

Produção do Espaço e Dinâmica Regional

A “invenção da praia”: a influência europeia no desenvolvimento socioeconômico do litoral do Ceará

The “invention of the beach”: european influence on the socio-economic development of the coast of Ceará

La “invención de la playa”: influencia europea en el desarrollo socioeconómico del litoral de Ceará

Jessica Mesquita Barbosa¹ , Melvin Moura Leisner¹ ,
Davis Pereira de Paula¹ 

¹Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, CE, Brasil

RESUMO

Atualmente, no Brasil, as praias são importantes espaços balneares, turísticos e econômicos, sobretudo no nordeste brasileiro. Esse cenário surge a partir de práticas marítimas importadas e incorporadas primeiramente pelas classes mais abastadas no sudeste do país, principalmente a partir da influência da Família Real Portuguesa, popularizando-se entre os grupos sociais populares no decorrer do século XX. Nesse contexto, o Ceará se insere como importante agente com seus 573 quilômetros de litoral, tendo importante reconhecimento nacional e internacional devido aos seus atributos físicos, sendo esses elementos importantes para a construção de uma paisagem com atributos turísticos e culturais. A partir da metodologia regressiva-progressiva, analisa-se quais foram os cenários e eventualidades importantes para que desenvolvesse um novo olhar para os espaços costeiros no Brasil e, conseqüentemente, no Ceará.

Palavras-chave: Banho de mar; Práticas terapêuticas; Praia do Cajú

ABSTRACT

Nowadays in Brazil, beaches are important bathing, touristic and economic areas, especially in the northeast. This scenario rises from maritime practices imported and incorporated first by the wealthier classes in the southeast of the country, mainly from the influence of the Portuguese Royal Family, becoming popular among popular social groups over the course of the 20th century. In this context, Ceará has become an important agent with its 573 kilometers of coastline, with important national and international recognition due to its physical attributes, which are important elements for building

a landscape with tourist and cultural attributes. The regressive-progressive methodology is used to analyze the important scenarios and eventualities that led to the development of a new view of coastal spaces in Brazil and, consequently, in Ceará.

Keywords: Sea bathing; Therapeutic practices; Cajú Beach

RESUMEN

En el Brasil actual, las playas son importantes espacios de baño, turísticos y económicos, sobre todo en el nordeste del país. Este escenario surgió de las prácticas marítimas que primero importaron e incorporaron las clases más acomodadas del sudeste del país, principalmente por influencia de la Casa Real portuguesa, y que se popularizaron entre los grupos sociales populares durante el siglo XX. En este contexto, Ceará se ha convertido en un actor importante con sus 573 kilómetros de costa, con un importante reconocimiento nacional e internacional debido a sus atributos físicos, que son elementos importantes en la construcción de un paisaje con atributos turísticos y culturales. Se utiliza la metodología regresivo-progresiva para analizar los importantes escenarios y eventualidades que llevaron al desarrollo de una nueva visión de los espacios costeros en Brasil y, consecuentemente, en Ceará.

Palabras-clave: Baños de mar; Prácticas terapéuticas; Playa de Cajú

1 INTRODUÇÃO

O mar, durante um longo período, era temido e ignorado pelas pessoas, pois não se sabia exatamente o que havia nele, alimentando na sociedade europeia narrativas que supunham seu papel enquanto elemento ambiental, urbano e social (Corbin, 1989). Conforme Dantas (2009), até pouco antes do século XIV, o conhecimento marítimo era insuficiente para atrair pessoas até o mar. Predominava uma atmosfera bucólica e caótica, limitando a sociedade ocidental ao meio terrestre, com exceção dos viajantes que desbravavam o mar (Castro, 2020; Ribeiro, 2020). Eram reduzidas as possibilidades de exploração e conhecimento marítimo, o que contribuía para a consolidação de um imaginário de medo e incerteza, sendo esses agregados a mitologias e crenças.

Em vista disso, conforme delineado por Corbin (1989), até o século XVIII, a aversão ao ambiente marítimo encontrava suas raízes em preceitos de natureza bíblica, dado que o mar é concebido como a porção inacabada da criação, desempenhando, simultaneamente, o papel de instrumento punitivo, e sua aparência caótica é atribuída às profundezas oceânicas. Abordando o contexto, Tomás (2013) e Jourdan (2019) esclarecem que, além da tradição religiosa cristã, o oceano é também dotado

de representações no âmbito das mitologias japonesa, helênica e homérica. Nessa conjuntura mítica, deidades aquáticas e seres marinhos, tanto os reais quanto os fantásticos, ocupam uma posição proeminente (Carreto *et al.*, 2020, Mendonça, 2021).

No entanto, foi no século XVIII, conhecido como Século das Luzes, que se desenrolaram inúmeros avanços nos pensamentos filosóficos, sociais, políticos e científicos (Mello e Donato, 2011). Conforme Caloni (2006), a ênfase no emprego da razão superou a valorização da fé como meio de explicar e compreender fenômenos sociais e ambientais.

Nesse período, foram impulsionadas novas práticas ligadas ao mar na Europa, com enfoque particular na Inglaterra, e que posteriormente se difundiram por outras nações europeias. Dentro desse contexto, conforme Araújo e Araújo (2015), emergiu o uso medicinal do mar, cujas raízes remontam ao século XVII, ganhando ascendência ao longo do século XVIII por meio de veiculações científicas.

Nesse contexto, o banho de mar passou a ser praticado por pessoas com doenças e a medicina reafirmou sua potência, “salientando os seus efeitos benéficos sobre o vigor, a força e a saúde dos pacientes, e recomendando-os no tratamento de vários tipos de doenças, como o linfatismo, a anemia, a depressão e o raquitismo infantil” (Freitas, 2007, p. 109). Assim, surgiram novas concepções que tinham como base o ambiente litorâneo e suas propriedades físicas (mar, vento, umidade) como tratamento terapêutico.

Tendo como base todo esse contexto histórico-espacial, o foco central do presente artigo reside na investigação da influência das práticas marítimas europeias no estado do Ceará, considerando que o continente europeu ditava e disseminava diretrizes culturais e econômicas no âmbito do mundo ocidental, principalmente nos séculos XIX e XX. Nesse percurso, levam-se em consideração os processos referentes à espacialização do litoral brasileiro e à construção de simbolismos e costumes sociais das práticas marítimas no país.

Desse modo, buscou-se realizar uma análise regressiva-progressiva, pois o método desenvolvido por Lefebvre (1978) faz uma análise espacial intercambiando relações sociais, cotidianos e historicidade no contexto de produção e desenvolvimento

urbano. Conforme Costa (2015), o autor entende que as contradições sociais da sociedade vão além das relações de classes. No caso, elas existem a partir de desencontros entre espacialidades e historicidades dos sujeitos. Tendo em vista que o autor sugere uma análise aprofundada das relações sociais de produção, a presente pesquisa se utiliza dessa análise crítica dos fenômenos sociais para entender como isso se manifestou na concepção do litoral cearense atual.

2 METODOLOGIA

Nos últimos anos, as abordagens geográficas têm demonstrado uma notável expansão e diversificação, abrangendo temas intrinsecamente ligados à heterogeneidade dos espaços. Nesse contexto, um dos métodos que têm ganhado destaque no estudo das dinâmicas urbanas é a análise regressiva-progressiva proposta por Henri Lefebvre (1978), a qual estabelece uma interligação entre o espaço, a vivência cotidiana e o contexto histórico.

Ao direcionar nossa atenção para a rotina diária, Lefebvre propõe uma análise profunda da sociedade urbana, desvelando uma compreensão do espaço como produto e simultaneamente como condição das relações sociais de produção (Ortigoza, 2010).

Nesse percurso, Lefebvre (1978) divide a metodologia em etapas: a) descritiva: utiliza-se da observação e de técnicas de investigação, como entrevistas e estatísticas; b) analítica-regressiva: etapa em que ocorre a descrição dos fenômenos; c) histórico-genética: analisa as modificações da estrutura em estudo com base no seu desenvolvimento sujeito a estruturas globais.

Diante desse enquadramento teórico, esta pesquisa se dedica a examinar a evolução da costa cearense, considerando a apropriação da sociedade em relação a esse litoral, ancorada nas influências oriundas da Europa. O escopo contempla aspectos terapêuticos, econômicos e culturais. Como tal, empreende-se uma análise espaço-temporal, amparada nos acontecimentos históricos que transcorreram entre a Europa e o Brasil, seguidos por interações específicas no Nordeste e, em particular, no Ceará.

Como procedimentos metodológicos, adotou-se a utilização de dados secundários. Esses dados foram obtidos mediante uma revisão bibliográfica criteriosa de fontes acadêmicas, tais como dissertações, teses e artigos científicos em repositórios universitários on-line, Google Acadêmico, Research Gate e Science Direct, nas quais utilizamos palavras-chave em português e inglês relacionadas ao tema do artigo. Foram considerados trabalhos na área de Geografia, mas também de História, Sociologia e outras áreas correlatas, todos eles voltados às temáticas de espacialização do litoral no Ocidente.

Utilizamos também documentos históricos e fotografias, que foram examinados a partir de pesquisa qualitativa com o objetivo de identificar transformações na normatização e nas formas de apropriação do espaço litorâneo. As fotografias foram coletadas em livros que contam a história da ocupação do litoral do Rio de Janeiro e do Ceará. Também foram utilizados sites e blogs nacionais que disponibilizam acervos de imagens históricas, como o Fortaleza Nobre, Fortaleza em Fotos, Arquivo Nirez e Copacabana.com. Ao nível internacional, foram utilizadas imagens da Liverpool Library por intermédio de trabalhos já publicados.

Foram analisados materiais cartográficos antigos de Fortaleza, disponíveis no Acervo Digital da Prefeitura Municipal de Fortaleza, Instituto Histórico e Geográfico do Ceará, Biblioteca Digital Luso-Brasileira e na Fundação Biblioteca Nacional. Decretos legais disponíveis em Diários Oficiais (conhecidos como Actos do Poder Executivo no Brasil Império) do século XIX também foram analisados, estando esses disponíveis nos portais das Câmaras dos Deputados e do Senado Federal. Todos esses documentos foram analisados a partir de acervos on-line.

3 A “INVENÇÃO” DA PRAIA NO BRASIL

O Brasil possui um litoral com aproximadamente 8.500 km de extensão, onde o mar se faz presente e importante na história e construção do território brasileiro por ter sido a porta de entrada dos portugueses em missão de expansão colonial para territórios desconhecidos pelos colonizadores até então. Até meados do século XIX, o

mar era usado também para a prática da pesca tradicional por indígenas, jangadeiros e caiçaras (Silva, 1998). Para Dantas (2009), o início das práticas marítimas modernas no Brasil se deu no século XIX, estando ligado diretamente ao contexto europeu das práticas terapêuticas em tratamentos contra a tuberculose.

Como explica Soares (2015), a cultura da praia tem como um dos pilares fundamentais o discurso médico a partir da "Teoria dos Miasmas", que defendia que as doenças eram transmitidas pela concentração de ar contaminado. As cidades deveriam então passar por um processo de urbanização e modernização, onde deveria haver áreas abertas e arejadas para que fungos e bactérias se dispersassem, e por consequência, as doenças diminuíssem. Assim, "a praia aparece como alternativa desse cenário caótico das cidades e/ou como uma busca pela vida moderna" (Soares, 2015, p. 61).

As praias, nas proximidades dos muros dos sobrados do Rio de Janeiro, de Salvador, de Recife, até os primeiros anos do século XIX, eram lugares por onde não se podia passar, muito menos tomar banho salgado. Lugares onde se faziam despejo; onde se descarregavam os gordos barris transbordantes de excremento, o lixo e a porcaria das ruas; onde se atiravam animais e pessoas negras mortas. O banho salgado é costume recente da fidalguia e da burguesia brasileira, que, nos tempos coloniais e nos primeiros tempos da independência, deu preferência ao banho de rio. (Freyre, 2013, p. 112)

Um personagem importante que impulsionou as práticas marítimas no Brasil foi Dom João VI. A chegada da corte portuguesa no Rio de Janeiro, capital do país na época, trouxe novos hábitos culturais para a sua então colônia – dentre elas, o banho de mar.

Segundo Faria (2017), foi dentro de um barril que o rei, recém-chegado de Portugal, iniciou a sua rotina marítima. Por medo dos caranguejos, ele tomava banho de mar dentro do recipiente para curar feridas de carrapato. Eram instruções médicas da época com influências europeias. O rei se hospedava em uma chácara privada enquanto realizava seus tratamentos médicos na Praia do Caju, no Rio de Janeiro, conhecida como Casa de Banho de Dom João VI (Figura 1).

Figura 1 – Casa de Banho de Dom João VI na Praia do Caju, no Rio de Janeiro (RJ)

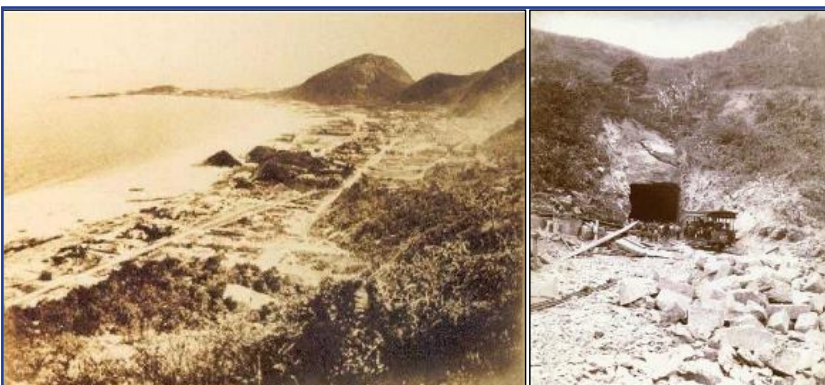


Fonte: São Cristóvão (2017)

Outras praias também eram frequentadas por ele. As idas frequentes do monarca e sua família aos bairros do Botafogo e Flamengo influenciaram a alta sociedade a frequentar as praias com finalidade terapêutica, acreditando-se que o mar era capaz de curar qualquer enfermidade, inclusive doenças mentais e paralisia (Faria, 2017).

Essas práticas impulsionaram a sociabilidade nas regiões marítimas da cidade. Houve, então, conforme Andreatta et al. (2009), o desenvolvimento urbano em Botafogo (Rio de Janeiro), ao passo que a praia de Copacabana estava ganhando fama devido ao “clima esplêndido e salubre”, motivando a abertura do primeiro acesso urbanizado a praia, em 1855, e a construção das primeiras moradias na região. A construção do Túnel Velho em 1892 propiciou o trânsito de bondes para os novos moradores do bairro (Figura 2).

Figura 2 – Vista de Copacabana do alto da ladeira do Leme e o Túnel Velho



Fonte: Antelo e Cruz (2019)

Feijão (2013) afirma que, no fim do século XIX, o hábito de tomar banho no mar já estava consolidado no Rio de Janeiro, propiciando o surgimento de casas de banho à beira-mar, que ofereciam serviços de troca de roupas e de guarda-volumes. Também surgiram cabines que eram oferecidas pelos estabelecimentos locais, onde era possibilitada a troca de roupas com privacidade (Figura 3). Apesar disso, o usufruto do mar enquanto espaço de lazer só se consolidou no século XX no Rio de Janeiro. A partir da (na época) capital, as práticas marítimas se popularizaram em outras cidades litorâneas do Brasil.

Figura 3 – Casa de Banho de Mar, no Rio de Janeiro, por volta de 1890, e cabines de banho em Copacabana em 1916, no Rio de Janeiro (RJ)



Fonte: Júlio (2018)

Ramos (2009) considera alguns fatores importantes para a consolidação da praia como espaço balnear no Rio de Janeiro no século XX: a influência europeia, inclusive nos modos e moral que impediam cenas de indecência referentes aos trajes, que eram regulados pelo Estado; a implantação da linha férrea em direção às praias, implementado em 1894; a especulação imobiliária que privilegiava o consumidor que podia pagar para usufruir de boas localizações e paisagens. Houve, então, um forte impacto da urbanização na orla da cidade.

O cais de pedra construído para deter as constantes ressacas delimitou a avenida da orla marítima nos seus 4,5 km de extensão, criando a hoje célebre Avenida Atlântica. Esta avenida, somada ao famoso hotel que ali foi erguido em 1923, o Copacabana Palace, projetado no melhor estilo neoclássico importado da Riviera Francesa, determinaram o perfil de

Copacabana inspirado no balneário mediterrâneo europeu. A partir desta época, o banho de mar se tornaria uma moda no Rio de Janeiro. (Andreatta *et al.*, 2009, p. 9)

Ao mesmo tempo que havia um novo seguimento de lazer litorâneo sendo implementado na sociedade carioca e concomitantemente brasileira, segundo Barickman (2016), havia uma resistência dos grupos mais conservadores em relação à vestimenta dos banhistas, ao ponto de levarem as autoridades à fiscalização de trajés.

A Praia do Flamengo, ainda segundo a autora, passou a ser conhecida como praia chique e moderna, pois recebia frequentemente famílias mais elitizadas e jovens em busca de serem notados. Porém, ao mesmo tempo, a imprensa passou a nomeá-la como “galeria dos nus” por conta da “pouca roupa” dos seus visitantes, onde também pela primeira vez se viu uma mulher vestindo um maiô feminino em 1916. Essa realidade também se estendeu a outras praias, como a de Copacabana (Figura 4).

Figura 4 – Banhistas na praia de Copacabana em 1918 e 1919. Prática de remo e futebol na Praia do Flamengo em 1915 e 1916



Fonte: Dizitzer (2012); Lima (2018)

Além do vestuário, havia conflitos em relação às práticas de lazer. A imprensa ainda noticiava os incômodos de outros banhistas com a prática de esportes como futebol, peteca e remo (Figura 5), além do itinerário que faziam ao chegar e sair da praia, caminhando pela cidade com trajés abreviados pelas ruas da cidade, criticando principalmente os homens (Barickman, 2016).

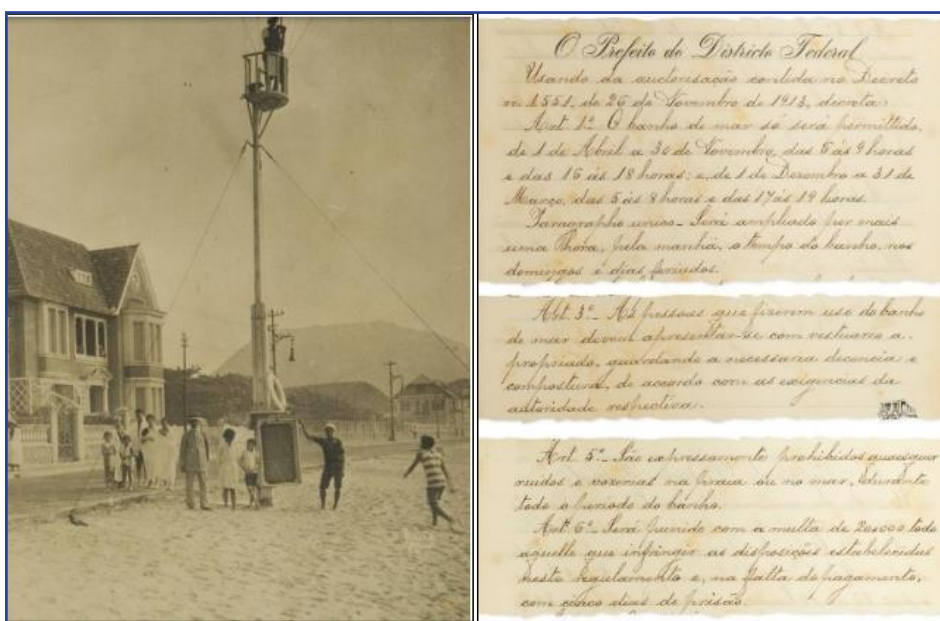
Figura 5 – Prática de remo e futebol na Praia do Flamengo em 1915 e 1916



Fonte: Pimentel (2017)

Nesse âmbito, convém destacar o posto de observação para vigilância das práticas sociais na Praia de Copacabana e o Decreto nº 1.143 de março de 1917 (Figura 6), em que consta que só seriam permitidos os banhos das 5h às 9h e das 16h às 18h de 1º de abril a 30 de novembro de 1917. Já entre 1º de dezembro de 1917 e 31 de março de 1918, o banho era permitido das 5h às 8h e das 17h às 19h. Aos domingos e feriados, havia uma flexibilização um pouco maior. Como pena ao não cumprimento, era aplicada uma multa de 20 mil reis ou 5 dias de prisão (Schmidt, 2017).

Figura 6 – Posto de observação na praia de Copacabana e Decreto nº 1.143 de março de 1917



Fonte: Schmidt (2017)

Os conflitos fazem parte da construção do imaginário marítimo no Brasil, pois, ao ser incorporada ao modo de vida urbano, a praia não se isenta de realidades que perpassam a rotina das grandes cidades. São nítidas as diferenças entre classes sociais e a disputa de quem deve ter o poder de produzir o espaço, além do embate em relação ao modo de conexão com a natureza, que para os mais conservadores deveria ser feito de forma mais recatada, enquanto os mais modernos tendenciavam o uso de trajes menores como forma de cultuar o corpo.

Outro fator que impulsionou a imagem balnear da praia foi sua massificação entre as camadas mais populares da sociedade. Conforme Lopes et al. (2016), A partir da legislação trabalhista após a Revolução de 1930, com a criação do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, houve uma atenção ao que se refere à dignidade laboral e ao lazer do trabalhador. A partir da Constituição de 1937, houve avanços significativos, como jornada de trabalho de oito horas, a licença de três meses para gestantes, férias remuneradas, repouso semanal aos domingos e em feriados civis e religiosos (Brasil, 1937).

Houve, então, nesse momento, uma quebra no cotidiano fabril que não respeitava as necessidades de descanso e lazer. A ida à praia e a outros espaços de lazer se tornou mais comum a partir dessas novas regulamentações por facilitar práticas prazerosas, além de propiciar o consumo e o desenvolvimento econômico de atividades como comércio, transporte e turismo (Freire e Coriolano, 2015; Pereira, 2021). Além do tempo livre de que o trabalhador agora dispunha, conforme Andreatta (2009), a moda de ir à praia coincidia com a popularização do esporte, o culto à beleza e possibilidades atléticas do corpo disseminadas pelo cinema hollywoodiano. Ademais, transformou de vez o que até o início do século XX era monopólio da aristocracia.

4 MOVIMENTO ALÉM DAS ONDAS: O CEARÁ DE ZONA PORTUÁRIA A ESTÂNCIA BALNEAR

O Ceará do início do século XIX dividiu suas atenções econômicas para a produção,

reprodução e circulação da atividade da pecuária e do cultivo do algodão (Jucá Neto, 2012; Paula, 2012). Geograficamente, as vilas dominantes estavam associadas ao ciclo do gado e dispersas ao longo das margens dos rios Jaguaribe, Acaraú e Camocim, enquanto o algodão, ainda em uma rudimentar estrutura, estava associado à vila de Fortaleza, localizada no litoral. Seguindo o padrão de desenvolvimento econômico adotado, por exemplo, em Pernambuco e na Bahia, o desenvolvimento do Ceará passou a ter atenção especial ao porto marinho e suas atividades.

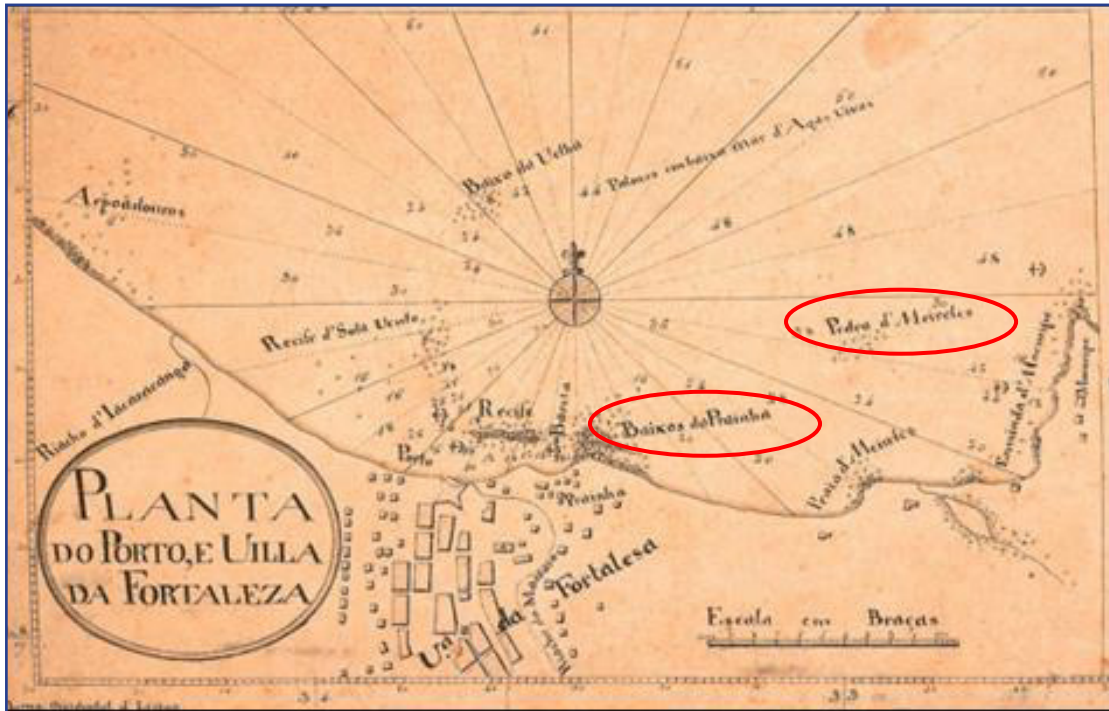
Entre 1801 e 1850, o desenvolvimento do litoral de Fortaleza estava centrado à frente da vila e do Forte de Nossa Senhora de Assunção. O comércio ainda incipiente era dominado por algumas famílias aristocráticas portuguesas e inglesas, reflexo da aliança diplomática entre ambos os países. O comércio de mercadorias era baseado, sobretudo, na navegação de cabotagem e na estivagem que se desenvolvia nos trapiches. Essas estruturas pertenciam aos próprios comerciantes, que doravante replicavam seus nomes de família nos próprios trapiches, a exemplo do mais conhecido deles, o Trapiche do Ellery, construído pelo inglês Henry Elerry em 1844 (Espínola, 2007).

Essa efervescência deu início à formação de uma frente marítima mercantilizada, tendo, inicialmente, o conjunto de trapiches como porto marinho da cidade. Essa região ficou conhecida como Poço da Draga, que conforme Lane (2024) e Nobre (2019) é uma alusão às poças de água que se formavam na maré baixa, onde atracavam as embarcações e às dragas que faziam a sucção de areia. Do ponto de vista histórico-geográfico, atualmente essa frente marinha corresponde ao limite ocidental da Praia de Iracema, estando integralmente incorporada ao bairro Centro, sendo o primeiro porto marinho da cidade.

O espaço litorâneo da Praia de Iracema, não ainda com essa alcunha, passou a ser representado cartograficamente nas Plantas do Porto e da Villa de Fortaleza, de Silva Paulet, em 1813, com a denominação de Prainha (Figura 7). Matos (2011) indica que nesse período havia ampliação oriental da cidade, mesmo que de forma desorganizada. Conforme o mapa, decerto, a cidade encontrava o mar na área portuária, as atividades

de lazer ainda não tinham menor difusão, imperava o trabalho na estiva. Também é possível observar o topônimo da Praia do Meireles, na planta de 1813.

Figura 7 – Indicações e topônimos do litoral de Fortaleza em 1813, destacando a zona do porto e da praia. Identificação da zona de praia compreendida entre o Porto



Fonte: Reis, 2001

A ascensão de Fortaleza foi fortalecida a partir de 1866 com a instalação dos caminhos de ferro diretos para a capital, enquanto também havia melhoras das estradas rumo ao interior. Assim, Fortaleza ampliava suas funções urbanas, principalmente devido ao comércio do algodão produzido no interior do estado (Dantas; Costa; Silva, 2009; Paula *et al.*, 2015).

O algodão teve forte influência no desenvolvimento dos portos de Fortaleza, pois era um produto supervalorizado durante a segunda revolução industrial. Grande parte da produção mundial era americana e se destinava a abastecer os teares ingleses. A Guerra da Secessão (1861-1865) prejudicou a exportação, facilitando caminhos e abrindo uma oportunidade para o algodão do Nordeste, com destaque para o Ceará.

Foi a associação entre a existência de produtos naturais valorizáveis (algodão) e alguns contextos políticos específicos (Decreto de Abertura dos portos às nações

amigas, de 1808, Guerra da Secessão nos E.U.A., de 1861 a 1865) que possibilitaram o desenvolvimento da cidade de Fortaleza como principal área portuária do Ceará (Paula *et al.*, 2015, p. 211).

O fluxo produtivo do algodão se tornou fundamental para a sobrevivência econômica da Vila de Fortaleza, que passou a exercer sua influência administrativa por todo o território cearense (Paula *et al.*, 2020). A cidade de Fortaleza foi se transformando no centro executivo e financeiro do Ceará. Foi nesta altura que se verificou uma evolução das atividades portuárias e uma preocupação com a qualidade e a segurança das instalações. Enquanto isso, a cidade se organizava urbanisticamente em uma malha que prestigiava o acesso direto ao porto.

O porto marinho da cidade, em trapiches, no Poço da Draga, já não comportava e nem atendia as necessidades comerciais, suscitando diversas discussões e incursões visando a um novo plano portuário para a cidade. Entre os anos de 1870 e 1900, diversos foram os estudos e projetos apresentados. Dentre esses, conforme Barbosa (2021), é possível destacar a proposta de Charles Neate, em 1870, que visava à construção de um quebra-mar com um porto acostável por meio de uma ponte de acesso. Outra proposição destacada ocorreu em 1875, tendo como idealizador John Hawkshaw, cuja ideia se baseou na construção de um quebra-mar de 670 metros de comprimento, no antigo porto, ligado ao litoral por uma ponte de acesso (Paula, 2012).

A proposição portuária ainda incluía a construção do Prédio da Alfândega e dos armazéns de depósitos no ancoradouro (1891), bem como a ligação do porto com a Estação Central de trens da cidade. A proposta de John Hawkshaw só foi aprovada em 12 de maio de 1883, através do Decreto nº 8.943-A:

Hei por bem Approvar o contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange, para a construcção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto da Fortaleza, na Provincia do Ceará, segundo o plano do Engenheiro John Hawkshaw; bem assim para a construcção de um edificio destinado a servir de Alfandega da mesma provincia, mediante as condições estipuladas no mesmo contrato, que adiante segue assignado por Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar (Brasil, 1883).

Nesse íterim, a província do Ceará observava o desenvolvimento urbanístico e econômico de Fortaleza. Segundo Costa (2014), com base na Planta de Fortaleza elaborada por Adolfo Herbster, em 1888 (Figura 8), foi nesse período que a cidade se interligou ao porto por meio dos traçados e linhas dos bondes, onde é possível também observar um arruamento significativo em direção ao mar.

Figura 8 – Planta da cidade de Fortaleza por Adolfo Herbster (1888). Os alinhamentos contínuos na cor vermelha e preta representam as linhas de bonde da cidade, enquanto a área circular representa a estrutura portuária pensada por John Hawkshaw.



Fonte: Herbster, 1888

Como podemos ver na Planta da cidade de Fortaleza (1888), há um adensamento na área que hoje é o centro da cidade:

O censo de 1887, feito pela Chefia de Polícia, encontrou 19.281 habitantes na área urbanizada. Segundo Malmmann (1931), a cidade se concentraria na área delimitada pelos três bulevares traçados por Herbster, onde habitava a maior parte da população, que estavam distribuídos em 72 sobrados, 4.447 casas térreas e 1.278 choupanas e os 36 edifícios públicos (Costa, 2014, p. 107).

As melhorias portuárias projetadas por John Hawkshaw não chegaram a ser

completamente instaladas, por motivos econômicos e estruturais. O Decreto Federal nº 48, de 7 de junho de 1892, autorizou a prorrogação de prazo para a conclusão das obras, decretando em seu Art. 1º que:

Para conclusão das obras do porto da Fortaleza e trabalhos accessorios, inclusive dragagem indispensável para corrigir o estado actual do mesmo porto e mante-lo, fica o Governo autorizado a innovar com a The Ceará Harbour Corporation, limited, o contracto existente, elevado o seu capital á somma de quatro mil oitocentos e setenta e quatro contos de réis (4.874:000\$), com a garantia de juros de seis por cento (6%) ao anno, pagos na fórmula até agora observada e pelo tempo de vinte e cinco (25) annos, e bem assim a lhe conceder prazo sufficiente para execução das obras encetadas e que crescerem (Brasil, 1892).

As especificidades da Lei nº 48 de 7 de junho de 1892 foram descritas no Decreto 1.022 de 23 de agosto de 1892, que trata do contrato com a Ceará Harbour Corporation, Limited. Na cláusula 1ª a que se refere:

Dentro do prazo de tres annos, no maximo, deverão ficar concluidas todas as obras demelhoramentos referentes a quebra-mar, viaducto, dragagem do ancoradouro, bem como as obras accrescidas e indicadas nos planos apresentados pela companhia aqui annexos, além de outra que se tornarem necessarias por observações posteriores, ficando a mesma companhia responsavel pela restituição das profundidades de agua necessarias a facilitar no porto da Fortaleza não só o embarque de mercadorias como o movimento de manobras de todos os navios que demandarem aquelle porto (Brasil, 1892).

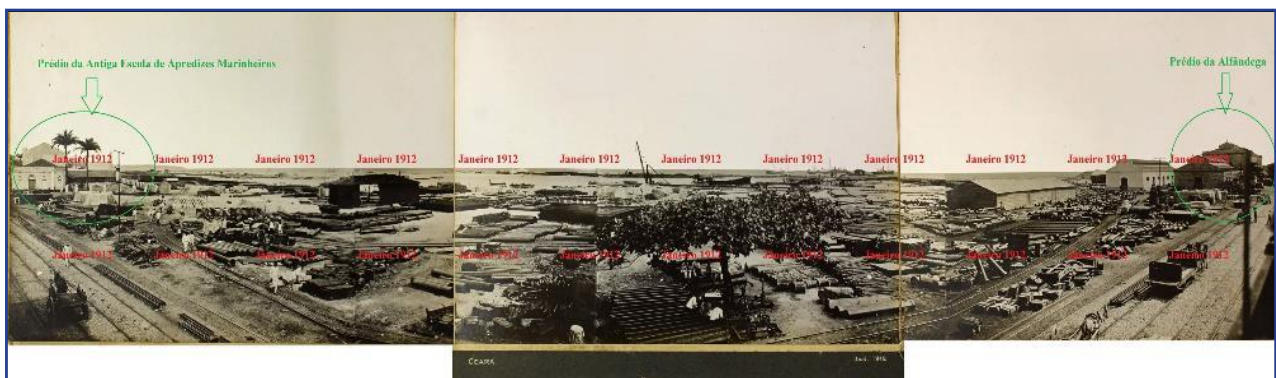
Em 20 de fevereiro de 1900, através do Decreto nº 3.602, o Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil resolveu adquirir as obras do porto do Ceará, contratadas com a Ceará Harbour Corporation, limited. Na cláusula 1ª do referido decreto, o Governo brasileiro assumiu a dívida da obra e se responsabilizou pelo pagamento de 100.000 libras sterlinas, em ouro, para liquidação final dos negócios relativos ao porto da Fortaleza. Em sua cláusula 3ª, ficou determinado que:

em absoluta propriedade, o edificio da Alfândega, quebra-mar, viaducto e todas as mais obras do porto do Ceará, construidas e em construcção, actualmente na posse da Ceará Harbour Corporation, limited, incluindo armazens e officinas ficarão pertencendo ao Governo (Brasil, 1900).

A história do porto da Fortaleza da província do Ceará se confunde com a própria construção da cidade e de sua identidade litorânea. Em sua construção portuária, em 1902, uma nova estrutura de ferro e madeira começou a ser erguida na então Praia do Peixe, Porto das Jangadas ou Grauçá (Paula *et al.*, 2012; Silva, 2015). Os topônimos iniciais fazem alusão ao pescador, à jangada e ao pescado, elementos indissociáveis de uma atividade pioneira na região. Essa zona de praia veio a ser conhecida como Praia de Iracema nos primeiros 30 anos do século XX.

A estrutura física ficou conhecida popularmente como Ponte Metálica, tendo suas obras finalizadas em 1906, estando localizada a leste da antiga área portuária no Poço da Draga. A estrutura de ferro e madeira foi erguida para servir de cais, acostável para embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. A estrutura, mesmo nova, sempre apresentou problemas, segundo Paula *et al.* (2012). Em meio aos problemas estruturais da Ponte Metálica, foi aprovada em 1920 (Decreto nº 14.555, de 17 de dezembro) a construção de uma nova infraestrutura portuária, cuja ideia propendia à construção de mais uma ponte, que ficou conhecida como “Ponte dos Ingleses” (Figura 9). Contudo, os problemas financeiros da época impediram que a obra fosse totalmente finalizada, não sendo possível utilizá-la como estrutura portuária.

Figura 9 – Imagem panorâmica da área portuária de Fortaleza, englobando a região do Poço da Draga ou Porto da Draga e o Porto de Fortaleza na Ponte Metálica em 1912. O Poço da Draga está compreendido entre a foto central e o Prédio da Escola de Aprendizes de Mar



Fonte: Acervo da Booth Steamship Company que estão guardadas na Liverpool Library (387 BOO/7/1). Créditos da montagem J Terto Amorim

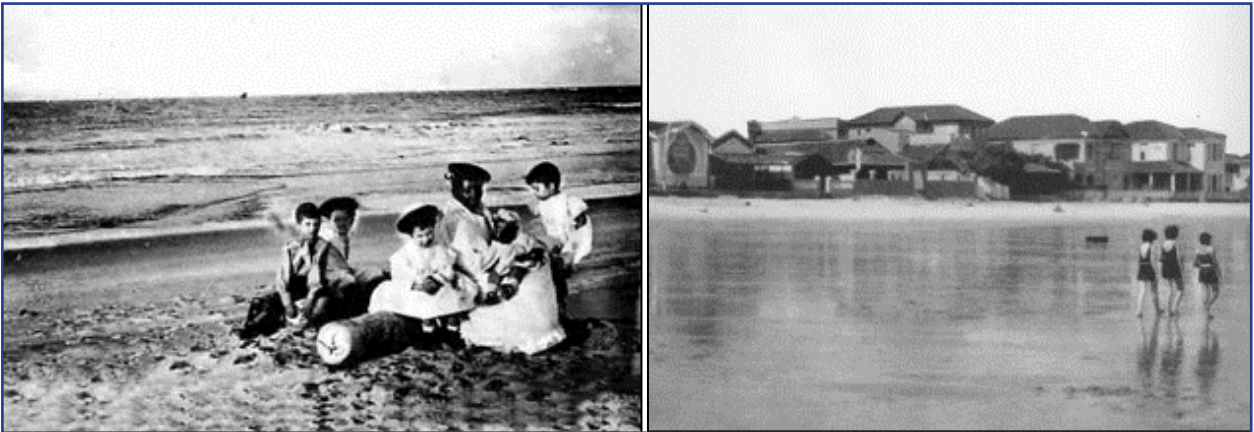
Nesse tempo, a Praia de Iracema já tinha despertado a atenção da classe mais abastada, pois, seguindo o ideal europeísta, o mar e o ar do ambiente litorâneo já passavam a figurar como parte dos tratamentos terapêuticos para doenças respiratórias, por exemplo. O discurso médico-higienista teve forte intervenção na aplicabilidade dessa nova configuração da cidade, de forma a minimizar doenças respiratórias e propiciar a salubridade da cidade, visando ao maior bem-estar da população local (Costa, 2006).

Nesse contexto, as casas de veraneio começaram a se instalar em meados dos anos 1910 e 1920, a partir do início do uso da praia como espaço balnear e terapêutico pela elite de Fortaleza (Pereira, 2006). Dessa forma, Fortaleza começou a construir a imagem de metrópole litorânea, deixando de ser apenas uma extensão mercadológica do charque e do algodão do interior do estado. Nesse momento, também, vias começaram a ser construídas para facilitar o acesso à praia, como a atual Avenida Tamandaré.

Houve, então, uma mudança significativa na paisagem e na configuração espacial da então Praia do Porto, antes essencialmente portuária e pesqueira e conhecida também como Praia do Peixe, tendo aos poucos a interferência da urbanização em sua região. As areias, antes frequentadas por funcionários do porto e pescadores, passaram a ser frequentadas pelos moradores da cidade, principalmente os das áreas nobres, que passaram a fazer da região um espaço de veraneio, descanso e lazer.

Assim, a Praia de Iracema se tornou a precursora em Fortaleza a atrair seus cidadãos ao proveito do mar como lugar de desocupação e repouso, contribuindo, posteriormente, para a cultura de ir à praia como uma atividade corriqueira e cada vez mais incorporada aos comportamentos da sociedade fortalezense. De tal modo, a cidade, que antes crescia de costas para o mar, agora passou a ver nela diversas possibilidades sociais e econômicas, como a contemplação da paisagem ou seu uso balnear (Figura 10).

Figura 10 –Praia de Iracema na década de 1920



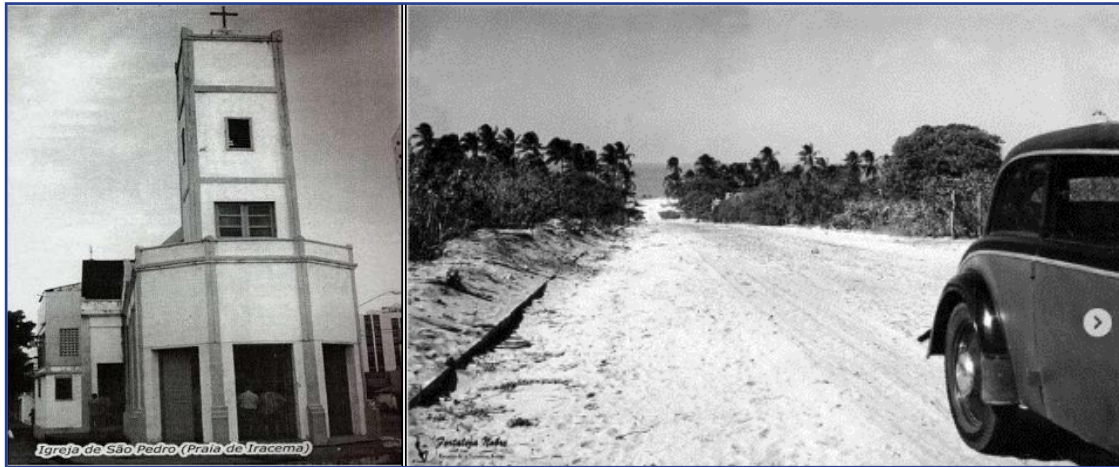
Fonte: Nobre, 2015

Em 1925, Adília de Albuquerque Moraes promoveu uma campanha jornalística cujo objetivo era rever a denominação da Praia do Peixe. A cronista conseguiu forte adesão popular, que teve como consequência a principal praia de Fortaleza passar a ser conhecida pelo nome de Iracema (Schumacher, 2000). A nova denominação é uma clara alusão ao romance Iracema de José de Alencar de 1865, em que o autor retratou o romance da índia Iracema com Martins Soares Moreno.

Nesse contexto, “as ruas ganharam nomes de etnias indígenas como Tabajaras, Pacajus, Arariús, Potiguaras, Goáíras, Cariris, Tremembés e Guanacés” (Bezerra, 2008, p. 36). Além das mudanças na toponímia, houve a perspectiva de uma ampliação urbanística da área, e em 1927, segundo Bezerra (2008), o bairro foi ligado ao centro a partir de avenidas e ganhou novas arquiteturas, como a construção de casas alpendradas de frente para o mar.

Com a chegada cada vez mais robusta da elite fortalezense, uma infraestrutura foi surgindo para atender às necessidades dos novos moradores. A Igreja de São Pedro foi construída no intuito de abrigar a comunidade católica que ali se alocava, sendo São Pedro o santo padroeiro dos pescadores. Ao mesmo tempo, novas ruas também foram abertas, de modo a viabilizar o acesso (Figura 11).

Figura 11– Igreja São Pedro e rua Carlos Vasconcelos na década de 1930



Fonte: Nobre, 2020

Houve também a expulsão dos moradores mais humildes da praia, principalmente dos pescadores que ocupavam os casebres da região. A apropriação desse espaço como área de lazer pela elite fez surgir conflitos territoriais com esses pescadores, os quais foram expulsos para outras áreas de Fortaleza. A Praia de Iracema, nas décadas de 1920-1930, seguiu o caminho contrário das praias localizadas a oeste da cidade como o Arraial Moura Brasil e Pirambu, que passaram a ser habitados nos séculos XIX e XX por retirantes das secas nos sertões do Ceará devido à alta demanda de habitação, além de comunidades pesqueiras (Dantas, 2011).

Em face do desenvolvimento social da praia, o Governo resolveu reconstruir a Ponte Metálica, agora em concreto, reinaugurada em 1929, com o nome de Viaduto Moreira da Rocha. Em 1933, foi outorgada pelo Governo do Estado a transferência e a construção do porto na Enseada do Mucuripe, na região nordeste de Fortaleza.

Durante a transição de formas e funções da Praia de Iracema, houve um aconselhamento social para que “pessoas de bem”, ou seja, famílias, não frequentassem plenamente a região, principalmente nos momentos de transporte de mercadorias por conta dos trabalhadores do porto que vestiam trajes abreviados – tangas, por exemplo, (Paiva apud Dantas, 2011).

Nesse contexto, a Praia de Iracema foi perdendo paulatinamente suas funções portuárias, e, em contrapartida, as práticas marinhas estavam cada vez mais democratizadas, representadas pelo desenvolvimento de uma estância balnear e por hábitos cada vez mais marinhos, como das caminhadas e dos banhos de mar. Nota-se, assim, uma mudança nos atores sociais da praia: antes um lugar frequentado por pescadores e estivadores passou a se ressignificar a partir da prática do veraneio, do uso médico e da recreação (Figura 12).

Figura 12 – Fotos da “invenção” da Praia de Iracema, entre 1920 e 1950, a partir da incorporação de hábitos marítimos modernos



Fonte: Nobre, 2009

Observa-se a presença de casas de alto nível econômico, consolidando-se, então, uma clara disparidade entre padrões de habitação e renda no litoral fortalezense, em que a Praia de Iracema passou a receber cada vez mais investimentos de cunho governamental, como a linha de bonde na Rua Tabajara. A Praia de Iracema, segundo Nobre (2009), passou a ser vista como uma área de “pessoas de bem”, ou seja, pessoas ricas, na qual a presença de pobres não era bem-vista. Esse foi também um dos primeiros episódios da forte segregação socioespacial que, segundo Souza (2006), se concretizou em Fortaleza no decorrer do século XX.

5 CONCLUSÃO

Em síntese, a análise geográfica contemporânea tem presenciado expansão e diversificação notáveis, abraçando abordagens que examinam a complexidade

intrínseca dos espaços urbanos. Nesse contexto, o método analítico regressivo-progressivo, concebido por Henri Lefebvre (1978), emerge como uma ferramenta crucial para decifrar a inter-relação entre o espaço, a vida cotidiana e o contínuo histórico. Sob essa perspectiva, o entendimento do espaço como resultado e cenário das relações sociais de produção emerge como um pilar fundamental da pesquisa urbana.

A pesquisa em questão, focalizada na evolução da costa cearense, lança luz sobre o processo de apropriação do litoral pela sociedade, influenciada por vetores europeus. Esta investigação abarca dimensões terapêuticas, econômicas e culturais, e se desdobra em um exame espaço-temporal que compreende os laços históricos entre a Europa e o Brasil, culminando nas relações mais específicas do Nordeste e, mais ainda, do Ceará.

Ao adotar uma abordagem metodológica que utiliza dados secundários, a pesquisa se beneficia da riqueza de informações contidas em fontes acadêmicas e documentos históricos disponibilizados virtualmente. Por meio dessa cuidadosa revisão bibliográfica e análise de registros, a investigação constrói uma narrativa sólida, informada e fundamentada nos acontecimentos que moldaram a relação entre o espaço costeiro e a sociedade que o habita.

Em conjunto, a pesquisa delineia uma visão abrangente da evolução do litoral cearense e de como ele foi moldado, apropriado e transformado pelas influências europeias ao longo do tempo. Essa perspectiva histórica e geográfica, respaldada pelo método analítico de Lefebvre, lança luz sobre as interações complexas entre espaço, sociedade e história, contribuindo para uma compreensão mais profunda das dinâmicas urbanas e dos processos de apropriação do ambiente marítimo.

A partir da descrição e análise dos fatos, compreendem-se as origens de dinâmicas espaciais que moldam o litoral cearense atual. Dessa forma, é possível afirmar que apesar de o litoral brasileiro ser ocupado por colonizadores desde 1500 e por comunidades tradicionais, foi a partir do século XIX, principalmente após a chegada da Família Real Portuguesa, que os arranjos litorâneos regionais passaram a ser implicados a uma lógica de influências e fluxos globais.

Esses fluxos se remodelam dia após dia, atuando de diferentes maneiras em diversos setores do litoral cearense, sendo notória a influência de agentes públicos e privados no rearranjo territorial costeiro em função de necessidades antrópicas. Nesse sentido, as praias do Ceará, que antes eram lembradas por suas funções portuárias, terapêuticas e de veraneio, passam a ser reconhecidas hoje preponderantemente a partir de fluxos turísticos e de produção energética. Assim como, nos próximos anos, podem surgir novas funcionalidades.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e à Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento da pesquisa.

REFERÊNCIAS

ANDREATTA, V.; CHIAVARI, M. P.; REGO, H. O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. **Coleção Estudos Cariocas**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 1-18, dez. 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.71256/19847203.9.1.63.2012>. Acesso em: 25 mar. 2021.

ANTELO, M.; CRUZ, I. O. **Fotos de Copacabana século XIX**. Copacabana.com, [s.d]. Disponível em: <https://copacabana.com/fotos-de-copacabana-seculo-xix/swk0u90q5mgbsaypg1grgouqjni9xq>. Acesso em: 23 ago. 2023.

ARAÚJO, D.; ARAÚJO, A. P. Arte, Ciência e Fé: o Tratamento dos Enfermos no Mosteiro de Tibães nos Séculos XVIII/XIX. **Acta Farmacêutica Portuguesa**, Porto, v. 4, n. 1, p. 17-33, jul. 2015. Disponível em: <https://actafarmacaceuticaportuguesa.com/index.php/afp/article/view/66/112>. Acesso em: 17 ago. 2023.

FARIA, M. D. **Catálogo**: Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino. Rio de Janeiro: Museu de Astronomia e Ciências Afins, 2011. Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasgerais/drg1366355/drg1366355.pdf. Acesso em: 25 ago. 2023.

BARICKMAN, B. J. Medindo maiôs e correndo atrás de homens sem camisa: a polícia e as praias cariocas, 1920-1950. **Record**: Revista de História do Esporte, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 1-66, jan./jul. 2016. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/Record/article/view/3295>. Acesso em: 08 ago. 2024.

BEZERRA, R. G. **O bairro Praia de Iracema entre o “adeus” e a “boemia”**: usos, apropriações e representações de um espaço urbano. 2008. Tese (Doutorado em Sociologia) – Programa de Pós-graduação em Sociologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2008.

BRASIL. **Decreto n. 3602**, de 20 de fevereiro de 1900. Adquire as obras do porto do Ceará, contractadas com a Ceará Harbour Corporation, limited. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/401430/publicacao/15798708>. Acesso em: 23 ago. 2023.

BRASIL. **Decreto n. 1.022**, de 23 de agosto de 1892. Innova o contracto com a Ceará Harbour Corporation, limited, de accordo com a lei n. 48 de 7 de junho de 1892. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>. Acesso em: 26 ago. 2023.

BRASIL. **Decreto n. 48**, de 7 de junho de 1892. Innova o contracto da The Ceará Harbour Corporation, limited, eleva o seu capital a 4.874:000\$ com garantia de juros por 25 annos, e autorisa a prorrogação de prazo para conclusão das respectivas obras. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/colecao-anual-de-leis/colecao1.html>. Acesso em: 26 ago. 2023.

BRASIL. **Decreto n. 8.943-a**, de 12 de maio de 1883. Approva o contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto da Fortaleza, na Provincia do Ceará. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/Internet/InfDoc/Conteudo/Colecoes/Legislacao/leis1883/leis%201883-pdf48.pdf>. Acesso em: 21 ago. 2023.

CALLONI, H. Ambientes desencantados: o século XVIII e o reino das racionalidades. **Ambiente & Educação**, Rio Grande, v. 11, n. 1, p. 11-27, 2006. Disponível em: <https://repositorio.furg.br/handle/1/1438>. Acesso em: 01 dez. 2023.

CARRETO, C.; DE FREITAS, J. G.; SARMENTO, C. Imaginários do mar: uma antologia crítica. *In*: CARRETO, C.; DE FREITAS, J. G.; SARMENTO, C.; MARTINS, L. M. M. S. (Eds.). **Imaginários do mar**: uma antologia crítica. Lisboa: IELT, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa, 2020. p. 11-24.

CASTRO, M. J. D’aquém e d’além maresias: as companhias de navegação no mar colonial português de novecentos. *In*: CARRETO, C.; DE FREITAS, J. G.; SARMENTO, C.; MARTINS, L. M. M. S. (Eds.). **Imaginários do mar**: uma antologia crítica. Lisboa: IELT – Nova FCSH, 2020. p. 139-157.

CORBIN, A. **O Território do Vazio**: A para e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

COSTA, A. B. **“Tão perto e tão longe”**: o cotidiano de aposentados nos espaços urbanos da cidade de Florianópolis. 2015. 262 f. Tese (Doutorado em Psicologia) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/133073>. Acesso em: 19 ago. 2023.

COSTA, M. C. L. Clima e salubridade na construção imaginária do Ceará. *In*: SILVA, J. B.; DANTAS, E. W. C.; ZANELLA, M. E.; MEIRELES, A. J. (Org.). **Litoral e Sertão: Natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Edições UFC, 2006. p. 69-78.

COSTA, M. C. L. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 128, p. 81-111, 2014.

DANTAS, E. W. C. **Mar a vista**: Estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

DANTAS, E. W. C. **Maritimidade nos trópicos**: Por uma Geografia do litoral. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

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

DIZITZER, M. **Um Mergulho No Rio** - 100 Anos De Moda E Comportamento Na Praia Carioca. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2012.

ESPINDOLA, R. **Caravelas, Jangadas e Navios**: uma História Portuária. Fortaleza: OMNI, 2007.

FARIA, W. **A invenção da praia no brasil e seus vestuários**. De olho na ilha, 25 jan. 2017. Disponível em: <http://deolhonailha-vix.blogspot.com/2017/01/a-invencao-da-praia-no-brasil.html>. Acesso em: 02 nov. 2020.

FEIJÃO, R. As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo. **Revista da Fundação Casa de Rui Barbosa**, Rio de Janeiro, n. 7, p. 229-247, 2013.

FREIRE, D. F.; CORIOLANO, L. N. M. T. Barracas da praia do futuro: serviços turísticos no litoral de Fortaleza-CE. **Formação (Online)**, Presidente Prudente, v. 2, n. 22, p. 79-98, 2016. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/3439>. Acesso em: 26 fev. 2025.

FREITAS, J. G. O litoral português, percepções e transformações na época contemporânea: de espaço natural a território humanizado. **Revista de Gestão Costeira Integrada**, Lisboa, v. 7, n. 2, p. 105-115, 2007. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/3883/388340122003.pdf>. Acesso em: 26 ago. 2023.

FREYRE, G. **Sobrados e mucambos**. Global: Rio de Janeiro, 2013.

HERBSTER, A. **Planta da cidade da Fortaleza capital da província do Ceará**. Biblioteca Nacional Digital Brasil, 1888. 1 mapa, Col litografada, 82 cm x 80cm. Escala 1:4.400. Disponível em: <https://encurtador.com.br/rBJL7>. Acesso em: 26 ago. 2023.

JOURDAN, C. A. **Morrer e viver em um mar de monstros**: o imaginário helênico sobre a morte e o mar (Sec. XIII-IV a. C.). 2019. 490f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019. Disponível em: <https://encurtador.com.br/rA136>. Acesso em: 26 ago. 2023.

JUCÁ NETO, C. R. Os primórdios da organização do espaço territorial e da vila cearense - algumas notas. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 133-163, 2012.

LANE, K. **Poço da Draga e campus Iracema**: Aquário deixou medo de remoção, mas vizinhos esperam ponte. O Povo, 06 mai. 2024. Disponível em: <https://mais.opovo.com.br/reportagens-especiais/ufc-acquario-campus-iracema/2024/05/06/poco-da-draga-e-campus-iracema-acquario-deixou-medo-de-remocao-mas-vizinhos-esperam-ponte.html>. Acesso em: 13 mar. 2025.

LIMA, E. L. C. **Homens tomando banho no Flamengo 1916**. Pinterest, 2018. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/423268064951464822/>. Acesso em: 11 mai. 2021.

LOPES, T. B.; SANTOS, D. C. S.; ISAYAMA, H. F. Reflexões Sobre a Política Social e a Política de Lazer no Brasil. **LICERE: Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, Belo Horizonte, v. 19, n. 3, p. 332-362, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/view/1297>. Acesso em: 17 fev. 2025.

MATOS, F. O. A cidade e o mar: considerações sobre a memória das relações entre fortaleza e o ambiente litorâneo. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 15, n. 1. p. 71-84, jan./abr. 2011.

MELLO, V. D. S.; DONATO, M. R. A. O pensamento iluminista e o desencantamento do mundo: Modernidade e a Revolução Francesa como marco paradigmático. **Revista Crítica Histórica**, Maceió, v. 2, n. 4, p. 248-264, dez. 2011. Disponível em: <https://www.seer.ufal.br/index.php/criticahistorica/article/view/2776>. Acesso em: 26 ago. 2023.

MENDONÇA, R. C. **Além do mar de monstros**: as gravuras da carta de colombo e o imaginário sobre o descobrimento da américa. 2021. 50 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em História da Arte) – Escola de Belas Artes, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/handle/11422/16007>. Acesso em: 26 ago. 2023.

NOBRE, L. **O centenário Poço da Draga**. Fortaleza Nobre, 14 abr. 2019. Disponível em: <http://www.fortalezanobre.com.br/2019/04/o-centenario-poco-da-draga.html>. Acesso em: 13 mar. 2025.

NOBRE, L. **Praia do Peixe**: as diversas fases da Praia de Iracema. Fortaleza Nobre, 28 nov. 2009. Disponível em: <https://cutt.ly/NbDUYje>. Acesso em: 15 mar. 2021.

ORTIGOZA, S. A. G. As possibilidades de aplicação do método de análise regressivo-progressivo de Henri Lefèbvre na geografia urbana. In: GODOY, P. R. T. (Org.). **História do pensamento geográfico e epistemologia em geografia**. São Paulo: UNESP, 2010. p. 157-184.

PAULA, D. P.; MORAIS, J. O.; FERREIRA, Ó.; DIAS, J. A. De um simples porto a uma cidade convertida para o turismo: artificialização do litoral de Fortaleza-CE, Brasil. In: PEREIRA, S. D.; RODRIGUES, M. A. C.; BERGAMASCHI, S.; FREITAS, J. G. (). **O Homem e as Zonas Costeiras** - Tomo IV da Rede BrasPor. Rio de Janeiro: FAPERJ, 2015. p. 201-213.

PEREIRA, B. **Os impactos do turismo de massa na vida cotidiana**: Um estudo de caso sobre Praia Grande – SP. 2021. 75 f. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Geografia) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://bdta.abcd.usp.br/item/003041924>. Acesso em: 07 mar. 2025.

PIMENTEL, M. **Avenida Beira-Mar**: uma estreita relação com a identidade do Rio. MultiRio, 21 dez. 2017. Disponível em: <https://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/13390-avenida-beira-mar-uma-estreita-rela%C3%A7%C3%A3o-com-a-identidade-do-rio>. Acesso em: 03 mai. 2021.

RAMOS, D. R. **A invenção da praia e a produção do espaço**: dinâmicas de uso e ocupação do litoral do ES. 2009. 188 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2009.

SÃO CRISTOVÃO. **Memórias**. Rio de Janeiro, 10 mai. 2017. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1340057676079793&set=pcb.1340059339412960>. Acesso em: 26 ago. 2023.

SCHIMIDT, S. **Completa com anos decreto considerado o primeiro choque de ordem para as praias do Rio**. O GLOBO, 30 abr. 2017. Disponível em: <https://cutt.ly/9bDU5hT>. Acesso em 23 mar. 2021.

SCHUMAHER, S.; BRAZIL, E. V. **Dicionário mulheres do Brasil**: de 1500 até a atualidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

SILVA, L. G. S. História e meio ambiente: a pequena pesca marítima no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 10-11, p. 219-231, 1998.

SILVA, M. C. V. L. **Uma revolução no tempo das trocas**: Arquitetura do ferro na cidade de fortaleza (1860 – 1910). 2015. 246f. Dissertação (Mestrado em História e Culturas) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015.

SILVA, S. K. M; LAIBIDA, L. D. J.; SANTANA, G.; ALVES, M. L. B. Agência do progresso e turismo: interlúdio paisagístico pelas lentes de Manoel Dantas. **Ateliê de Turismo**, Campo Grande, v. 5, n. 2, p. 109-128, 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufms.br/index.php/adturismo/article/view/12747>. Acesso em: 26 ago. 2023.

SOARES, T. G. **A invenção da praia**: a construção imagética e a transformação do território da praia de Tambaú, João Pessoa – PB. 2015. 122f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.

SOUZA, M. S. Segregação socioespacial em Fortaleza. *In*: SILVA, J. B.; DANTAS, E. W. C.; ZANELLA, M. E.; MEIRELES, A. J. A. (Orgs.). **Litoral e Sertão**: natureza e sociedade no nordeste brasileiro. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. p. 135-146.

STUDART FILHO, C. **Páginas de história e pré-história**. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1966.

TOMÁS, J. **Ensaio sobre o Imaginário Marítimo dos Portugueses**. Braga: CECS - Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade Universidade do Minho, 2013.

Contribuições de autoria

1 - Jessica Mesquita Barbosa

Universidade Estadual do Ceará, Mestre em Geografia

<https://orcid.org/0000-0002-7529-7967> • jessicambarbosa0@gmail.com

Contribuição: Curadoria de dados, escrita - primeira redação

2 - Melvin Moura Leisner

Universidade Estadual do Ceará, Mestre em Geografia

<https://orcid.org/0000-0003-3473-6924> • melvin.leisner@aluno.uece.br

Contribuição: Visualização de dados (infográfico, fluxograma, tabela gráfico), escrita - revisão e edição

3 - Davis Pereira de Paula

Universidade Estadual do Ceará, Doutor em Ciências do Mar e do Ambiente

<https://orcid.org/0000-0002-8298-7720> • davispp@gmail.com

Contribuição: Supervisão, validação

Como citar este artigo

BARBOSA, J. M.; LEISNER, M. M.; PAULA, Davis Pereira de. A "invenção da praia": a influência europeia no desenvolvimento socioeconômico do litoral do Ceará. **Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 29, e88610, 2025. Disponível em: 10.5902/2236499488610. Acesso em: dia mês abreviado. ano.