios de hospedagem**: casas de temporada. São Paulo: Roca, 2001.

TRINDADE JÚNIOR, S. C. Cidade e Cultura na Amazônia: práticas e representações espaciais na orla fluvial de Belém. In: Valença, M. M; Costa, M. H.. (Org.). **Espaço, Cultura e Representação**. Natal - RN: Edufrn, 2005a, v. , p. 123-149.

_____. Entre o público e o privado: agentes e estratégias de apropriação do espaço na orla fluvial de Belém-pará (Brasil). **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005b, vol.IX, núm. 194 (9). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-9.htm>> [ISSN: 1138-9788]. Acesso em 10/11/2010

_____. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. **Terra Livre**, São Paulo, v. 26, p. 177-194, 2006.

ULTRAMARI, Clovis. Grandes Projetos Urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos. **URBANA**, revista eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. ANO 1, nº 1, Set/Dez 2006. <<http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>>. Acesso em 22 de janeiro de 2010.

ULTRAMARI, Clovis; REZENDE, Denis A.. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 7-14, abr./jun. 2007, v. 7, p. 1-15, 2007. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/ambienteconstruido/article/viewFile/3733/2086>>. Acesso em: 08 jan. 2009

ULTRAMARI, Clovis y ZAITTER, Bruno Augusto H. Grandes projetos urbanos e sua compreensão pela academia brasileira. **Biblio 3W**. Revista Bibliográfica de

Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de agosto de 2010, vol. XV, nº 883. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-883.htm>>. Acesso em: 24 jan. 2011.

URRY, John. **O olhar do turista**: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. Trad: Carlos Eugênio M. de Moura. 3ª ed. São Paulo: Estúdio Nobel: SESC, 2001.

VAINER, Carlo B. & SÁNCHEZ, Fernanda. **Belém, arena política, arena urbanística**: o espaço em disputa na retomada das águas. Convênio de cooperação técnica, científica e didática da Prefeitura Municipal de Belém e Instituto de pesquisa e planejamento urbano regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

VALLADARES, Maurício de Brito e Cunha. **Entre a Natureza e o Artifício**: percepções e perspectivas dos projetos para parques urbanos e orlas fluviais na Amazônia. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: 2008.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H.. Reflexões Finais e Lições Possíveis. In: VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, A.L.H.; HOWARD, Ana Luiza. (Orgs.). **Intervenção em Centros Urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 1 ed. São Paulo: Manole, 2005, p. 265-274.

VIVERCIDADES. **Projetos Paraenses**: Estação das Docas. 30/05/2003. Disponível em <http://www.vivercidades.org.br/publique_222/>. Acesso em 13/09/2009.

YÁZIGI, Eduardo. **Turismo, uma esperança condicional**. São Paulo: Global, 1999.

_____. **Civilização Urbana, planejamento e turismo**: discípulos do amanhecer. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. **Esse estranho amor dos paulistanos**: requalificação urbana, cultura e turismo. São Paulo: Global, 2006.

_____. **Saudades do futuro**: por uma teoria do planejamento territorial do turismo. São Paulo: Plêiade, 2009.