

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

PROJETO URBANO. URBANISMO DE MERCADO OU FANTASMAGORIA DA CIDADE
CONTEMPORÂNEA?

José Almir Farias Filho (UFC)

XII ANPUR
ST 4 – HISTÓRIA, CIDADE E URBANISMO

PROJETO URBANO

Urbanismo de Mercado ou Fantasmagoria da Cidade Contemporânea?

RESUMO:

Uma reflexão sobre a natureza, abrangência e implicações do projeto urbano na prática urbanística brasileira constitui o tema deste trabalho. Desde os anos 80, temos assistido, no Brasil, a expressivas mudanças nas formas de intervenção urbana decorrentes tanto do processo interno de reconquista de um Estado de direito quanto do processo mais geral de evolução da economia liberal globalizada. Os projetos urbanos, noção polissêmica e expressão do urbanismo contemporâneo, têm suscitado, entre nós, uma acalorada polarização. Onde uns vêem um instrumento de manipulação da cidade articulado pelas forças econômicas, outros observam um *modus operandi* capaz de contribuir para a melhoria e democratização do espaço urbano. Com base em uma pesquisa sobre três intervenções na orla marítima de Fortaleza, o presente texto apóia-se na hipótese de que o projeto urbano não determina esquemas estritos, mas inscreve-se em uma finalidade mais ampla, circunstancial e ambígua (econômica, social e cultural), caracterizada por escolhas político-espaciais e temporalidades nem sempre presumíveis e por uma articulação de competências nem sempre coerentes.

PROJETO URBANO

Urbanismo de Mercado ou Fantasmagoria da Cidade Contemporânea?

O Debate Acadêmico sobre o Projeto Urbano

Para a parte mais expressiva dos estudiosos da cidade e da cultura urbana no Brasil, o urbanismo de última geração vive “à espreita de ocasiões para fazer negócios” (ARANTES, 2002). Experimentaríamos atualmente um consenso habilmente fabricado pelas coalizões de poder e dinheiro na origem das novas gestões da espoliação urbana de sempre (ARANTES, VAINER e MARICATO, 2000). Em tal perspectiva, o projeto urbano, prática associada ao urbanismo contemporâneo, buscaria essencialmente “reinventar as cidades” para o mercado mundial, sendo sua lógica interna tributária da velha metrópole corporativa erguida nos países periféricos, e agora revigorada pelo planejamento estratégico.

A metrópole corporativa (SANTOS, 1965) é uma concepção ligada a práticas de gestão nas quais se privilegia a preocupação com a eliminação das deseconomias urbanas em detrimento da produção de serviços sociais para o bem-estar coletivo. Ela se volta essencialmente à solução dos problemas das grandes firmas, considerando os demais como questões residuais. Este conceito amplia a noção de metrópole incompleta, em que fatores econômicos determinam a distribuição desigual dos serviços essenciais no território.

Já a noção de planejamento estratégico ocuparia um lugar central na gestão local por reconhecer que, na evolução da economia liberal, as pressões da política comercial internacional colocam em competição os territórios no mercado de implantação de empresas. Para o planejamento estratégico as empresas são atores essenciais, não apenas do crescimento econômico, mas também do desenvolvimento urbano, e deste modo são motivadoras de um modelo de gestão urbana (BORJA, 1996).

Na metrópole corporativa, a estratégia dos novos gestores urbanos seria primeiramente lançar diferentes iniciativas (às vezes com o nome de projetos urbanos) para valorizar certos aspectos de uma cidade, com o objetivo de chamar a atenção dos agentes econômicos e promover a gentrificação de certas áreas (RIGOL, 2005). Este empreendedorismo urbano coloca a cidade e os governos locais como novos protagonistas face à internacionalização

crecente da produção e dos mercados (COMPANS, 2005). O valor financeiro do projeto urbano vincula-se, assim, à idéia de cidade como mercadoria e se inscreve na lógica da concorrência entre cidades rivais.

Para os especialistas em gestão e planejamento urbano, as expressões “projeto urbano” e “projeto político” se confundem, ganham com frequência o mesmo sentido. Para eles, a realidade social é complexa demais para ser reduzida à perspectiva do desenho. O que importa é a inflexão sobre a crescente magnitude dos “problemas urbanos” brasileiros, de onde apelam para que o Estado mantenha uma capacidade de planejamento e intervenção e se transforme em um agente de promoção e justiça social (SOUZA, 2003).

Nesta abordagem, a natureza e os impactos urbanos dos instrumentos jurídico-institucionais no espaço urbano encontram-se no centro das atenções (ROLNIK, 2003). Como se sabe, o planejamento urbano tradicional – determinístico e centralizado, típico do intervencionismo estatal burocrático – evoluiu após a Constituição de 1988, para um planejamento de reforma cujo ambiente institucional envolve mudanças importantes na regulação urbanística. O plano diretor participativo e o Estatuto da Cidade, esses novos contornos legais, denotam uma percepção inovadora e diferenciada da apropriação da cidade, exigindo o enfrentamento do problema das precárias condições de habitabilidade, da degradação ambiental e do direito de todos à cidade.

Muito embora tais perspectivas analíticas venham formatando um consenso negativo, não se pode ignorar uma vertente do pensamento contemporâneo que identifica valores e qualidades no projeto urbano. Quem pensa assim conta, não resta dúvida, com o auxílio de noções e *démarches* desenvolvidas por teóricos europeus, embora busquem sua adequação à realidade brasileira. O projeto urbano representaria, neste caso, um avanço democrático da prática urbanística, ao mudar a maneira de tratar todas as conseqüências – políticas, técnicas e éticas – dos acontecimentos primordiais que foram a aceleração da globalização e a diminuição do poder do Estado central em matéria de planejamento urbano (MERLIN et CHOAY, 1994).

O projeto urbano passa a ser, então, a expressão de opções políticas e não mais um modelo pseudocientífico. Ao questionar o mito da cientificidade e da objetividade da arquitetura e do urbanismo do Movimento Moderno, o projeto urbano teria demonstrado o caráter redutor de sua pretensão globalizante, e mesmo totalitária, abrindo-se para uma perspectiva plural e complexa do planejamento urbano (DEVILLERS, 1994; TOMAS, 1998b). Haveria, pois, uma concomitância entre a redefinição do quadro de ação pública local e a renovação de doutrinas e práticas profissionais.

Em favor do projeto urbano, questiona-se a idéia de um planejamento sem projeto. Isso porque, ao menos por enquanto, as forças econômicas que impulsionam a cidade a se expandir e a se modificar são superiores à vontade e à possibilidade do planejamento que continua a intervir no mais das vezes *a posteriori*. Não se trata, neste caso, de defender um «urbanismo de projeto» em oposição ao tradicional “urbanismo de plano”. O plano é um instrumento indispensável ao planejamento, mas sozinho é por demais abstrato e insuficiente no que se refere à forma urbana. Não é difícil constatar que os planos diretores têm sido incapazes de produzir forma urbana com qualidade, enquanto que as mais significativas mudanças verificadas nos espaços urbanos decorrem, em geral, da ação de projetos precisos (CONDE e MAGALHÃES, 2004).

Em outra medida, ao discernir no conjunto urbano o que é essencialmente estruturante daquilo que é parasitário e secundário, o projeto urbano colocaria como protagonistas do urbanismo as coletividades locais, quer dizer o “local” e o “espaço público” (TOMAS, 1998a). Como a responsabilidade da criação dos espaços se divide entre o privado e o público, caberia ao projeto urbano se preocupar mais com o “vazio do que com o cheio”. Seu papel fundamental consiste em dar forma ao espaço público através de noções operativas como “mobilidade”, “identidade”, “mistura social”, etc. (TSIOMIS, 2003).

No projeto urbano a noção de escala não é apenas quantitativa, mas também qualitativa. Tudo muda dependendo da escala. E o reconhecimento de que já não é mais possível conceber a cidade como uma totalidade leva alguns defensores do projeto urbano a concebê-lo em escala pontual e diferenciada. Para eles, o projeto urbano identificaria os “pontos de inflexão ou peças que se deve conectar para permitir a inserção de áreas excluídas dos benefícios da urbanidade” (JAUREGUI, 2005). A “acupuntura urbana” seria uma dessas modalidades capaz de gerar transformações imediatas, afinal, “quase sempre é uma centelha que inicia uma ação” (LERNER, 2003).

*

No que pese essas diferentes percepções do projeto urbano convergirem para questões importantes (como o papel da globalização nas mudanças da prática urbanística), há um corte conceitual e ideológico que as opõe radicalmente: onde uns vêem um instrumento de manipulação da cidade articulado pelas forças econômicas; outros acreditam no surgimento de um *modus operandi* capaz de contribuir para a melhoria e democratização do espaço urbano. A questão exige, portanto, uma reflexão.

Consideremos, primeiramente, a possibilidade de ser o projeto urbano toda tentativa de inferir um novo desenho na forma existente da cidade. Assim, a concepção de um teleporto ou a abertura de uma via expressa, a implantação de um conjunto habitacional ou a criação de uma praça, constituiriam exemplos de projeto urbano. Trata-se de aceitar a acepção mais antiga do termo: a todo projeto corresponde um desígnio. Afinal, da mesma forma que é possível falar em urbanismo da Antiguidade ou da Idade Média, também é possível qualificar os planos iniciais de Mileto e da Praça de São Pedro de projetos urbanos.

Trataremos, então, de explorar a seguinte hipótese: o projeto urbano, na prática urbanística brasileira, não determina esquemas estritos, mas se inscreve em uma finalidade mais ampla, circunstancial e ambígua (econômica, social e cultural), caracterizada por escolhas político-espaciais e temporalidades nem sempre presumíveis e por uma articulação de competências nem sempre coerentes.

Para verificar essa conjectura procuramos confrontar três exemplos dispostos na orla marítima de Fortaleza¹. A escolha da orla marítima justifica-se não somente por se tratar de área com crescente valor de uso e valor de troca, mas também por ser objeto de freqüentes intervenções públicas e privadas, um novo avatar das transformações urbanas (*waterfront projects*).

*

Orla Marítima: um espaço urbano em mutação

Fortaleza apresenta uma situação singular em relação às outras capitais brasileiras situadas à beira-mar: grande parte de sua orla marítima ainda hoje é ocupada por uma população de baixa renda. Por muito tempo as faixas litorâneas foram desvalorizadas pelas elites, por serem essencialmente compostas de terrenos de encostas de morros, dunas, mangues e margens de rios². A construção da Fortaleza litorânea burguesa somente teria início na década de 40 com a valorização das praias a leste do centro, como lugar de habitação, lazer e veraneio. E mesmo assim, o crescimento da cidade à beira-mar somente tomaria impulso a partir de 1963, com a urbanização da Praia do Meireles e a construção da Avenida Beira-Mar.

No final da década de 1980, a complexidade da economia globalizada e os impactos da abertura comercial no Brasil iriam trazer elementos novos para a urbanização do litoral de Fortaleza. A estratégia política do Governo das Mudanças promovida por Tasso Jereissati (1987-1990) suscitou forte intervenção em dois grandes domínios: indústria e turismo. Os investimentos maciços em turismo, até então uma atividade econômica de pouca relevância, promoveriam expressiva transformação no *skyline* da cidade. A aplicação de recursos e

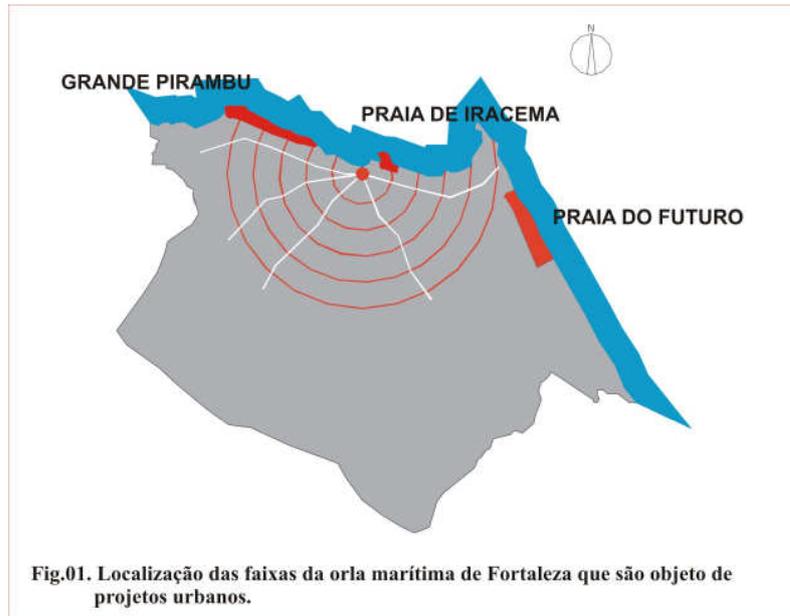
financiamentos diretos relaciona-se com a construção de hotéis, resorts, equipamentos de lazer e de entretenimento, restaurantes, centros de convenções, campanhas de divulgação da cidade e capacitação profissional.

Nesse contexto, o Ceará se destaca como um empreendedor agressivo ao lançar o PRODETURIS-CE³, um projeto de planejamento territorial para o litoral cearense, visando detectar as potencialidades e orientar a implantação de equipamentos turísticos. A meta era consolidar o território litorâneo como parte integrante do mercado turístico global (CORIOLANO, 1996). Sujeito a uma exploração e especulação inéditas, o litoral passou a ser objeto de um novo programa federal, o “Projeto Orla”, para solucionar conflitos de uso e a reversão dos processos de degradação do litoral através de “práticas patrimoniais e ambientais assentadas em uma ação convergente entre os três níveis de governo” (PROJETO ORLA, 2000).

O movimento de exploração turística da orla marítima inscreve-se, portanto, em uma lógica político-econômica promovida pelo governo estadual e grupos empresariais, com o apoio de políticas federais. Do ponto de vista do planejamento, da gestão e da intervenção urbanística, a orla marítima replicou-se como arena de conflitos sociais, econômicos e culturais. Há uma visível dificuldade em conciliar as ações e os instrumentos dos três níveis de governo. Há o desafio em lidar com a diversidade de situações representadas pela ocupação intensiva.

Subjacente a esta dinâmica territorial, Fortaleza potencializou a dualidade do seu desenvolvimento com uma urbanização em dois ritmos: de um lado, a cidade litorânea que se moderniza e se globaliza, recebendo a maior parte dos investimentos (serviços e equipamentos); de outro, a cidade sertaneja, “de dentro”, que ficou para trás, que muda pouco, que mantém as “arcaicas” e desprestigiadas estruturas urbanas. No seio da cidade litorânea, entretanto, há grandes diferenças sociais, econômicas e urbanísticas entre os diversos trechos que a compõem.

Embora a valorização progressiva dos terrenos próximos ao mar permita alertar sobre as tentativas de homogeneização da paisagem litorânea de Fortaleza, é preciso observar com atenção os princípios e dispositivos que caracterizam as transformações em cada trecho. E, neste sentido, escolhemos três trechos da orla marítima nos quais tem havido intensa ação pública e privada: a Praia do Futuro, o Grande Pirambu e a Praia de Iracema. Segue um relato sucinto dos três casos.



*

O Projeto Urbano da Praia do Futuro

O projeto urbano da Praia do Futuro se caracteriza por rupturas, descontinuidades, incompletudes. O bairro nasce do Loteamento Praia Antônio Diogo⁴, aberto logo após a conclusão das obras do Porto do Mucuripe, em fins dos anos 1940, em área caracterizada pela presença de praias, dunas, lagoas e manguezais.

O desenho original do loteamento previa uma malha em xadrez cortada por avenidas diagonais que desemborcavam em grandes praças. Com o tempo o projeto foi alterado, as avenidas diagonais não foram construídas e os terrenos destinados às praças foram doados pela própria Prefeitura a entidades de classe para a implantação de clubes recreacionais. Na verdade, a ocupação extensiva da área jamais ocorreu. Alega-se, hoje, duas causas: a legislação vigente na época, que restringia muitos dos usos, alguns deles essenciais à implantação de serviços, comércio e equipamentos; outro motivo seria o alto grau de maresia (abrasão marinha), que corrói inclusive as estruturas em concreto armado⁵.

No final da década de 1970, o mercado imobiliário ensaiou investir na Praia do Futuro na expectativa de que esta seria um vetor expansão natural das camadas mais ricas interessadas nas externalidades da orla marítima. Atendendo ao apelo do capital imobiliário, a Prefeitura decidiu implementar um projeto de urbanização da orla que previa a abertura de um calçadão em toda a sua extensão, a padronização das barracas de praia e a instalação de bolsões de

estacionamento na própria faixa de areia. Tratava-se, portanto, de uma ação do poder público municipal em terrenos de marinha pertencentes à União.

Parcialmente implantado, este projeto⁶ não foi suficiente para estimular uma ocupação expressiva, na medida em que um novo e inesperado vetor de expansão surgiu ao longo da Avenida Washington Soares, grande via de circulação a sudeste da área central. Desde então, a Praia do Futuro passou a se configurar em duas porções distintas: a faixa da orla marítima que vem recebendo sucessivos investimentos turísticos e onde se localizam as barracas de praia (uma singular mistura de restaurante, bar e apoio ao banhista); e a faixa restante do loteamento, que caiu no “esquecimento” público e imobiliário, fato que vem contribuindo para a eclosão de novas invasões e focos de favela.

Esta dinâmica de urbanização induziu uma ocupação mais intensiva com conseqüente privatização da faixa de areia, transformando as antigas barracas nativas em complexos turísticos acrescidos de piscinas, jardins, *playgrounds* e butiques. Multas e processos de demolição criaram um forte clima de tensão entre a Delegacia do Patrimônio da União no Ceará e os donos de barracas. A Associação dos Empresários da Praia do Futuro defende-se com o argumento de que o setor cria empregos e tem importância fundamental para o lazer e o desenvolvimento econômico da cidade⁷.

Em 2003, com a pretensão de frear a expansão dos barraqueiros na faixa de praia, a Prefeitura investiu em um projeto que garantisse “um mínimo” de organização espacial da orla, de modo a atender aos interesses dos atores envolvidos na questão. Este novo projeto procurava delimitar os “lotes” das barracas de praia através da criação de “pracetras” entre as mesmas. Estas pequenas praças, além de servirem como espaço de acesso público ao mar, era também uma singela solução para limitar a expansão irregular das barracas⁸.

A Praia do Futuro vive, portanto, um processo de soluções provisórias e urbanização incompleta. Trata-se de um bairro heterogêneo e pleno de contradições, onde novos equipamentos destinados ao turismo e ao lazer convivem com focos de invasões, favelas, grandes vazios urbanos e perigosas interferências em áreas de preservação comprometendo o equilíbrio ambiental. O foco da atenção das autoridades públicas, entretanto, se restringe à faixa de areia, onde barraqueiros e ambulantes alimentam uma lucrativa disputa pela clientela.

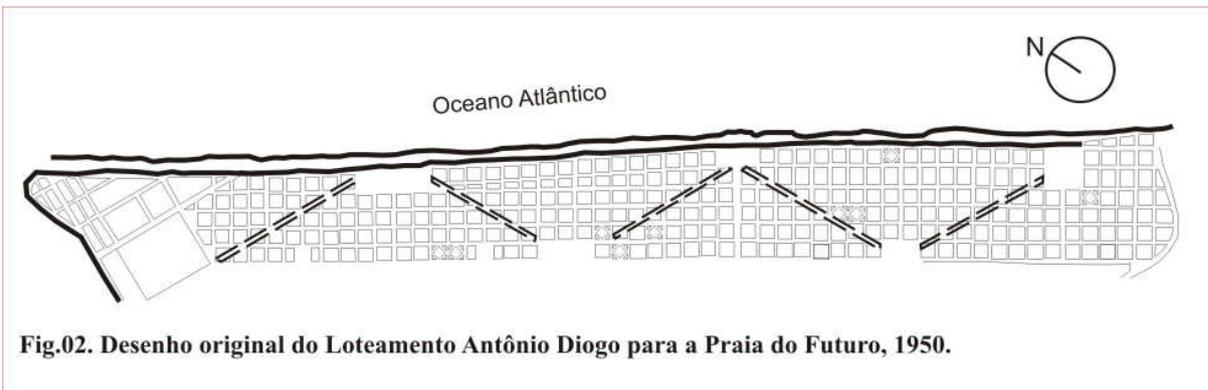


Fig.02. Desenho original do Loteamento Antônio Diogo para a Praia do Futuro, 1950.

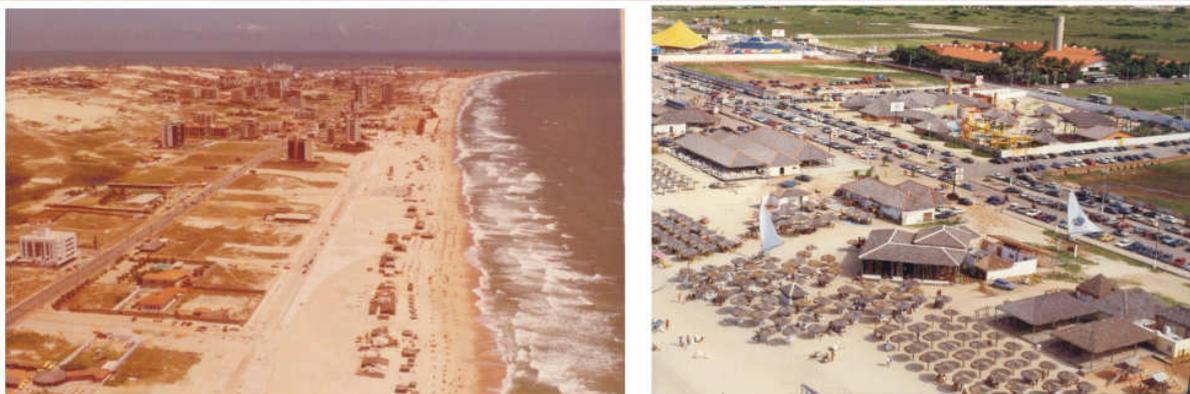


Fig.03. Ocupação intensiva dos terrenos de marinha na Praia do Futuro. À esquerda, a orla em 1989. À direita, a orla em 2005.

*

O Projeto Urbano do Grande Pirambu

O Grande Pirambu⁹, área situada no litoral oeste da capital e composta por três bairros (Pirambu, Cristo Redentor e Barra do Ceará), resulta de uma ocupação espontânea ocorrida no litoral oeste de Fortaleza a partir da década de 1930. Esta área, habitada por pescadores, operários e pequenos comerciantes, apresenta insuficiência de investimentos públicos, baixo nível de escolaridade e elevado índice de desemprego. A malha urbana, densa e irregular, se compõe de moradias precárias (muitas situadas em áreas de risco e de proteção ambiental), reforçando a baixa qualidade de vida de seus habitantes.

A área tem tradição em mobilização e luta pela permanência na terra. Já em 1962, a “Marcha do Pirambu”, reunindo cerca de 20 mil pessoas em uma caminhada até o Palácio da Abolição, conseguiu evitar ações de despejo e garantiu a desapropriação de uma parte dos terrenos numa vitória inédita, e até hoje lembrada¹⁰. Embora seja ampla e tradicional, a organização do movimento popular se dilui em interesses divergentes¹¹.

O litoral oeste, considerado o mais belo em recursos naturais da capital, encontra-se em posição estratégica no eixo de expansão urbana e o desenvolvimento econômico. Daí a incidência na área de grandes projetos de infra-estrutura viária. A primeira grande intervenção ocorreu em 1972, com a abertura da Avenida Presidente Castelo Branco (ou Av. Leste-Oeste), uma via estratégica para a conexão das zonas oeste e leste de Fortaleza. As famílias residentes ao longo da faixa de projeção desta nova via foram removidas para um assentamento distante cerca de 20 km do local de origem, hoje conhecido como Conjunto Palmeiras.

O prolongamento e ampliação da Avenida Leste-Oeste culminou, em 1998, com a construção de uma ponte sobre o Rio Ceará, ligando o município de Fortaleza a Caucaia. A construção dessa ponte, juntamente com a abertura da “Estrada do Sol Poente”, possibilitou não apenas o incremento do turismo na zona costeira oeste cearense, como também o escoamento de mercadorias entre Fortaleza e o novo porto *off-shore* localizado na praia do Pecém.

A última grande intervenção no Grande Pirambu é o projeto Costa Oeste, ainda em execução. Ele foi concebido em 1997 pelo Governo do Estado do Ceará, com o objetivo de “resgatar a comunidade do litoral oeste de Fortaleza, integrando-a ao contexto urbanístico e social da cidade e contribuindo para seu desenvolvimento sócio-econômico”¹². Viabilizar a Avenida Costa Oeste significa remover quase cinco mil famílias que moram em condições precárias na faixa de areia mais próxima ao mar. O projeto é polêmico e rico em conflitos de interesses entre as três esferas de governo.

Logo após o início das obras, em 2002, seguiram-se vários embargos federais e municipais. Segundo o Ministério Público Federal, o licenciamento ambiental e a execução da obra do Projeto Costa Oeste “contêm fortes indícios de irregularidades, como, por exemplo, ausência de licenciamento ambiental por parte do IBAMA, ausência de cessão do terreno de marinha ao Estado do Ceará, utilização de areia da praia na obra, inexecução do plano de remanejamento e reassentamento das famílias atingidas pela obra, ausência de pagamento da justa indenização nas desapropriações, entre outros”¹³.

A parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura de Fortaleza também é contenciosa. Os desacordos vão desde o modelo de reassentamento das famílias removidas até a inclusão de equipamentos e mobiliário ao longo da nova avenida. Mas as negociações entre as duas esferas de governo têm evoluído no sentido de superar os impasses que levam à paralização da obra. Em 2006, após três anos de sucessivos embargos e disputas político-ideológicas, o Governo do Estado propôs um acompanhamento social das famílias removidas baseado em

três eixos de atuação: organização comunitária e mobilização social, geração de trabalho e renda e educação ambiental¹⁴.

Um acordo está sendo costurado em torno de um novo projeto, denominado “Vila do Mar”, uma concepção diferente do projeto original e assim definida: “...antes, era uma avenida de trecho rápido. Agora, nós propomos uma via local, com equipamentos comunitários que se identificam com a cultura local. Temos um aspecto forte de inclusão social e de desenvolvimento de um turismo diferente”¹⁵.

As lideranças comunitárias encontram-se divididas em relação ao projeto. O movimento popular no Grande Pirambu é pulverizado e os interesses são contraditórios. Algumas entidades se posicionam ao lado do Governo do Estado, enquanto outras fazem fileira nas reivindicações da Prefeitura. Há inclusive os fisiologistas de plantão que buscam se projetar para cargos eletivos ou conseguir emprego para si ou sua família na máquina governamental.



Fig.04. Imagens e projeção da Av. Costa Oeste no “Grande Pirambu”.

*

O Projeto Urbano do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos

Em 2001, por iniciativa do Governo do Estado, foi concebido o projeto do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos do Ceará- CMFEC, a ser implantado no setor litorâneo central de Fortaleza. Trata-se de um mega-empreendimento, ainda sem data de execução, de cujo programa constam três atividades-âncora (um pavilhão de eventos, um centro de convenções e um grande teatro), a serem construídas em uma área de 25 ha. É previsto também a construção de edificações técnicas e auxiliares, hotéis, restaurantes, estacionamentos, e um conjunto habitacional para moradores do Poço da Draga, uma comunidade de baixa renda situada na área do projeto e que deverá ser removida.

A parceria estratégica para consecução do projeto envolve o Governo Estadual, com o apoio da União e do Município, e a iniciativa privada (rede hoteleira, mercado imobiliário, entidades representantes do comércio, serviços e atividades culturais). Os estudos técnicos iniciais foram desenvolvidos pela firma americana Price Waterhouse, cuja consultoria avaliou a demanda de mercado, as localizações potenciais e a estimativa do impacto na economia do estado. As universidades públicas federal (UFC) e estadual (UECE) ficaram responsáveis pelos levantamentos e outros estudos técnicos, enquanto os principais escritórios de arquitetura foram contratados para desenvolver os projetos.

Este projeto visa potencializar o turismo de negócios, justificando-se como uma alternativa às restrições da sazonalidade da demanda por serviços turísticos. A idéia é encontrar um novo modelo para acomodar o crescimento de outras formas de turismo que podem ser desenvolvidas em períodos do ano fora da chamada alta estação. Destaca-se também a capacidade esgotada do atual centro de convenções e a ausência na cidade de um equipamento cultural de alta convergência para abrigar grandes espetáculos, na escala de sua importância metropolitana.

Com o apoio de uma seleta literatura especializada¹⁶, essencialmente americana, os especialistas contratados justificam a necessidade de uma grande cidade possuir tais equipamentos e a importância econômica da atividade de congressos. Eles lembram que centros de convenções, feiras e similares não repõem diretamente o capital investido, razão pela qual, mesmo em países de franca economia liberal, figuram como obras patrocinadas pelos governos. “O lucro do empreendimento, repita-se, decorre de sua ação distribuidora e

multiplicadora nos segmentos privados, os quais, beneficiados com os gastos efetuados pelos visitantes, rebatem-nos na arrecadação estadual e municipal” (COSTA e LEON, 2002).

No que se refere aos critérios para localização, este tipo de equipamento demandaria uma sinergia com estruturas de apoio situadas dentro de um “raio de caminhabilidade”. Isso significa buscar apoio direto em equipamentos complementares de acessibilidade fácil, implantados nas vizinhanças (hotéis, cultura, lazer etc.), cuja construção e manutenção ficam a encargo da iniciativa privada. Tanto maior será o sucesso do empreendimento quanto maior for o compartilhamento com atividades comerciais e diversionais diversificadas, distribuídas em raios de fácil acessibilidade pedestre.

Daí a razão da sua centralidade. Os especialistas insistem que todos os esforços devem ser direcionados em favor de localizar o projeto na zona central de Fortaleza. O discurso oficial não deixa dúvidas, a meta é converter os impactos urbanos decorrentes da construção do CMFEC para criar condições efetivas para viabilizar operações de revitalização na área central. O projeto concorreria, portanto, como catalisador para a renovação urbana e para reforçar a “imagem urbana” e a “memorabilidade” da cidade, obtendo como resultado o incremento de sua competitividade como destino turístico.

Diante da falta de um terreno na orla central de Fortaleza capaz de abrigar um empreendimento de tal envergadura, optou-se pela solução de construir um grande aterro na Praia de Iracema em uma faixa marinha de 19 ha interligada à praia através de um istmo de concreto. De acordo com o EIA/RIMA, a obra não implicaria em ampliação ou produção de erosão costeira em nenhum segmento do litoral da Região Metropolitana de Fortaleza (ASTEF, 2002). No entanto, segundo alguns observadores, há evidências de um risco potencial de ampliação do processo erosivo no litoral, na medida em que poderá haver aumento significativo do trânsito de areias na faixa litorânea. (CAVALCANTE et al., 2003).

Esta solução causou comoção e indignação entre ambientalistas, pesquisadores urbanos e entidades de classe. Além do mais, há uma questão social relevante: o projeto afetaria a comunidade do Poço da Draga, antigo bairro popular com cerca de 300 famílias com estreitos laços de parentesco e fortes relações de vizinhança. Como a remoção desta comunidade seria inevitável, foi proposto um projeto de relocação de modo a “garantir condições de melhoria da qualidade de vida, traduzida, em especial, pela concessão de casa própria e pelo desenvolvimento de alternativas de trabalho e renda” (COSTA e LEON, 2002).

A “premissa fundante” é manter a comunidade no mesmo bairro, de modo a preservar e estrutura social existente. Em uma pesquisa socioeconômica, na qual foram estudadas as relações de vizinhança e a tipologia arquitetônica predominante, a própria Comunidade indicou e priorizou diversas possibilidades de áreas-destino. O projeto proposto de relocação da Comunidade do Poço da Draga obteve a aprovação das lideranças comunitárias, embora alguns especialistas tenham denunciado ser esta solução insustentável à medida que a valorização esperada da área levaria a uma inevitável expulsão branca desses moradores.



Fig.05. Projeto do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos do Ceará (2002).

*

Pequena Contribuição para Precisar o Projeto Urbano à Moda Brasileira

A observação da experiência de Fortaleza nos permite tirar algumas conclusões que, esperamos, possam vir a contribuir para precisar a noção de projeto urbano na prática urbanística brasileira. Seriam elas:

1. Sobre a natureza do projeto urbano.

O projeto urbano não é (mais) uma prerrogativa nem do arquiteto nem de uma disciplina já que sua concepção e implementação resultam de composições transdisciplinares. Ele se deixa manipular pelas ideologias de organização do espaço e, neste sentido, nem sempre é coerente com as diretrizes do planejamento. Ao colocar a questão das diferentes lógicas dos atores implicados, o projeto urbano se torna o “lugar” da articulação destas lógicas e o “mediador” em um terreno de negociação, embora seja quase sempre resultado de alianças precárias. Sendo um terreno de confrontação e de expectativas, o projeto urbano traz consigo um potencial democrático a ser explorado. De fato, o projeto urbano não é neutro; não há ciência, mas cultura. O projeto urbano não pode ser objeto de consenso, mas ao contrário, de escolhas.

2. Sobre o caráter estratégico do projeto urbano.

Atribuir um caráter estratégico inalienável a todo projeto urbano é questionável, na medida em que ele tanto pode ser formulado e executado na emergência de pressões sociais ou ser utilizado para fins essencialmente eleitorais. Não raro o projeto urbano resultaria de uma série de ações em cadeia nem sempre previsíveis. Nestes casos, há uma contradição entre uma estratégia urbana a longo termo e o tempo de uma gestão. Quando não se encaixa em uma escala verdadeiramente estratégica, o projeto urbano se revela mais como uma solução possível para acontecimentos críticos. Isso que dizer que todo projeto urbano traz consigo o problema da manutenção do seu sentido, de sorte que obriga seus promotores a uma luta constante para manter sua integridade.

3. Sobre a temporalidade do projeto urbano.

A questão da temporalidade é um problema central no projeto urbano. Não apenas o tempo que se comprime pela força capitalista globalizante e que a tudo corrói, mas também o tempo do processo, da ação e dos resultados. Há uma visível assincronia entre o tempo da criação, o tempo da negociação mercantil-social e o tempo de uso do espaço. Esses tempos não são os mesmos em todos os projetos e em todos os lugares. Ademais, entre o tempo da decisão e o tempo da realização do projeto urbano subsistem outros dois níveis de temporalidade difíceis de controlar: o tempo da ação governamental fortemente submisso ao calendário político-eleitoral, aos embates político-partidários e à busca de conciliação dos instrumentos jurídico-institucionais; e o tempo de ação do movimento social que, ao exigir mediação e diferenciação, estimula toda sorte de rupturas e conduz a expressivas transformações coletivas do projeto.

*

Para concluir, podemos afirmar que ao projeto urbano é dada a difícil tarefa de estabelecer um campo de equilíbrio entre “horizontes de expectativas” e “espaços de experiência” (HAUMONT, 1993). As incertezas conceituais e a fluidez semântica apontam para o juízo de que o projeto urbano tornou-se uma nova fantasmagoria do homem contemporâneo à proporção que ele acumula em seu interior a corrosão da cidade jamais recuperada, concluída, jamais efetivada. Com o projeto urbano, para lembrar Walter Benjamin, os antigos rituais domésticos e os objetos de decoração que serviam para manter a ilusão de um universo harmonioso no interior do lar burguês, transmutaram-se para o espaço público da cidade.

Neste processo, os elementos da nova fantasmagoria aparecem no apelo à “imagem”, à “memória” ou à “revitalização” do espaço público, o que leva o projeto urbano a submeter-se aos imperativos da cidade do espetáculo. Ele mesmo se torna mercadoria, cujo fetichismo mais imediato é nos fazer acreditar em arte urbana. Mas, colocar a arte a serviço do urbano, ensina Lefebvre, não significa apenas embelezar ou valorizar o espaço urbano com objetos de arte. Isso é caricatura. Em verdade, significa dizer que são os tempos-espaços que se tornam obra de arte ao se transformarem em fonte e modelo de apropriação da cidade. Deixando de lado a representação, o ornamento e a decoração, a arte do projeto urbano pode vir a ser práxis e poiësis na escala social da cidade.

*

NOTAS

¹ A pesquisa é fruto dos estudos e levantamentos realizados no âmbito da Disciplina “Projeto Urbanístico 4” do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, entre 2003 e 2005.

² Para os mais pobres, sobretudo os retirantes das secas que chegavam à capital, a ocupação em terrenos de marinha era a princípio mais fácil, já que não haveria embates com os eventuais proprietários locais. Até as práticas sociais marítimas baseadas em tratamentos terapêuticos, banhos de mar e caminhadas pela praia, não adquirem as mesmas dimensões dos banhos de mar na capital brasileira, o Rio de Janeiro. No Ceará, essas práticas perdem importância se comparadas com os discursos versando sobre as qualidades curativas do clima, especificamente no tratamento das doenças respiratórias (DANTAS, 2002).

³ O PRODETURIS-CE se define como um programa de ordenamento do espaço litorâneo, visando orientar o uso e ocupação do solo para atividades com ênfase no turismo. Trata-se de política baseada em ações públicas de planejamento do território e do turismo em escala regional (PRODETUR-NE), cuja base de recursos é, de um lado, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e, de outro, o Banco do Nordeste e os governos locais, em parceria em que cada um contribui com 50% do financiamento.

⁴ Em 1950, a imobiliária Antônio Diogo loteou uma área (de 7 km de comprimento por 600 m de largura), que se estendia do farol do Mucuripe até a barra do Rio Cocó.

⁵ A maresia na Praia do Futuro é considerada a segunda maior do mundo, segundo o Centro de Pesquisa da Eletrobrás (Cepel). O senso comum considera que o alto custo de manutenção dos imóveis, devido à salinidade, fez com que a região se tornasse pouco atrativa para o mercado imobiliário e para a classe média.

⁶ O projeto foi elaborado, em 1985, por uma equipe de arquitetos da extinta SUPLAM-Superintendência de Planejamento do Município, sob a coordenação do Arq. Otacílio Teixeira. Ainda hoje podemos encontrar algumas marcas de sua execução. A idéia de padronizar as barracas não foi adiante, mas a construção do calçadão da orla e dos estacionamentos concretizaram-se em alguns pontos da Praia do Futuro.

⁷ Os barraqueiros pagam ao DPU uma taxa semestral que varia de R\$ 300 a R\$ 2 mil em média, dependendo do tamanho do empreendimento. Segundo a Associação dos Empresários da Praia do

Futuro, 20 das 126 barracas pagam IPTU. Todas funcionam sem alvará da Prefeitura. Ver <http://verdesmares.globo.com/v3/canais/noticias.asp?codigo=154989&modulo=183>.

⁸ O projeto foi proposto em 1992 pela equipe formada pelos seguintes arquitetos: Delberg Ponce de Leon, Otacílio Teixeira, Paulo Simões, Airton Ibiapina. Entretanto, só foi executado parcialmente em 2003-04.

⁹ O Grande Pirambu conta com 110.515 hab (ano 2000) em uma área de 586,1 ha, segundo dados da Secretaria Regional I, da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

¹⁰ O padre Hélio Campos, vigário do Pirambu, organizou e liderou a “Marcha do Pirambu”. Em 1969, ele foi transferido de paróquia e sua igreja subdividida em duas novas paróquias, fato que dividiu o movimento popular. Fonte: Centro de Pesquisa e Documentação do Pirambu - CPDOC (instituição comunitária que guarda o acervo documental do bairro, registros diversos e trabalhos acadêmicos).

¹¹ A Federação das Associações do Grande Pirambu/Barra do Ceará contabiliza hoje 137 entidades. São organizações de classes (barraqueiros, pescadores, rendeiras e surfistas); organizações religiosas (católicas, evangélicas e espíritas); e organizações de moradores divididas e segmentadas em pequenas comunidades cuja delimitação espacial difere a divisão de bairros estabelecida pela legislação municipal

¹² A nova avenida litorânea tem 5,36km de extensão, com duas pistas de 7,6m, canteiro central de 3m, ciclovia com 2,8m, além de um calçadão de 5m de largura. Ver Portal de Serviços e Informações do Estado do Ceará. In http://www25.ceara.gov.br/noticias/noticias_detalhes.asp?nCodigoNoticia=8058. 08/01/2003. Acessado em 16/12/2006

¹³ Justiça Federal do Ceará, 4ª Vara. Ação Civil Pública – Classe 05000. Autos nº 2002.81.00.015420-2. 31/julho de 2004.

¹⁴ O projeto de indenização atenderia a 2.905 famílias pelas benfeitorias, já que elas não têm o título de posse da terra. Outras 1.996 famílias seriam reassentadas em quatro conjuntos habitacionais localizados em terrenos próximos à área atingida e dotados de infra-estrutura. Entretanto, a experiência mostra que, sem um trabalho de acompanhamento e inclusão social, muitas famílias dão outra destinação às novas moradias e voltam para as áreas de risco.

¹⁵ Segundo Luciano Feijão, secretário Desenvolvimento Urbano e Infra-estrutura da PMF. Ver http://www.iabce.org.br/conteudo_ver.php?cod_conteudo=272. 25/06/2006. Acessado em 16/12/2006.

¹⁶ “A equipe de arquitetos utilizou como padrão de consulta o livro “Sports, Conventions and Entertainment Facilities”, de David C. Petersen, cujas edições foram patrocinadas pelo Land Use Institute” (COSTA e LEON, 2002).

*

Referências Bibliográficas

ARANTES, O., VAINER, C.; MARICATO, E. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARANTES, O. Cultura e Transformação Urbana. In PALLAMIN, V. (org.). Cidade e Cultura. Esfera pública e transformação. São Paulo: Estação Liberdade, 2002, p. 59-60.

ARAÚJO, A.M.M. & CARLEIAL, A.N. Opulência e miséria nos bairros de Fortaleza. Barcelona: Scripta Nova, 2003.

-
- ASTEF. Estudo e Relatório de Impacto Ambiental do projeto “Centro Multifuncional de Feiras e Eventos”, 4 volumes impressos, não publicados. 2002.
- BORJA, J. As cidades e o planejamento estratégico. Uma reflexão europeia e latino-americana. In FISCHR, T. (org.). Gestão Contemporânea. Cidades estratégicas e organizações locais. Rio de Janeiro: FGV, 1996.
- CAVALCANTE, E.B. et al. Degradação ecológico-ambiental associada ao projeto « Centro Multifuncional de Feiras e Eventos ». In CLAUDINO SALES, V. et. Al. (Eds). Anais de trabalhos completos do VI Congresso de Ecologia do Brasil. Fortaleza: 2003.
- CLAUDE, V. Le projet urbain, un ici et maintenant ou un nouvel ailleurs ? Quelques réflexions sommaires. In HAYOT, A. et SAUVAGE, A. (dir.) Le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions. Paris, Editions de la Villette, 2000.
- COMPANS, R. Empreendedorismo urbano. Entre o discurso e a prática. São Paulo: Ed. UNESP, 2005.
- CONDE, L.P. e MAGALHÃES, S. Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: ViverCidades, 2004.
- CORIOLOANO, L.N. Turismo e degradação ambiental no litoral do Ceará, IN: LEMOS, A. I. G. de (org) Turismo: impactos socioambientais. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996, p.93-103.
- COSTA JR, F.N. & LEON, D. P. Conversão de Impactos Urbanísticos em Oportunidades de Revitalização Urbana. Fortaleza: Centro de Tecnologia da UFC, CD ROM, 2002.
- DANTAS, E.W.C. Mar à vista: Estudo da maritimidade de Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.
- DEBORD, G. A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- DEVILLERS, C. Le projet urbain. Paris, Pavillon de l’Arsenal, 1994.
- HAUMONT, B. Um nouveau champ pour l’architecture et ses recherches. Le projet urbain, in Cahiers de la Recherche Architecturale, n°32-33, 1993.
- JAUREGUI, J.M. Pensamento Urbano. In http://www.jauregui.arq.br/pensamiento_urbano.html. 2005.
- JUCÁ, G.N. M. Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960). São Paulo: Annablume, 2000.
- LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- LERNER, J. Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- MERLIN, P. & CHOAY, F. Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement. Paris, PUF, 1996.
- PROJETO ORLA. Fundamentos para a gestão integrada. Brasília: MMA/SQA - MP/SPU, 2002.
- RIGOL, S.M. A gentrificação. Conceito e método. In CARLOS, A.F.A. e CARRERAS, C. (orgs). Urbanização e Mundialização. Estudos sobre a metrópole. Sao Paulo: Contexto, 2005, p.98-120.
- ROLNIK, R. Impactos da aplicação de novos instrumentos urbanísticos em cidades do Estado de São Paulo. Revista de Estudos Urbanos e Regionais. ANPUR, n°2, mar. 2000, p.73-88.
- ROSNER, W. Planificación urbana versus autoregulación: la ciudad de Fortaleza como tablero de juego de diferentes agentes. Barcelona: Scripta Nova, 2001.
- SÁNCHEZ, F. A reinvenção das cidades, para um mercado mundial. Chapecó: Argos, 2003.
- SANTOS, M. A cidade nos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.
- _____. Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.
- SASSEN, S. As cidades na economia global. São Paulo: Nobel, 1998.

SOUZA, M.L. de. Mudar a Cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2003.

TOMAS, F. Projets Urbains et Projet de Ville: la nouvelle culture urbaine a vingt ans. In Politiques de la Ville - Recherches et terrains - Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 68-69. SPPU/MELTT. 1998a.

_____. Vers in nouvelle culture de l'aménagement des villes. In TOUSSAINT, J.Y. et ZIMMERMANN, M. (direction). Projet Urbain : ménager les gens, aménager la ville. Sprimont : Margada, 1998b, p.15-34.

TSIOMIS, Y. O projeto urbano hoje: entre situações e tensões. In MACHADO, D.B.P.; PEREIRA, M.S. e SILVA, R.C.M. (orgs.). Urbanismo em questão. Rio de Janeiro : UFRJ/PROURB, 2003, P273-278.