
PKS

PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

**REVISTA DE GEOGRAFIA
(RECIFE)**

<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia>

OJS

OPEN
JOURNAL
SYSTEMS

A COPA DO MUNDO DE 2014 E O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS: TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NO GRANDE MUCURIBE (FORTALEZA – CEARÁ).

Alexandre Queiroz Pereira¹, Gabriela Bento Cunha²

1. Universidade Federal do Ceará – UFC, Departamento de Geografia, Fortaleza, CE, Brasil. Email: aqpufc@gmail.com.

2. Universidade Federal do Ceará – UFC, Departamento de Geografia, Fortaleza, CE, Brasil. Email: Gabibento.c@gmail.com.

Artigo recebido em 12/04/2015 e aceito em 28/03/2016

RESUMO

A realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil e a escolha da cidade de Fortaleza como subsede do evento promoveu intervenções dentro da sua malha urbana. As transformações buscavam atender as exigências da FIFA e abrigavam obras em diversas vertentes, como mobilidade urbana e infraestrutura, o caso do Terminal Marítimo de Passageiros no Porto do Mucuripe. O principal objetivo deste artigo é analisar o processo de instalação desse equipamento e seus desdobramentos de ordem turística e socioespacial. Marcado por um ambiente de contradições e interesses imobiliários, o Mucuripe tem o seu espaço modificado em atendimento ao megaevento, incrementando novas funções urbanas no bairro. Diferentemente dos processos iniciais ainda nos anos 1960, a especulação imobiliária e a crescente verticalização da área geram um contraste com a ocupação de outrora.

Palavras-chave: Planejamento Urbano; Porto; Turismo; Segregação.

THE WORLD CUP OF 2014 AND THE MARITIME PASSENGER TERMINAL: TRANSFORMATIONS SPACE AND SOCIALS IN GRANDE MUCURIBE (FORTALEZA – CEARÁ)

ABSTRACT

The realization of World Cup of 2014 in Brazil and the choice the Fortaleza as subsede of event promoted interventions in your mesh urban. The transformations find attended the demands required by FIFA and harbored works in various areas, like as urban mobility and infrastructure, the case of Maritime Passenger Terminal in the Port of Mucuripe. The main objective this article is analyze the process of instalaction this equipment and your developments of order touristic, social and space. Marked for contradictions environment and real estate interests, the Mucuripe has your space modified in compliance with the event, increasing new urban functions in the neighborhood. Unlike the initial processes even in the 1960's, real estate speculation and the increasing verticalization of the area generate a contrast to the occupation initially.

Keywords: Urban Planning; Port; Tourism; Segregation.

INTRODUÇÃO

A transformação de Fortaleza em uma cidade litorânea marítima está associada ao seu processo de ocupação que ocorreu da seguinte forma: do interior para o litoral. A descoberta do mar é gradual e sofre modificações ao longo dos séculos XIX, XX e XXI, quando, finalmente, se firma como uma capital do litoral. O desenvolvimento das práticas marítimas em Fortaleza foi similar aos ocorridos na Europa que, inicialmente, buscavam os tratamentos terapêuticos com os banhos de mar e as caminhadas na praia. Isso se consolidou em virtude do clima da Capital e com a crescente busca para tratamento da tuberculose. O uso do espaço para esses fins dá início à formação de uma sociedade de lazer que se concretizou na composição da sociedade fortalezense atual (DANTAS, 2011).

A construção de um porto, mesmo que precário, fornecia os primeiros pilares para a inserção de Fortaleza no cenário estadual. O desenvolvimento da economia cearense torna-se o principal fator da formação urbana de Fortaleza. Linhares (1995, p. 153) define três fatores como determinantes para o desenvolvimento da capital cearense, sendo eles a “economia pastoril, economia agrícola e hegemonia econômica e político administrativo de Fortaleza”.

As primeiras ocupações na zona costeira de Fortaleza datam do século XIX e remete aos pescadores que, utilizam o espaço para moradia e para sobrevivência, com atividades pesqueiras e também artesanais. Isso se modificou de acordo com o crescimento da cidade de Fortaleza e com os problemas consequentes dele. A ocupação do Meireles, Praia de Iracema, Arraial Moura Brasil, Pirambu e Mucuripe, até as décadas de 1920 e 1930, se dava por comunidades de pescadores e retirantes oriundos do sertão que construía habitações simples – algumas com paredes de pau a pique e cobertura de cipó – e que extraíam do lugar, além da moradia, os meios de sobrevivência (como a pesca e a venda de produtos como o coco).

A transformação mais significativa desses espaços só ocorre após a década de 1930 e com duas orientações distintas. Segundo Dantas (2011, p. 44) “pode-se falar de uma cidade litorânea e possuidora de alma sertaneja, que orienta dois movimentos característicos de valorização das zonas de praia.” Os movimentos abordados anteriormente são delimitados em escala local: com a incorporação gradual da faixa de praia e com a escala ampla de incorporação total da zona litorânea após a década de 1970. De acordo com Dantas (2011, p. 44) “representa a ampliação, a partir de Fortaleza, das novas práticas marítimas, especificamente, com o veraneio, o qual afeta a totalidade dos espaços litorâneos do Ceará”.

Na atualidade, Fortaleza é um dos destinos turísticos nacionais mais demandados. Isso é uma consequência das políticas de turismo implantadas pelo governo do Estado do Ceará

estabelecida ao longo das últimas duas décadas. Os fatores que propiciaram à “Terra da Luz” esse reconhecimento são o *marketing* das belezas naturais do Estado, principalmente as praias e, recentemente, a transformação da Capital em cidade empresarial, sede por “excelência” de grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2014.

A escolha do Brasil como sede do evento mobilizou várias capitais estaduais a venderem seus atrativos para receberem os jogos. Doze capitais foram escolhidas como subsedes e tiveram que realizar obras em diversas vertentes para atender as exigências da Federação Internacional de Futebol (FIFA). Em Fortaleza, as obras tiveram foco em mobilidade urbana, reforma e construção de estádios, ampliação de aeroportos e a criação do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) no Porto do Mucuripe, objeto de análise deste artigo.

A incorporação das zonas de praia pelas classes abastadas consolida um processo conflituoso por espaços de lazer em Fortaleza. Nesse contexto, o Grande Mucuripe se transforma em um espaço de conflitos e incorporação de novas funções. Assim, a estrutura deste artigo busca analisar os impactos de ordem turística e social oriundas da implantação do Terminal Marítimo de Passageiros no Porto do Mucuripe e o processo de ocupação da zona costeira da metrópole Cearense. Assim, além da descrição metodológica, este escrito estrutura-se da seguinte forma: breve apresentação sobre a ocupação da zona costeira de Fortaleza e as funções que ela exerce dentro do contexto econômico; transformação da metrópole em uma cidade empresarial e, por fim, a relação do Porto do Mucuripe com a produção do espaço litorâneo e formas de segregação.

MATERIAIS E MÉTODOS

Para a elaboração deste artigo foram desenvolvidas atividades em três etapas: levantamento bibliográfico, coleta de dados e realização de trabalho de campo. Como produto desse procedimento metodológico, temos uma análise aprofundada sobre a transformação da zona portuária de Fortaleza. Inicialmente, o levantamento bibliográfico buscou explicar a formação e estruturação do espaço litorâneo na capital cearense e outras cidades. Atenta-se nesse processo para Dantas (2009, 2011), Ferreira (2011), Harvey (2005), Ramos (2003) e Urry (1995). Acrescentam-se como material de análise bibliográfica teses e dissertações que abordam a ocupação da zona costeira de Fortaleza e seu contexto econômico.

Em segundo momento, ocorreu coleta de dados sobre a obra em órgãos públicos e privados (IBGE, Companhia Docas do Ceará, Secretaria de Turismo – SETUR), além de sua

zona de impacto, valores e prazo de conclusão. Assim, analisou-se a relação da implantação do equipamento com a atividade turística em Fortaleza, utilizando exemplos ocorridos em outras cidades do mundo, como Barcelona, Baltimore e Rio de Janeiro.

Na última etapa, foram feitos trabalhos de campo para visualizar os usos propostos para o local, as primeiras transformações de ordem turística e social e confrontá-las com o levantamento bibliográfico.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A construção do Porto do Mucuripe: o indutor de transformações.

A construção do porto na enseada do Mucuripe surgiu da necessidade que a cidade tinha para se firmar, definitivamente, no cenário cearense. Antes da sua localização atual, o Porto de Fortaleza localizava-se no Poço das Dragas, próximo à praia de Iracema e que devido ao seu baixo calado não oferecia condições adequadas para os desembarques.

Nos anos 1920 o centro original da cidade já não detinha o monopólio da função residencial, principalmente, para as classes mais abastadas. Simultaneamente a esse processo, tem-se a expansão urbana para outras áreas, como as faixas de praia – com diversos usos e divisões – e a formação de favelas por comunidades imigrantes em virtude das estiagens. Ramos (2003, p. 43) explica que “com as secas periódicas e os constantes fluxos migratórios de pessoas de todo o Estado para a Capital, Fortaleza vivia o problema da falta de oportunidades de emprego para absorver toda a massa trabalhadora que chegava do campo”.

O contexto econômico vivido pelo Ceará na década de 1940 com o crescimento na produção do algodão e a consolidação de Fortaleza no cenário cearense, aliado à influência da cultura ocidental nas práticas marítimas, induziram a construção do Porto de Fortaleza na zona do Mucuripe. Antes da sua construção, inúmeros estudos foram realizados, com algumas obras construídas em outras áreas, como a Ponte dos Ingleses, na Praia de Iracema em 1923.

Inaugurado em 1947, o Porto do Mucuripe foi construído para suprir a carência no setor portuário de Fortaleza e assim melhorar o suporte para os navios comerciais que ali desembarcavam. Em 1955, ocorreu a primeira reforma de ampliação do Porto do Mucuripe, que além de incorporar à área novos serviços, gerou impacto ambiental para a comunidade pesqueira, como processos de erosão – percebidos na formação da Praia Mansa e também na praia de Iracema. A ocupação existente no bairro do Mucuripe era, predominantemente, de pescadores, que se apropriaram do lugar em busca de meios de sobrevivência, sobremaneira a

pesca. Percebe-se que a instalação do porto alterou a dinâmica da população que ali vivia através dos impactos ambientais e da implantação de novos equipamentos, como a zona industrial.

Da zona portuária à implantação do Terminal Marítimo de Passageiros.

A construção do Porto do Mucuripe propiciou a criação de uma zona marcada por diferentes usos: habitação, industrial e serviços. A ocupação da área foi favorecida pela construção da via férrea Parangaba-Mucuripe, que facilitava o fluxo de pessoas e mercadorias para o local. As comunidades residentes no bairro se aproveitaram da infraestrutura oferecida pelo porto.

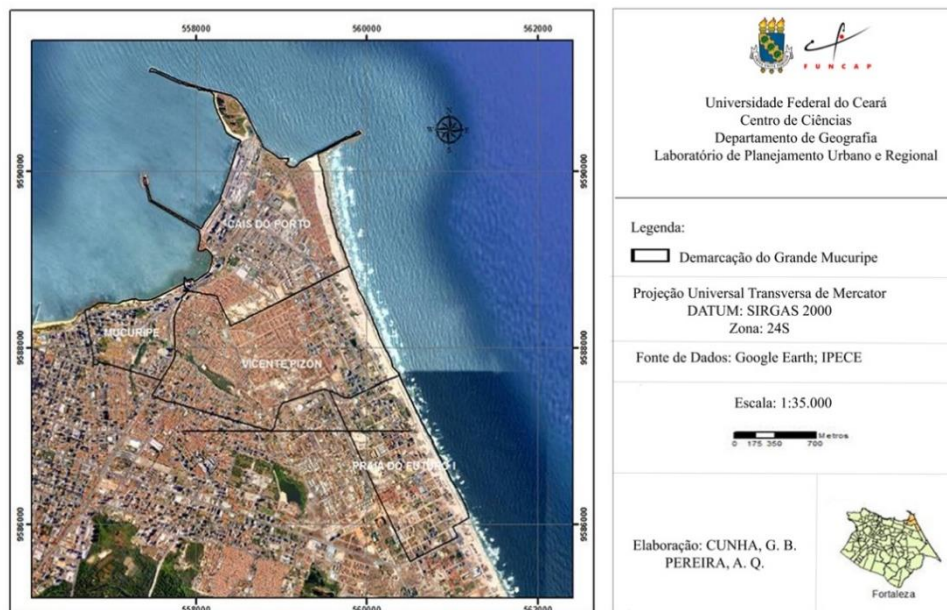
A instalação nesse bairro atraiu indústrias, primeiramente, os moinhos de trigo, que ocuparam o local na década de 1950 e permanecem até os dias atuais. A Fábrica de Asfaltos de Fortaleza (Asfor) e os terminais de Gás Butano também se instalaram próximos ao porto. A Petrobrás instalou a Lubrificantes e Derivados do Nordeste (Lubnor) responsável pela produção e refinaria de lubrificantes, o que ocasionou a construção de novas vias de acesso para a área. A construção da termoelétrica e a instalação do Serviço de Energia Elétrica Municipal no entorno do Porto e do Mucuripe, originou o bairro do Serviluz. Com isso, novas atividades foram incorporadas pelos moradores, como os armazéns, e socialmente, a criação de uma nova zona de prostituição, da precariedade dos arranjos urbanísticos e por moradias sem adequação aos serviços públicos de saneamento.

Entende-se a instalação da atividade industrial como fator determinante para a transformação do espaço. A instalação do Porto de Fortaleza no Mucuripe alterou os meios de produção e as relações sociais. Inicialmente, as ocupações de pescadores ainda predominavam sobre a área, com a implantação das indústrias e as oportunidades de emprego, o bairro começa a ser ocupado por trabalhadores que construíram moradias simples, sem acabamento e ausentes de alinhamento urbanístico, originando um aglomerado no entorno do Porto: O Grande Mucuripe – composto pelos bairros Mucuripe, Vicente Pinzón e o Serviluz (Mapa 1).

A especificidade do Mucuripe – a pesca artesanal e a comunidade pesqueira – não foi preservada em seu território. A ocupação do bairro de forma rápida e adensada originou um aglomerado urbano que sobrevivia da atividade portuária e afins. Até a década de 1980, o grande Mucuripe caracterizava-se unicamente como um bairro de população de baixa renda. A produção do espaço urbano é resultado de ações acumuladas através do tempo e elaboradas por agentes que produzem e reproduzem o espaço. Com isso, é necessário entender que a cidade

e o seu arranjo espacial são consequências da ação desses vários agentes, com destaque para o poder público, a iniciativa privada e a própria sociedade. A impulsão na ocupação das faixas de praia e a sua transformação em espaço de consumo e lazer são reflexos da ação conjunta dos produtores do espaço urbano.

Mapa 1: Localização do Grande Mucuripe através de imagem de satélite.
MAPA DA LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO ATRAVÉS DE IMAGEM DE SATÉLITE



Fonte: CUNHA (2016).

O movimento de urbanização na Praia de Iracema e nas demais praias da cidade de Fortaleza começa a ocorrer nas décadas de 1920 e 1930 estendendo-se até os dias atuais. O poder público agiu no intuito de produzir mecanismos para garantir a concentração de investimentos no litoral, principalmente, em obras de requalificação dessas áreas. O realocamento das classes privilegiadas para a zona leste de Fortaleza ocorreu concomitantemente com investimentos públicos que valorizassem o local, como a elaboração do Plano Diretor de 1962. Esse orientou a cidade para o litoral com a criação, em 1963, da atual Avenida Beira-Mar, gerando uma integração entre a cidade e à zona de praia. Ocorre uma intensificação nesse processo segregador com as ações do setor privado, tais como: a construção de hotéis, barracas de praia, pousadas, além dos loteamentos e os arranha-céus que iniciam o processo de verticalização da avenida e dos bairros como Aldeota e Meireles.

Com o desenvolvimento da atividade turística nas décadas de 1990 – que pode ser considerada mais um processo segregador – as classes menos favorecidas que ocupam o Grande Mucuripe também são afetadas.

A partir de 1980, muitas famílias de pescadores fixaram-se nas encostas dos morros do Teixeira, Morro Santa Terezinha, Castelo Encantado, ou em bairros que estão ligados ao Grande Mucuripe, como Vicente Pinzón (Serviluz e Farol) e Varjota. Essa foi a época em que a atividade turística começou a se desenvolver no Estado do Ceará, originando uma nova reordenação do espaço litorâneo em Fortaleza. A inserção do turismo em espaços antes não valorizados provocou um impacto cultural muito forte nas comunidades pesqueiras, levando muitas vezes à descaracterização ou ao abandono das atividades tradicionais (RAMOS, 2003, p. 62).

É possível compreender que o espaço é o meio de reprodução das relações sociais. No caso do Mucuripe e da faixa de praia próxima, ocorre o processo de segregação residencial. Próximo à Avenida Beira Mar a verticalização é acentuada e prevalecem os condomínios de luxo das classes nobres. Já próximo à instalação do porto, o que se encontra são moradias construídas de forma improvisada, sem conforto e sem infraestrutura básica ocupando dunas. Como a classe média alta consegue selecionar o seu espaço dentro da cidade, a população de baixa renda se instala em áreas ditas como vazios urbanos.

Pode-se definir, atualmente, que o Grande Mucuripe é composto por dois processos: o de favelização e o de verticalização. Esses são reflexos das atividades econômicas desenvolvidas na área como o turismo, a pesca e a atividade industrial associada ao Porto. Se por um lado, o Serviluz e o Vicente Pinzón apresentam altos índices de violência, desemprego, tráfico de drogas e problemas com a falta de infraestrutura básica, no Mucuripe ocorre a apropriação do espaço pelos produtores imobiliários e a especulação imobiliária através dos prédios de luxo. A ocupação inicial, caracteristicamente popular, – formada por pescadores e pessoas oriundas do sertão – perde representatividade quando se instala processo de especulação fundiária, formando novas áreas para moradia da burguesia fortalezense.

A constante ação dos promotores imobiliários e o arranjo espacial da cidade tornam a apropriação do solo cada vez mais difícil e com altos custos. O acesso ao solo urbano pelas classes mais pobres na área em estudo é antigo e recebeu grande ajuda da Igreja Católica. Com a ocupação da orla de Fortaleza e suas novas funções, os moradores da comunidade do Mucuripe ficaram à margem desse processo, o que atraiu a atenção de sacerdotes. Estes foram responsáveis por tentar alterar a realidade do bairro. Os investimentos, cada vez mais altos, na zona costeira, intensificam o processo de segregação residencial e a expulsão, mesmo que de forma lenta, das comunidades originárias.

Os bairros que formam o Grande Mucuripe – Mucuripe, Vicente Pinzón e Serviluz (também conhecido como Cais do Porto) – possuem características socioeconômicas diversificadas. No Conjunto Santa Terezinha, que faz parte do bairro Mucuripe, percebe-se, visualmente, uma ocupação oriunda do processo de remoção das favelas e criação de conjuntos

habitacionais. Os primeiros, na década de 1980, possuíam infraestrutura e não abrigavam moradias precárias. A instalação dos moradores no conjunto ocorreu diferente de outras áreas no entorno do porto, como o Serviluz e nas favelas próximas, já que fazia parte de um programa público de erradicação das favelas.

Nas encostas do morro imperam as moradias sem acabamento – barracos, casas sem forro e sem condições básicas de sobrevivência. Essa ocupação irregular acarreta um novo problema: a vulnerabilidade ambiental. O local é propício para deslizamentos de terras, além de inundações para as famílias mais próximas ao riacho Maceió. Já no Cais do Porto, conhecido como Serviluz, a ocupação foi em consequência da instalação de indústrias. No Vicente Pinzón, o processo se repete.

A construção do Porto propiciou novas oportunidades de emprego para as classes menos favorecidas. O impacto social foi rápido e intenso, um aglomerado urbano buscava melhores condições de vida na zona portuária que, até o início da década de 2000, era um espaço desvalorizado na Capital.

Os conflitos por espaços de lazer e moradia existentes na área podem não ser rotineiros, mas estão presente através dos produtores do espaço. Esses alteram a dinâmica do local e o transforma em produto de consumo, principal fator de segregação e de desentendimentos. No caso do Grande Mucuripe, as transformações na área, cada vez mais intensas, estão vinculadas ao novo contexto vivido pela cidade de Fortaleza: o seu empresariamento que a transforma em mercadoria e vende sua imagem em uma escala global.

Se a formação do Mucuripe e seu entorno está associada à instalação do Porto e às atividades desempenhadas por ele, tais como: zona industrial, comércio, exportação e etc. Atualmente não se percebe mais essa ligação tão estreita. A construção do Porto do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF), extraiu grande parte da produção comercial e industrial do Porto do Mucuripe. Isso alterou o número de empregos fornecidos no local e a saída de algumas pessoas em busca de novas oportunidades. Aliado ao crescimento do turismo, o lugar passa por intervenções, buscando atender a demanda turística e também das classes abastadas.

As áreas antes ocupadas pela classe trabalhadora da zona portuária começam a interessar aos produtores que visualizam novas zonas de crescimento imobiliário e instalação de serviços. Além disso, os espaços de lazer litorâneo nessa área, oriundos do impacto ambiental do Porto, como a Praia Mansa e o Titanzinho, foram apropriados pelos pobres, mas que, também, interessa aos especuladores no cenário atual. Com a retirada da concentração de

produção portuária do núcleo urbano, agora na RMF, a relação da cidade de Fortaleza com o Porto do Mucuripe sofreu grandes modificações.

Esse processo de saída das zonas portuárias dos núcleos urbanos tem se tornado comum em cidades brasileiras, como ocorre em Pecém, Itaguaí e Suape. Monié (2011, pág. 322) explica que “nas cidades marítimas, a extração definitiva do porto do tecido urbano é assim apresentada como condição absoluta para a captação dos fluxos de cargas, de turistas e de investimentos.”.

A IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS: UMA NOVA DINÂMICA ESPACIAL E PORTUÁRIA?

No fim da década de 1940, período em que o Porto foi inaugurado, a relação de Fortaleza com o mar já estava se consolidando. Nas décadas de 1920 e 1930, as classes abastadas utilizavam o espaço para práticas terapêuticas e de lazer. Em 1940, já se encontravam as primeiras moradias da classe nobre no local e nas décadas de 1960 e 1970, a faixa de praia era um ambiente ocupado por condomínios da classe média alta, com clubes voltados para a mesma e uma oferta de serviços, tais como bares, restaurantes e hotéis criados para atender a crescente demanda.

Antes de a zona costeira ser ocupada pelas classes abastadas, o lugar era um espaço de moradia e sobrevivência dos pobres, principalmente, pescadores e fugitivos das secas no interior. A construção do Porto do Mucuripe em um espaço já habitado por essas classes acabou por delimitar novos espaços na faixa de praia fortalezense. Na praia de Iracema e em toda a extensão da Avenida Beira Mar o que se percebe é a concentração de serviços e de moradia da classe média alta, já no entorno do Porto, uma região historicamente considerada imprópria para “pessoas de bem”, registra a ocupação dos pobres em busca de emprego, moradia e melhores condições de vida, o que pode ser visto atualmente e refletido em dados sobre renda e moradia.

Por muito tempo a relação de Fortaleza com o Porto se baseou na dependência para a exportação e importação de mercadorias. Era através do Porto que a elite viajava para a Europa, que os produtos do Velho Continente chegavam à Capital, como roupas e acessórios, característicos da *Belle Époque* e era por meio dele que ocorria a exportação do algodão e também de alguns produtos industriais produzidos na cidade. Essas relações se modificaram em virtude de vários fatores, mas o principal deles foi à descentralização da indústria e a substituição pela economia de serviços, ambas não acabavam com a concentração de riquezas.

Para Ferreira (2011, p. 165) “as relações porto-cidade têm variado através do tempo. No século XX essas mudanças vêm se mostrando rápidas e profundas.”. No cenário cearense, ainda no século XX, o Porto do Mucuripe representava o crescimento econômico da capital. Essa relação de poder só se modificou com a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, inaugurado oficialmente em 2002 e que escoou grande parte da produção industrial para o seu entorno e para o Distrito Industrial de Maracanaú, ambos na Região Metropolitana de Fortaleza. Essa dinâmica espacial das indústrias e do próprio Porto abrangendo as duas funções é recente e tem sido instaurada em várias partes do mundo. Em contraponto a essa realidade, o Porto do Mucuripe perdeu um pouco de sua população em função da falta de emprego, já que não existe mais uma grande concentração de indústrias, e também pelo avanço do turismo na apropriação desses espaços.

O Grande Mucuripe se encontra entre as duas principais zonas turísticas de Fortaleza: a oeste, se encontra a Avenida Beira Mar e a concentração da rede hoteleira; a leste, se encontra a Praia do Futuro, o maior complexo de barracas de praia da cidade. A governança de Fortaleza em sistema de empresariamento “vendeu” essa imagem e precisa se reformular para atender um mercado que está em constante transformação.

A partir da Copa do Mundo de 2014, o Porto do Mucuripe recebeu o Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) que busca consolidar o turismo marítimo na cidade de Fortaleza, sendo o acesso mais rápido para os espaços de lazer da orla fortalezense. A implantação do equipamento ocasionou mudanças sociais, com o projeto de moradia Aldeia da Praia, além de empreendimentos na Praia Mansa e melhores vias de acesso para o bairro.

Os diversos investimentos voltados para a Zona Portuária do Mucuripe não são pioneiros. Esse novo pensamento urbano teve suas origens na Espanha e ficou conhecido como “Modelo Barcelona”, cidade em que foi implantado. A lógica de revitalização das zonas portuárias se repetiu em cidades como Londres – com as *Docklands* – em Baltimore e, no Brasil, recentemente na cidade do Rio de Janeiro. O panorama de transformações busca renovações dentro dos perímetros urbanos. Projetos foram propostos em diversas partes do mundo e acabaram por mostrar uma globalização do planejamento contemporâneo e consequências similares: a segregação e gentrificação.

Na capital cearense, as propostas para o Porto do Mucuripe, também, buscam inseri-lo na cadeia econômica do turismo, diversificando o seu serviço de exportador de grãos, sólidos e líquidos. O mercado turístico necessita de novos acessos e usos, pois quando não se

há mais o que vender, a cidade perde o seu atrativo e seus produtores. Urry (1995, p. 64) fala que:

Outras características da indústria do turismo encerram a possibilidade de causar dificuldades para os produtores de tais serviços. Estes não podem ser proporcionados em qualquer lugar. Têm de ser produzidos e consumidos em lugares muito particulares. Parte daquilo que é consumido se refere ao lugar no qual se localiza o produtor do serviço. Se determinado lugar não transmite significados culturais apropriados, a qualidade do serviço específico poderá muito bem ficar comprometida. Existe, portanto, uma “fixidez espacial” fundamental no que se diz respeito aos serviços turísticos. Em anos recentes houve um enorme aumento da competição, com o objetivo de atrair turistas. (URRY, 1995, p. 64).

Compreende-se, assim, que os investimentos na cidade de Fortaleza, principalmente os megaeventos, buscaram criar uma infraestrutura para o turismo. Esse pensamento está associado ao “modelo de sucesso internacional” aplicado em outras cidades, que visam à revitalização das áreas centrais e portuárias, aliando-as com outros atrativos turísticos já incorporados pelo espaço urbano e seus agentes produtores.

A inserção da atividade turística em Fortaleza como fonte econômica ocorreu na década de 1970, principalmente, no governo de Tasso Jereissati. Os investimentos nesse setor partiram do interesse público e se consolidaram com empréstimo no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Os estados que recebiam recursos tinham que investir em infraestrutura e serviços para a atividade turística. O Ceará foi o pioneiro nas políticas públicas do Nordeste e lança o Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR/NE), que teve diversas etapas e atendeu Fortaleza e municípios vizinhos.

Se até a década de 1960, Fortaleza não conseguia estabelecer uma relação direta com o mar e nem transformá-lo em atividade econômica, hoje é completamente diferente. Os fortes investimentos no setor e a consolidação de zonas turísticas na cidade colocaram Fortaleza em um dos destinos mais procurados no cenário nacional. Para alcançar esse patamar, a capital cearense adotou uma política que investiu em feiras, exposições, grandes shows e eventos esportivos para atrair o turista. O empresariamento das cidades tem ganhado força nas principais metrópoles do mundo e se expandindo para aquelas que têm na oferta de serviços uma grande fonte econômica.

Os investimentos em Fortaleza propõe uma cidade que atenda mais que a demanda turística de sol e mar. A inserção da capital cearense no mercado como uma cidade turística e de negócios pode ser comprovada através dos equipamentos instalados recentemente como o Centro de Eventos e a Arena Castelão. Essas obras são apenas exemplos do novo tipo de gestão adotada. Fortaleza se insere no cenário nacional como uma cidade capaz de atender diversos

setores do ramo de serviços e ainda oferece atrativos naturais, que são as praias e toda sua infraestrutura.

Os megaeventos esportivos têm crescido de forma mais acelerada nas últimas décadas e propagam o imaginário de uma cidade com grandes projetos urbanos que sirvam de legado para a mesma. A administração pública teve que planejar obras de mobilidade urbana, com a ampliação do terminal aeroportuário (não concluído), sistema viário- Veículo leve sobre trilhos (VLT) e o de transporte urbano (não concluído), reforma de estádios e a construção do Terminal Marítimo de Passageiros.

No que concerne ao pensamento dos megaeventos, Fortaleza foi além de suas obras imediatas: diz respeito às transformações que o espaço vive em função da dinâmica implantada pelo evento com a valorização do preço da terra, especulação imobiliária, formação de novas zonas turísticas e áreas de dominação da classe média alta.

Entende-se, então, que a escolha de Fortaleza como subsede da Copa do Mundo de 2014 é consequência da adoção de uma postura de cidade empreendedora, onde os gestores urbanos buscam atrair investimentos que constituem novos serviços e que possa ser vendida internacionalmente. Mais do que apresentar ao mundo as suas vantagens, a cidade consegue se consolidar na economia capitalista. Harvey (2005, p. 26) diz que em “grande consenso os governos urbanos tinham de ser muito mais inovadores e empreendedores, com disposição de explorar todos os tipos de possibilidades para minorar sua calamitosa situação e, assim, assegurar um futuro melhor para as suas populações”. O que se percebe no cenário atual é que as populações não estão incluídas no processo de planejamento das cidades, sendo também desigual e segregador.

No Grande Mucuripe a apropriação do espaço urbano pelas elites induz investimentos que valorizem ainda mais essas áreas, deixando os demais grupos sociais à margem desse processo. Isto gera outras formas de segregação, como a gentrificação. Os promotores imobiliários e o Estado também intervêm de modo a intensificar esse fenômeno que tem ocorrido na orla de Fortaleza e pode ser explicado por Bataller (2012, pág. 10):

O fenômeno fundamentalmente urbano conhecido como gentrificação consiste em uma série de melhorias físicas ou materiais e mudanças imateriais – econômicas, sociais e culturais – que ocorrem em alguns centros urbanos antigos, os quais experimentam uma apreciável elevação de seu *status*. (BATALLER, 2012, pág. 10).

A capital cearense já tem sua imagem consolidada no cenário turístico. A chegada dos visitantes por vias aéreas e terrestres acaba por se tornar comum às outras cidades. Com a localização geográfica privilegiada, Fortaleza já se encontra entre os cinco destinos com maior

fluxo turístico internacional, tendo um enorme potencial para atender a demanda dos cruzeiros. Esse diferencial, com a implantação do Terminal, busca consolidar a cidade no turismo marítimo. Segundo a companhia responsável pela administração do Porto, a Docas do Ceará (2012):

“Com quase 60 anos de atividade desde a construção do molhe do Titan, o Porto de Fortaleza se destaca nas rotas de cruzeiro ao longo da costa brasileira, sendo também a primeira escala em águas nacionais para navios vindos da Europa e Estados Unidos.”.

O Porto do Mucuripe não possui uma estrutura adequada para a recepção de grandes cruzeiros e, essa precariedade não está associada apenas ao desembarque, mas também na profundidade para atracação de navios de grande porte. No momento, ele atua prioritariamente como porto de trânsito e, a partir do terminal, a Capital pode se converter na melhor cidade para operações de cruzeiro. Além disso, o seu perímetro de influência compreende parte das regiões Norte e Nordeste do Brasil, atraindo assim mais passageiros. A enseada do Mucuripe possui uma posição estratégica, sendo o ponto de conexão para diversos destinos nacionais.

Se o objetivo inicial da construção do Porto do Mucuripe era suprir a carência portuária, atualmente, a necessidade de implantação do terminal é de fornecer estrutura adequada para o desembarque de cruzeiros e consolidar esse mercado na cadeia turística (Figura 1). O projeto abrange um terminal com múltiplas funções e com impactos diretos no entorno do Mucuripe. A localização do Porto entre dois fluxos turísticos de Fortaleza induz à formação de diversas hipóteses para a área: especulação imobiliária, investimentos privados na Praia Mansa, construção de vias de acesso e, conseqüentemente, valorização do espaço e formação de novos arranjos espaciais modelados por diversos agentes.

O que se pode compreender do projeto do TMP é a busca pela consolidação de Fortaleza em mais um vetor da cadeia turística, com o uso do mar em sua totalidade: como espaço de lazer, contemplação e recepção. Em uma cidade pautada no turismo, o impacto da implantação desse equipamento ganha proporções maiores: a visibilidade que o entorno do porto vai receber e que será moldada pelos agentes do espaço através de ações do poder público e da iniciativa privada (Figura 2).

A urbanização litorânea de Fortaleza está associada às práticas marítimas modernas e seu contexto econômico. Na Avenida Beira Mar ocorre a construção de condomínios de luxo e de grandes hotéis, buscando atender o mercado turístico que se formou. Esse contexto vivido por Fortaleza também ocorreu em Recife, Salvador e Natal, mostrando que as capitais nordestinas se apropriaram do mar para consolidar a sua imagem (Figura 3).

Figura 1: Mosaico com imagens do projeto do Terminal Marítimo de Passageiros no Porto do Mucuripe.



Elaboração: CUNHA (2014).

Figura 2: Visão do Terminal Marítimo de Passageiros através de passeio de barco pela orla. Ao fundo, a Praia Mansa.



Fonte: CUNHA (2016).

No entorno do Porto do Mucuripe, um dos projetos propostos para a área foi o Aldeia da Praia, abrangendo os bairros Serviluz, Praia do Futuro e Vicente Pinzón. Inicialmente, busca promover a regularização urbanística da Praia do Futuro, integrando-a a Avenida Beira Mar. Seu objetivo é favorecer a atividade turística, criação de novas formas de desenvolvimento socioeconômico e urbano, além de garantir a função social da cidade e da propriedade para quem vive no local.

Figura 3: Urbanização litorânea intensa na Avenida Beira Mar de Fortaleza



Fonte: CUNHA (2016).

Já no bairro Serviluz, busca-se a melhoria dos aspectos sanitários (coleta de lixo e rede de esgoto) e também da segurança, garantindo o bem estar social de todos. Ele também é pautado na melhoria do sistema viário e nas vias de acesso ao complexo turístico da Praia do Futuro. Outras intervenções pontuais também foram propostas pelo projeto: a urbanização do conjunto Santa Terezinha, criação do Jardim da Praia – revitalização no Farol do Serviluz – e o porto da Luz, um atracadouro para as embarcações dos pescadores que vivem no Serviluz, localizando-se próximo a outra obra pontual: a praça do bairro (Figura 4).

Figura 4: Mosaico com imagens reais do entorno do Porto e imagens do projeto proposto para o Grande Mucuripe: Aldeia da Praia.



Elaboração: CUNHA (2014).

Através de trabalhos de campo, foi possível perceber que na área citada acima nenhuma obra teve início. É válido lembrar que o projeto data de 2012, elaborado na gestão da prefeita Luizianne Lins, do PT. Em 2013, com o ingresso de outro partido na prefeitura da cidade por meio da gestão de Roberto Cláudio, do PROS, ainda não se tem conhecimento sobre a possibilidade de realização do projeto de forma total. Na área da Praia do Futuro, se percebe

algumas obras, como a construção de um calçadão, restauração da via de acesso e retirada de algumas barracas. Podem-se considerar as primeiras mudanças oriundas da implantação do Terminal Marítimo.

Outra área que vai sofrer alterações com novos projetos é a Praia Mansa. Consequência de um impacto ambiental decorrente da construção do Porto do Mucuripe e de sua ampliação. O local é utilizado por surfistas que frequentam o local com a justificativa de que a área é propícia para a prática do esporte. Também atrai visitantes pela vista da orla e pelo pôr do sol. É através de sua localização e os atrativos que a Praia Mansa fornece que, a Secretaria de Turismo e o Governo do Estado – através de Parceria Público Privada (PPP) - irão instalar equipamentos que estejam associados ao turismo e práticas culturais.

Os projetos propostos para a área planejam mudanças para o Grande Mucuripe que já ocorrem em virtude da implantação de um equipamento de padrão internacional. O crescimento e valorização desse espaço litorâneo na Capital tende a se consolidar com as alterações que se dão ao longo do tempo como a especulação imobiliária, aumento do preço do solo, apropriação das classes abastas e, conseqüentemente, a expulsão da população mais carente para outros espaços. Além disso, fortalece a tese que tem como objetivo a transformação dessas áreas e a sua inserção no cenário turístico.

No Serviluz observaram-se duas obras, mas não estão associadas ao proposto pelo projeto Aldeia da Praia. Em visita à área, visualizou-se a construção de um corredor turístico na Avenida Vicente de Castro e a via de acesso à Praia Mansa, conseqüentemente ao Terminal Marítimo e sua infraestrutura. Através de conversas com alguns moradores do entorno, entende-se que a população mais humilde não obtém conhecimento sobre possíveis remoções ou investimos em moradia para o local.

A implantação do Terminal Marítimo de Passageiros não consolida apenas o turismo marítimo, mas a inserção de uma nova faixa de praia na orla de Fortaleza e, essa, é voltada para atender a demanda das classes mais favorecidas. As hipóteses de especulação imobiliária, de uma nova função portuária e expansão da malha urbana puderam ser visualizadas nos trabalhos de campo e nas propostas de investimentos para a área.

Como a faixa litorânea que abrange a Praia de Iracema e toda Avenida Beira Mar se encontra sem vazios urbanos, a classe média alta, em conjunto com os produtores imobiliários, expandem seus interesses para as áreas mais próximas, como no Grande Mucuripe (figuras 5 e 6). A diferença desse espaço é que ele vai sofrer alterações, oriundas de investimentos públicos e privados e que facilitarão a apropriação do solo urbano nessa área.

Figura 5: Avanço da especulação imobiliária para a área do Grande Mucuripe. Ao fundo, casas mais simples são construídas nas encostas dos morros.



Fonte: CUNHA (2016).

Figura 6: Moradias no entorno do Porto do Mucuripe, formando o Morro Santa Terezinha.



Fonte: CUNHA (2016).

A valorização do litoral de Fortaleza é intensa, pois a produção do espaço urbano nessas áreas é rápida e busca atender a demanda de habitação e lazer para a classe média alta. As implicações desse processo estão diretamente associadas aos produtores do espaço e a organização espacial moldada por eles.

A construção de equipamentos desse porte na cidade consolida a imagem de Fortaleza como litorâneo-marítima pautando a lógica dos investimentos públicos e privados, que são responsáveis pela expansão da malha urbana e da apropriação do espaço por determinados grupos sociais.

CONCLUSÕES

A escolha de Fortaleza como subsede da Copa do Mundo de 2014 proporcionou investimentos em diversos setores. Na implantação do Terminal Marítimo de Passageiros foi possível analisar os impactos decorrentes desse equipamento. As alterações abrangem vertentes do turismo, social e econômico, além de uma possível refuncionalização da zona portuária de Fortaleza.

O desenvolvimento da atividade turística no estado do Ceará, na década de 1980, propiciou o desenvolvimento de alguns polos turísticos, tanto em Fortaleza como em municípios vizinhos, como em Caucaia e Aquiraz. Mas o que se percebe na nova lógica urbana de Fortaleza é a sua capacidade de atrair investimentos e transformá-la em uma cidade multifuncional, abrigando feiras de negócios, shows internacionais, recepcionando grandes cruzeiros. Para isso, a transformação da governança urbana e a construção de obras caras foram necessárias para inseri-la no cenário econômico globalizado.

O que se conclui na valorização dos espaços litorâneos em Fortaleza é que existe uma dinâmica da produção do espaço voltada para atender a demanda do turista e das classes mais abastadas. Através da análise histórica de ocupação dessas áreas, percebe-se o mesmo processo: a expulsão lenta e gradual das classes menos favorecidas, cedendo lugar à construção de grandes empreendimentos como os hotéis, restaurantes e condomínios de luxo que abrigam a classe mais nobre da cidade. Os investimentos na zona portuária do Mucuripe indicam a ocorrência desse processo novamente, o que consolida a segregação da faixa litorânea e o processo de gentrificação. A imagem de Fortaleza como uma cidade voltada para o turismo, com visão empreendedora e subsede de um megaevento não revelam a cidade segregada e a intensa – mas quase invisível - luta das classes sociais pelo solo urbano.

Outro fator que caracteriza as cidades modernas é a retirada de uma zona portuária ativa de seu centro urbano – Fortaleza já exerceu em partes esse discurso com a construção do Porto do Pecém – e transformá-la em ambiente propício à dinâmica imobiliária, ao fluxo turístico e a oferta de serviços. A implantação do Terminal Marítimo de Passageiros não se justifica apenas pela localização geográfica de Fortaleza e nem pela intensa atividade turística. O que se percebe é a reinserção dessas faixas de praia na atração pelo mar, ou seja, a transformação oriunda no local para favorecer a atividade turística acaba por fornecer novos espaços de apropriação das classes mais abastadas.

Como já abordamos anteriormente, existe uma expulsão das classes mais pobres dos espaços litorâneos e isso já é um impacto da atividade turística e que o TMP está ampliando.

Isso acarreta em novas modificações no espaço e, conseqüentemente, na expansão da malha urbana da cidade. Esses processos são agravados através do tempo e da ação dos agentes modeladores.

O que podemos concluir é que a implantação de um equipamento de grande porte como o Terminal em uma área de pouco interesse dos produtores urbanos, ocasiona intensas transformações, oriundas da adoção de novas funções e serviços ofertados para a cidade. No caso do Grande Mucuripe, podemos indicar a função de moradia, possivelmente voltada para as classes mais elevadas; o turismo, através de um equipamento aberto ao público e decorrente das obras de mobilidade; e restauração de alguns bairros, além da criação de um novo corredor turístico: o eixo Praia do Meireles, Mucuripe e Praia do Futuro, ocasionando grandes impactos econômicos para a cidade.

REFERÊNCIAS

BATALLER, Maria Alba Sargatal. O estudo da Gentrificação. *Revista Continentes (UFRRJ)*, ano 1, n. 1, 2012.

BATISTA, Francisca Gonçalves; LIMA, Luiz Cruz. *O PORTO NA NOVA ORGANIZAÇÃO DA PRODUÇÃO MUNDIAL*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

CARLOS, A.F.A; SOUZA, M.L; SPOSITO, M.E.B. *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. *Expansão da infraestrutura urbana e dos serviços públicos em Fortaleza (Brasil), na virada do século XIX*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

COSTA, M. C. L. C; DANTAS, E.W.C; SILVA, J.B. *De Cidade a Metrópole – (Trans) formações urbanas em Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. Editora Ática: São Paulo, 1995.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. *Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza*. 2ª Edição. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. *Maritimidade nos Trópicos: Por uma Geografia do Litoral*. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

DOCAS DO CEARÁ. *Documentos da Autoridade Portuária*. Disponível em <www.docasdoceara.com.br> Acesso em 15 de março, 2015.

FERREIRA, Álvaro. *A cidade do século XXI: segregação e banalização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

GARCIA, Rachel. *Da Rua da Frente à Beira-Mar: história de pescador*. Fortaleza, 2010.

GOIS, Rodolfo Anderson Damasceno. Implicações socioespaciais da Copa do Mundo de 2014 em Fortaleza. Dissertação (mestrado). UFC, Fortaleza, 2013.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

LINHARES, Paulo. Cidade de Água e Sal: por uma antropologia do litoral Nordeste sem cana e sem açúcar. Fundação Demócrito Rocha: Fortaleza, 1992.

LEFEBVRE, Henri. A cidade do Capital. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

MACHADO, M.S; PACHECO, S.M.M. Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

RAMOS, Lidiane da Costa. Mucuripe: verticalização, mutações resistências no espaço habitado. 2003. 150 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2003.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

URRY, Jonh. O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Studio Nobel: SESC, 1996.