



PREFEITURA E VOCÊ
FAZENDO FORTALEZA DAR CERTO
S E P L A
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza



RELATÓRIO 07
RECOMENDAÇÕES PÚBLICAS PARA O
DESENVOLVIMENTO LOCAL DO CENTRO DE FORTALEZA

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO – SEPLA



ESTUDO DAS VANTAGENS COMPETITIVAS DO CENTRO
DA CIDADE DE FORTALEZA

RELATÓRIO 07

RECOMENDAÇÕES PÚBLICAS PARA O DESENVOLVIMENTO
LOCAL DO CENTRO DE FORTALEZA

Fortaleza, agosto de 2004

PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA

JURACI VIEIRA DE MAGALHÃES

SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

JURANDI VIEIRA DE MAGALHÃES

ELABORAÇÃO

ESPAÇO PLANO – ARQUITETURA E CONSULTORIA S/S LTDA.

COORDENAÇÃO GERAL

FRANCISCO EDUARDO ARAUJO SOARES - Arquiteto e Urbanista

COORDENAÇÃO TÉCNICA

HUGO SANTANA DE FIGUEIRÊDO JUNIOR - Engenheiro e Mestre em Administração

RESPONSABILIDADE TÉCNICA DO RELATÓRIO

FAUSTO NILO COSTA JUNIOR - Arquiteto e Urbanista

HUGO SANTANA DE FIGUEIRÊDO JUNIOR - Engenheiro e Mestre em Administração

EQUIPE TÉCNICA DO PROJETO

ANA CRISTINA GIRÃO BRAGA - Arquiteta e Urbanista

EDER GIL TEIXEIRA PINHEIRO - Arquiteto e Urbanista

EMANUELA RANGEL MONTEIRO - Arquiteta e Urbanista

FRANCISCO JOSÉ MENDES GIFONI - Engenheiro Civil

GUARACIMEIRE MATOS DE FRANÇA - Socióloga

HUGO SANTANA DE FIGUEIRÊDO JUNIOR - Engenheiro e Mestre em Administração

JERÔNIMO CANDÉA DO NASCIMENTO - Estatístico e Mestre em Economia

MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ - Arquiteta e Urbanista

MARIA CLEIDE CARLOS BERNAL - Economista e Doutora em Planejamento Urbano

MARIA EVELINE VASCONCELOS LINHEIRO - Arquiteta

RENATA PARENTE PAULA PESSOA - Arquiteta e Urbanista

EQUIPE DE SUPERVISÃO DA SEPLA

AGNOR NUNES GURGEL JÚNIOR - Assistente Técnico / Administrador

IELTON RAULINO LEITE - Gerente de Planejamento Governamental / Licenciado em Letras

MAIRA FERNANDES NOBRE - Gerente de Planejamento Territorial / Eng. Agrônoma

PAULO ROBERTO CORREIA DE LIMA - Gerente de Planejamento Econômico / Geólogo

EQUIPE DE APOIO

AILA MARIA ALMEIDA OLIVEIRA - Secretária

ANDRÉ MOURA DA SILVA - Corelista

BRUNO MEYER MONTENEGRO - Estagiário

CÍCERO VIEIRA NOBRE - Auxiliar de Escritório

DANIELLE ALVES LOPES - Digitadora

FERNANDA ELIAS FERNANDES - Secretária

HENRIQUE SOARES DE COIMBRA - Corelista

MARIA AURENIR DA SILVA LIMA - Digitadora

SIMONE LOPES SOARES - Estagiária

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	01
1.0 PRINCÍPIOS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL	06
1.1 O POSICIONAMENTO COMPETITIVO	07
1.2 A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO	08
1.3 CONCEITOS INTER-RELACIONADOS DE COMUNIDADES COMPACTAS, USO DO SOLO E INSTRUMENTOS DA MOBILIDADE URBANA	11
1.3.1 VIZINHANÇA	11
1.3.2 VIZINHANÇA E A CONSTRUÇÃO DO CAPITAL SOCIAL	12
1.3.3 PAPEL DOS CORREDORES URBANOS NA ESTRUTURAÇÃO DOS TERRITÓRIOS	12
1.3.4 CONEXÕES ENTRE TRANSPORTE E USO DO SOLO	13
1.3.5 PAPÉIS DOS VARIADOS MEIOS DE TRANSPORTES NO PLANO DE MOBILIDADE	13
1.3.5.1 Bondes e os Veículos Leves sobre Trilhos	14
1.3.5.2 Trens e Metrô	15
1.3.5.3 Ferrovias Suburbanas e Comutadores	16
1.3.5.4 Transporte por Ônibus	17
1.3.6 TRANSPORTE PÚBLICO E O MUNDO EM MUDANÇA	17
1.3.7 NATUREZA MUTANTE DAS VIAGENS E SUAS CAUSAS	18
1.4 ARCABOUÇO URBANÍSTICO E LEGAL DE APOIO ÀS INTERVENÇÕES PRETENDIDAS	19
1.4.1 INSTRUMENTOS DE INDUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO PRESENTES NO ESTATUTO DA CIDADE	19
1.4.2 INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO LEGAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO EDIFICADO DO CENTRO	21
1.4.2.1 Legislação Federal	22
1.4.2.2 Legislação Estadual	23
1.4.2.3 Legislação Municipal	26

2.0	DIRETRIZES GERAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CENTRO	29
2.1	NO CAMPO ECONÔMICO: OS SETORES COMPETITIVOS DO CENTRO	30
2.1.1	ORDENAÇÃO DO COMÉRCIO VAREJISTA	30
2.1.2	REMOÇÃO DO COMÉRCIO ATACADISTA	31
2.1.3	DESCOBERTA DO TURISMO HISTÓRICO-CULTURAL	32
2.1.4	RETORNO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	33
2.1.5	REFORÇO AOS SETORES CORRELATOS DE SERVIÇOS E INDÚSTRIAS	33
2.2	NO CAMPO FÍSICO-TERRITORIAL: A ESTRUTURAÇÃO URBANA PARA O CENTRO DE TODOS	34
2.2.1	DIVERSIFICAÇÃO DE USOS DO SOLO	37
2.2.1.1	Recuperação da Função Habitação do Centro	43
2.2.2	CONSOLIDAÇÃO DE ALTO PADRÃO DE ESPAÇOS PARA PEDESTRES E AMENIDADES URBANAS	44
2.2.3	VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO	46
2.2.4	ESTRUTURAÇÃO DE UM EFICIENTE SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA	49
2.2.5	REQUALIFICAÇÃO DO SISTEMA DE PRAÇAS, PARQUES E ESPAÇOS ABERTOS DA ZONA CENTRAL	54
3.0	PROJETOS DECORRENTES DAS DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO	57
3.1	COMPETITIVIDADE ATRAVÉS DE PROJETOS INTEGRADOS	58
3.2	INTERVENÇÕES PÚBLICAS PROGRAMADAS E/OU EM ANDAMENTO	58
3.3	PROJETOS SUGERIDOS PELA CONSULTORIA	
3.3.1	PAPEL DE UM FUTURO SISTEMA DE BONDE COMO COMPONENTE DA MOBILIDADE URBANA DO CENTRO DE FORTALEZA	61
3.3.1.1	Descrição do Circuito Inicial	62
3.3.1.2	O Segundo Circuito	63
3.3.1.3	Novos Desenvolvimentos Gerados pela Nova Mobilidade Urbana	63

3.3.2	VISÃO GERAL DOS PROJETOS	64
3.3.3	FICHAS DOS PROJETOS	65
3.3.4	A AGENDA PARA OS DOIS PRIMEIROS ANOS DE IMPLEMENTAÇÃO	92
4.0	PREPARAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES	95
4.1	MODELO DE GESTÃO DO CRESCIMENTO URBANO LOCAL	96
4.2	SUGESTÃO DE ARCABOUÇO INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO DO CENTRO	97
5.0	CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
	MAPAS E CROQUIS	103
	GLOSSÁRIO	122
	BIBLIOGRAFIA	126
	ANEXO I – A IMPORTÂNCIA DE UM CENTRO DE EVENTOS E FEIRAS NO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO DA ZONA CENTRAL	130

RELAÇÃO DE MAPAS, QUADROS, FIGURAS E CROQUIS

• MAPAS

MAPA Nº 01 -	ATUAL ESTRUTURAÇÃO POLICÊNTRICA DE FORTALEZA	104
MAPA Nº 02 -	BENS IMÓVEIS TOMBADOS E EM VIAS DE TOMBAMENTO	105
MAPA Nº 03 -	MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS ATIVOS URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO	106
MAPA Nº 04 -	REDES DE ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS	107
MAPA Nº 05 -	MOBILIDADE	108
MAPA Nº 06 -	MOBILIDADE DE PEDESTRES	109
MAPA Nº 07 -	MEIO AMBIENTE E ESPAÇOS ABERTOS	110
MAPA Nº 08 -	ÁREAS DE PROJETOS ESTRUTURADORES / CLUSTERS DE USO MISTO .	111
MAPA Nº 09 -	ESTRUTURAÇÃO DE COMUNIDADES COMPACTAS	112
MAPA Nº 10 -	INTERVENÇÕES PROPOSTAS / EM ANDAMENTO COMPATÍVEIS COM AS DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO	113
MAPA Nº 11 -	CIRCUITO PROPOSTO PARA O SISTEMA DE BONDE	114
MAPA Nº 12 -	PROJETOS ESTRUTURADORES / ÁREAS DE RENOVAÇÃO URBANA	115
MAPA Nº 13 -	SEQÜÊNCIA DE IMPLEMENTAÇÃO	116
MAPA Nº 14 -	ESTRATÉGIA DE BALANCEAMENTO DE INVESTIMENTOS COMPARTILHADOS	117

• QUADROS

QUADRO Nº 01 -	BENS TOMBADOS EM NÍVEL FEDERAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA	23
QUADRO Nº 02 -	BENS TOMBADOS EM NÍVEL ESTADUAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA	25
QUADRO Nº 03 -	BENS TOMBADOS EM NÍVEL MUNICIPAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA	28
QUADRO Nº 04 -	INTERVENÇÕES PÚBLICAS PROGRAMADAS / EM ANDAMENTO PELO GOVERNO DO ESTADO NA ÁREA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO	59

QUADRO Nº 05 - PRINCIPAIS PROJETOS PARA O CENTRO DE FORTALEZA	64
QUADRO Nº 06 - MATRIZ DE PRIORIZAÇÃO DOS PROJETOS DO CENTRO DE FORTALEZA	92
QUADRO Nº 07 - CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DA AGENDA LOCAL PARA O CENTRO DE FORTALEZA – JAN 2005 A DEZ 2006	94
• FIGURAS	
FIGURA Nº 01 - SUGESTÃO DE ORGANOGRAMA PARA A GESTÃO DO CENTRO	98
• CROQUIS	
CROQUIS Nº 01 - POTENCIALIDADES DE ADAPTAÇÃO DAS QUADRAS CENTRAIS PARA RENOVAÇÃO URBANA	118

APRESENTAÇÃO

Na Cidade de Fortaleza, há evidências claras de que é chegado o momento onde todos os esforços devem ser feitos para que o Centro seja resgatado como um território democrático de todos os cidadãos, e continue a ser o foco da comunidade da capital, permanecendo o “core” econômico da região urbanizada, representante principal da imagem urbana da Cidade.

Este relatório apresenta as recomendações públicas para o bairro Centro, a partir de uma análise de suas vantagens competitivas em relação a outros territórios, integrantes ou não do Município de Fortaleza, e reflete o pensamento das lideranças dos poderes municipais e da sociedade civil organizada que formam o poder local.

A metodologia deste Estudo foi pautada, tanto quanto possível, na estratégia participativa. Sua elaboração estruturou-se a partir de uma seqüência de relatórios de diagnóstico e análise, que possibilitaram uma melhor compreensão da realidade local, a partir da discussão das potencialidades e dos obstáculos impostos ao progresso do Bairro.

São apontadas grandes diretrizes de atuação local, responsáveis pela orientação das intervenções propostas: *Ordenação do comércio varejista; Remoção do comércio atacadista; Descoberta do turismo histórico-cultural; Retorno da administração pública; Reforço aos setores correlatos de serviços e indústria; Diversificação de usos do solo; Consolidação de alto padrão de espaços para pedestres e amenidades urbanas; Valorização do patrimônio histórico; Estruturação de um eficiente sistema de mobilidade urbana; e Requalificação do sistema de parques, praças e espaços abertos.*

A cada diretriz corresponde um conjunto de projetos que, ao final, compõem uma Agenda Local de desenvolvimento, a ser implementada nos próximos dois anos, com recursos provenientes de entes públicos e de instituições privadas parceiras.

A proposta de estruturação urbanística deste Relatório objetiva:

- Possibilitar o desenvolvimento de um Plano Geral com capacidade de dirigir e controlar o desenvolvimento de uma nova matriz urbanística favorável ao intercâmbio e ao incremento da competitividade da zona central em relação às demais zonas de desenvolvimento urbano;
- Possibilitar o desenvolvimento de Termos de Referência e direção futura das coordenações espaciais de projetos setoriais complementares da futura urbanização, em harmonia com as oportunidades de desenvolvimento econômico da zona central;

- Possibilitar a estruturação das ações participativas, com proposição de estratégias, devidamente coordenadas entre os setores públicos, privados e comunitários, com vistas à recuperação da zona central;
- Servir de base para a atualização e modernização dos documentos técnicos hoje existentes, para gerir de forma atualizada a aplicação de políticas eficazes no sentido da restauração física e econômica da zona central, na escala de importância que tem hoje a cidade de Fortaleza;
- Realizar a consolidação de um conjunto de descrições dos principais problemas relativos à forma urbana da zona central, com avaliação de sua influência na qualidade de vida do Bairro e o apontamento das potencialidades coordenadas que poderão alterar a situação atual, aumentando a atratividade para negócios (comércio, turismo, etc.), habitação, trabalho e lazer;
- Ser o marco inicial de um processo atualizado de planejamento da área urbana, com vistas à sua inclusão no âmbito da competição local e das circunstâncias globais do desenvolvimento turístico, ao mesmo tempo em que possa proporcionar a configuração definitiva do Centro como área especial e convergente de todos os habitantes de Fortaleza; e
- Configurar-se como elemento fundamental de geração de projetos de objetivos restauradores, para atingir a escala de soluções micro-arquitetônicas e das amenidades do espaço público.

Diferentemente dos tradicionais planos de uso e ocupação do solo, com caráter predominantemente regulamentador, estas considerações de planejamento relacionadas ao bairro central se orientam no sentido de apresentar, de forma coordenada, os componentes qualificadores de um futuro sistema de estruturação física para imprimir dinâmica e conforto ao desempenho das seguintes famílias de atividades urbanas: edificação, comércio, serviços (turismo e cultura, educação, finanças), celebrações, e ambiente natural e espaços abertos devidamente preservados.

O trabalho se pautou pelas características da urbanização com desenvolvimento sustentável, cujas orientações se dão em harmonia com as necessidades da comunidade como um todo, considerando os requisitos de proteção do meio ambiente, do patrimônio histórico e das questões de habitação com caráter diversificado, incluindo a habitação social. Naturalmente, a elaboração de futuros projetos setoriais daí decorrentes, bem como as inserções de seus conteúdos no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, deverão ser pactuadas, associando a

Prefeitura Municipal, o Governo Estadual, e as indispensáveis parcerias com a sociedade civil e com os variados setores da iniciativa privada.

O conteúdo deste Relatório 07 deve ser entendido como contribuição inicial para a confecção de um Plano Geral (*Master Plan*), de maneira que os membros da comunidade possam tomar parte no processo e a administração municipal possa elaborar Termos de Referência para a contratação dos projetos setoriais que serão requisitados. Para tanto, será eficiente sua utilização no sentido de comunicar, de forma antecipada, aos proprietários de imóveis situados nas áreas dos projetos, aos incorporadores, aos cidadãos, aos investidores, aos políticos, à administração e àqueles representantes de todas as partes e interesses envolvidos as políticas preliminares, os programas de intenções, e as ações resultantes.

É também função deste documento ajudar a criação de mecanismos de apoio às políticas de implementação, transformando-se em guia para os administradores atuais e futuros, bem como para as demais autoridades, no sentido de orientar deliberações e tomadas de decisão, visando à revitalização completa da área central. A partir de amplas discussões públicas, ele poderá dar origem a regulamentações que poderão ser incorporadas ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, que já prevê o tratamento da zona central como uma área especial. Seus conteúdos darão origem aos planos setoriais como critério formal para possibilitar decisões nos aspectos de uso do solo, autorizações para urbanizações, permissões para construções, tudo de forma conveniente com os objetivos de revitalização urbana da área.

As referidas propostas possuem caráter dinâmico, aberto a novas orientações, em virtude principalmente das alterações que possam ocorrer nos cenários econômico, político, social e ambiental, nos quais se insere o Centro de Fortaleza.

Seu conteúdo apresenta-se dividido em cinco capítulos, além desta apresentação. O primeiro – *Princípios Gerais de Desenvolvimento Territorial* oferece as referências de apoio às intervenções propostas, incluindo conceitos de comunidades compactas, uso do solo e instrumentos de mobilidade urbana, além de outros. Também traz uma breve descrição dos instrumentos de intervenção urbana e de proteção do patrimônio edificado do Centro.

O segundo, de caráter propositivo, já apresenta as *Diretrizes para o Desenvolvimento do Centro*, detalhando, para cada uma delas, objetivos e padrões estruturadores. Os projetos aparecem descritos em capítulo seguinte – *Projetos Decorrentes das Diretrizes de Desenvolvimento*, em que se consideram não apenas aqueles formulados especificamente

pela Consultora, mas também as intervenções já programadas e em andamento na área em estudo. Na seqüência, em capítulo de nome *Preparação para a Implementação das Recomendações*, sugere-se um modelo de gestão para o Centro, a ser compatibilizado e desenvolvido de acordo com a administração pública. Finalmente, como fechamento dos conteúdos apresentados, são feitas *Considerações Finais* por parte da Consultora.

1.0 - PRINCÍPIOS GERAIS DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

1.1 O POSICIONAMENTO COMPETITIVO

Estratégia, como conceito básico, refere-se aos meios para se atingir um determinado objetivo. Se uma empresa privada, por exemplo, tem por objetivo obter elevados retornos sobre o capital empregado de seus acionistas, para isso, precisa identificar estratégias de atuação no seu setor, selecionando produtos e mercados, que lhe dêem uma posição competitiva e duradoura.

Entretanto, as estratégias que permitem um território ser bem sucedido também passam pela escolha de onde e como competir – através das empresas localizadas em sua área - em determinados setores econômicos, através da identificação e do aprimoramento de suas vantagens competitivas setoriais, que dependem de um processo altamente localizado. Ao final, é a maior competitividade de um território que traz a prosperidade para o conjunto dos seus habitantes.

A compreensão do ambiente competitivo também passa pela análise setorial de atividades econômicas que prosperem ou possam prosperar no Centro, dada a atual configuração dos determinantes de vantagens competitivas e possíveis ajustes indutores aplicados a cada um desses setores.

Em áreas urbanas, esta indução pode se dar pela organização do espaço, que oferece grandes oportunidades de modificar, criteriosamente, a posição competitiva de setores econômicos no território.

Conforme o Modelo de Diamante¹, os fatores de produção, como recursos financeiros, recursos humanos, recursos naturais e infra-estrutura, geralmente, são fontes necessárias de vantagem comparativa, quando obtidos em quantidades e custos baixos, mas não suficientes. Outras condições dos fatores, a qualidade e a especialização para setores específicos, criados e não herdados, desempenham papel mais importante na composição de vantagens competitivas de um território.

Além disso, o contexto de regras, costumes sociais e incentivos devem fomentar os investimentos empresariais em busca de um contínuo aumento de produtividade, assim como a rivalidade local entre empresas estimula a busca incessante de melhorias. Contudo, em um território onde não haja um clima de investimentos favorável (inflação alta, sonegação de

¹ Porter, M. On Competition, 1999.

impostos, desobediência à propriedade intelectual), a rivalidade acentuada pode degenerar em guerra de preços.

1.2 A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

É verdade que as cidades, em sua transição da escala urbana para a escala metropolitana, inevitavelmente perdem o seu caráter monocêntrico, oportunidade em que seu velho centro passa a competir com novas centralidades periféricas (MAPA Nº 01). Mas também é verdade que esta passagem não implica necessariamente na perda de significação do bairro referencial de todos os habitantes, que é o centro urbano histórico. Aos primeiros sinais de declínio, as zonas centrais devem ser socorridas com instrumentos urbanísticos de controle, harmonizados com políticas de recuperação econômica traduzidas fisicamente em iniciativas de inserção de padrões urbanos incentivadores de novas atratividades, para, desta maneira, proteger o patrimônio histórico e o conjunto de seus "ativos urbanísticos". Estas ações normalmente demandam projetos setoriais específicos coordenados por um Plano Geral (*Master Plan*) de implementação gradual, porém sistêmica, com balanceamento de resultados devidamente avaliados mediante relações entre custo e benefício.

É certo também que a competitividade dos centros históricos em relação às outras centralidades não deve se basear na busca da similitude de ofertas, e sim no realce de seus valores de caráter único. Sua saúde urbanística tem estreita ligação com a saúde cívica da sua comunidade, e sua configuração vitalizada erige a representação concreta da democracia. Proprietários de imóveis, empreendedores, líderes comunitários, governantes, usuários, moradores e comunidade técnica em geral devem ser mobilizados para sua reestruturação.

É evidente que o papel das zonas centrais urbanas, em todo os lugares do mundo, mudou em relação às suas funções primárias. Sua função como lugar de compras dedicado a todas as classes sócio-econômicas decaiu em face da dificuldade de competição com os centros comerciais periféricos. Isso se agravou ainda mais na medida em que cresceu a acessibilidade ao automóvel e a disponibilidade de vias e conexões com a rede de *shoppings* periféricos ao bairro central.

O caráter pouco adaptativo das ruas centrais, normalmente de caixas estreitas, com relação ao automóvel, e as novas formas predominantes do tráfego motorizado têm criado desestímulos, principalmente para as classes mais ricas, em freqüentes zonas centrais. Este problema sempre provoca a demanda de soluções prioritárias no âmbito da mobilidade urbana, por meio

de padrões compatíveis com as limitações típicas dos centros históricos do período pré-automobilístico. Um bom projeto de mobilidade se apóia em formas de compensação da existência destes bloqueios com o bônus da caminhabilidade confortável. O suporte físico desta caminhabilidade necessita ter alta conectividade com um sistema de transporte público local de qualidade e precisa ser ancorado em focos de estacionamentos referenciados por um raio pedestre em relação aos destinos finais mais significativos. Esta reconstrução se completa com o realce dos monumentos e arquiteturas históricas, amparadas por novos usos e por vizinhanças compactas formando novos *clusters* de uso misto com alta densidade, liderados, sempre que possível, pela habitação e seus complementos de emprego e consumo.

De um modo geral, a relação dos pontos fundamentais de um processo de alcance da forma urbanística adequada para apoiar a recuperação da zona central de Fortaleza deverá passar por projetos ambiciosos e de execução gradativa, uma vez que o estágio de declínio da sua mistura de usos impõe este tipo de tratamento.

Não é verdade que esta situação possa se resolver com medidas isoladas e superficiais. Entretanto, é indispensável compreender que é impossível a implantação instantânea de todos os componentes da renovação física. O que se comprova como fundamento é que, mesmo de forma pontual como ação construtiva, cada intervenção deve ter um papel determinado dentro do *Master Plan*, instrumento de que a Cidade jamais fez uso, com vistas à recuperação de sua região central. É este o processo apelidado por alguns urbanistas como "acupuntura urbanística", o que significa, nas palavras de Christopher Alexander, a aceitação de que o melhor caminho construtivo para o crescimento se dá pela administração gradativa de pequenas doses.

Para o Centro, no que concerne à forma urbana e seu papel na obtenção destes resultados, as reformas urbanísticas deverão robustecer a proteção dos ambientes naturais e culturais da zona central. É de grande importância, neste processo de restauração, a recuperação da qualidade de acesso e de mobilidade de forma conveniente com os variados interesses da comunidade, incluindo a prioridade do cidadão pedestre sem, entretanto, eliminar a opção pelo uso de veículos.

Adaptar o tempo do Centro aos tempos que dão o ritmo da vida aos atuais cidadãos (tempo para trabalho, convívio, consumo, lazer e deslocamento) será também um grande requisito para a atualização da forma urbana. Para tanto, o ambiente renovado do Centro deverá expressar oportunidades legíveis para:

- Implantar um procedimento de reversão do processo de crescimento da Cidade, baseado na dispersão urbana, a partir dos reaproveitamentos de oportunidades de negócios imobiliários na zona infra-estruturada do Centro;
- Orientar a defesa e a organização prioritária do comércio de proximidade, apoiado no caráter de vizinhanças urbanas, bem como dos negócios existentes e de sua diversidade comercial;
- Oferecer contribuições concretas para a redução das desigualdades, buscando uma estruturação urbana favorável à vida solidária, às oportunidades universais de intercâmbio, à habitação social, à inclusão e ao compartilhamento do espaço público;
- Ensejar um novo padrão de política habitacional diversificada em tipos e custos, oferecendo mistura social de melhor eficiência nas trocas cotidianas;
- Melhorar o padrão de mobilidade urbana do Centro, privilegiando o cidadão pedestre, como iniciativa basilar, sem a qual dificilmente se promoverá melhoria ambiental no bairro;
- Incentivar a criação de estruturas físicas apropriadas para incrementar o desenvolvimento econômico de novos setores (moradias de variados padrões, comércio de vizinhança, educação, trabalho, turismo, convenções e pólos de serviços);
- Apoiar fisicamente a formação de conveniência para fortalecer o desenvolvimento de programas relativos aos âmbitos intelectual e cultural da Cidade, de forma a realçar e atribuir, com dignidade, novos usos às estruturas históricas, dentro das prescrições dos órgãos municipal, estadual e federal responsáveis pela proteção do patrimônio;
- Apoiar a evolução dos diferentes usos, preservando as moradias e o comércio existentes e, ao mesmo tempo, possibilitando, pela mistura de novos usos, o surgimento de novos centros de emprego;
- Reduzir os constrangimentos e obstáculos excessivos que tendem a tornar mais difícil a renovação urbana e, além disso, favorecer a mistura de usos de forma coerente com os objetivos a atingir nos diferentes setores;
- Renovar e modernizar, por influência de uma nova matriz de conveniências, velhos imóveis, em particular aqueles que terão uma vocação especial ligada à criação de futuros centros de emprego em localizações urbanisticamente estratégicas;

- Promover disposições para evitar destruições excessivas, manter a harmonia paisagística e realçar o patrimônio, baseados em critérios e regulamentações que deverão ser rigorosamente respeitados;
- Equilibrar o uso do solo de forma a balancear atividades relacionadas de moradia e emprego, numa distribuição (variável conforme os setores urbanos de localização) a ser feita entre usos privilegiados e usos complementares;
- Ensejar a distribuição territorial balanceada dos índices de ocupação a partir de um mapa de zonas deficientes em emprego e habitação social, e de valores mobiliários;
- Promover intervenções de renovação baseadas em operações urbanas consorciadas, de forma a balancear investimentos públicos, recapturar investimentos e transformar os recursos provenientes de valores imobiliários alterados em investimentos sociais;
- Incentivar o incremento de densidades para imóveis existentes em posições estratégicas, visando melhorar os aspectos de mobilidade e acessibilidade; e
- Favorecer processo de mistura social por meio de programas habitacionais situados em regiões de déficit de habitação social, onde se fixarão percentuais do programa para habitação desse padrão.

1.3 CONCEITOS INTER-RELACIONADOS DE COMUNIDADES COMPACTAS, USO DO SOLO E INSTRUMENTOS DA MOBILIDADE URBANA²

1.3.1 VIZINHANÇA

Vizinhança significa o conjunto de coisas diferentes para diferentes pessoas. Para alguns, isto simplesmente implica num loteamento parcelado. Para outros, numa pequena área centrada em torno de uma tradicional Rua Principal. Entretanto, quando usamos o termo "vizinhança", falamos de bairros que de fato são "comunidades de lugar". Elas são complexas, com formas adequadas à escala humana e combinam muitos dos elementos do viver cotidiano: espaço público, espaço privado, trabalho e moradia. Elas misturam diferentes tipos de pessoas e atividades em grande proximidade e proporcionam lugares para que isto tudo tenha interação. Elas proporcionam também os encontros casuais e imprevisíveis no dia-a-dia, que fortalecem o senso de comunidade. Elas criam lugares compartilhados que são únicos para cada vizinhança e formam uma geografia social intimamente reconhecível somente por aqueles que vivem e trabalham ali.

² O conjunto de idéias e padrões expressos neste item provém da experiência universalizada, e, em grande parte, foi extraído de trechos da obra "The Regional City", de autoria dos urbanistas Peter Calthorpe e William Fulton.

Elas são difíceis de desenhar, mas são fáceis de levar à frente e são essenciais para o nosso bem-estar, não somente em tempos de crise, mas também para viver nosso cotidiano.

1.3.2 VIZINHANÇA E A CONSTRUÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O termo “vizinhança” é evasivo e elástico. Ele pode tomar uma grande variedade de formas, densidades e escalas. Em sua forma urbana ideal, uma vizinhança é um lugar de escala caminhável, com fronteiras legíveis e claras e um centro identificável onde existem serviços e instituições cívicas locais. Inclui também uma variedade de pessoas, oferecendo oportunidades habitacionais para ricos e pobres, para famílias grandes ou pequenas, jovens ou idosos. Esta diversidade e escala humana gera um tipo de intensidade e sociabilidade que cria uma poderosa identidade e senso de comunidade. Mas há muitos outros tipos de vizinhanças que não realizam este ideal e nem apóiam a vida de uma comunidade saudável. Algumas áreas residenciais, por exemplo, têm vários centros que são compartilhados por várias comunidades. Os centros podem variar em escala e uso: alguns são locais e outros operam na escala de uma cidade ou de um bairro urbano; cada um proporciona diferentes serviços em diferentes escalas de comunidade.

1.3.3 PAPEL DOS CORREDORES URBANOS NA ESTRUTURAÇÃO DOS TERRITÓRIOS

Transportes sobre trilhos, rotas de ônibus, linhas de bonde, da mesma forma que *boulevards* históricos e ruas principais, são estruturas amigáveis ao pedestre e servem como catalisadores da formação de vizinhanças de uso misto e centros. Eles não formam barreiras dentro das comunidades; de fato, eles freqüentemente unificam um lugar, pela criação de um foco e de uma destinação comum; adicionalmente eles formam benignas conexões entre comunidades; visitantes sem carro são sempre bem-vindos a lugares que tentam superar a tirania do estacionamento e da congestão de tráfego.

Cada um destes tipos de corredores, rodovias, *boulevards*, trens de comutação, transportes leves sobre trilhos, ônibus, bondes locais, trilhas de bicicletas e caminhos de pedestres são essenciais para a região. Um elemento central de um planejamento urbanístico deve ser o equilíbrio entre eles, a facilidade das conexões e o complemento de uso do solo apropriado. Se um tipo de corredor domina, rapidamente deverá ser tornado predominante, como nossa infra-estrutura para carros é hoje em dia. Se os sistemas são desconectados, serão caros e ineficientes. Se o uso do solo não se harmoniza com o tipo de corredor, então os circuitos de viagens falharão e o tráfego será da pior qualidade, como nós vemos hoje na maioria das regiões metropolitanas.

O planejamento de um corredor requer ampla participação pública. Os representantes públicos oficiais – locais, estaduais e regionais –, os proprietários, os comerciantes, os residentes, os cidadãos e os representantes das agências de transportes públicos devem ser incluídos. Todas essas pessoas são afetadas pelo projeto do corredor e, portanto, podem ajudar a estabelecer seu plano.

1.3.4 CONEXÕES ENTRE TRANSPORTE E USO DO SOLO

Os dois mais básicos componentes do projeto urbano, neste nível, são os serviços de transporte e os padrões de uso do solo. Estes dois componentes são tão interdependentes, que é virtualmente impossível separá-los.

Desafortunadamente, raramente são analisados com o *feedback* interdependente que realmente requerem. Na prática predominante, o uso do solo não é usado como variável crítica na análise das opções de transporte. Se nós queremos romper o ciclo do asfalto excessivo e da dispersão urbana, estudar dedicadamente as alternativas de padrões de uso do solo deve ser parte do processo que trata das decisões infra-estruturais. Da mesma forma, deve-se entender que alguma nova facilidade criará sempre um conjunto de padrões de uso do solo que no final criarão novas demandas naquele sistema. Isto é igualmente importante.

Os padrões de uso do solo ditam a necessidade de viagens, enquanto, ao mesmo tempo, a localização, o tamanho e o caráter do serviço de transporte determinam quais usos do solo são passíveis de serem desenvolvidos em determinadas localizações. Rodovias tornam possíveis as dispersões suburbanas e a dispersão reclama constantemente a construção de rodovias. O padrão alimenta a si mesmo, mas nunca possibilita achar solução. Similarmente, vizinhanças caminháveis apóiam investimentos para a mobilidade das pessoas e os sistemas de mobilidade das pessoas se tornam catalisadores para mais desenvolvimentos de usos do solo diversos e caminháveis. Cada sistema de transportes é circunstanciado com um padrão de uso do solo em um auto-apoiado emaranhado de retro-alimentação.

1.3.5 PAPÉIS DOS VARIADOS MEIOS DE TRANSPORTES NO PLANO DE MOBILIDADE³

Em face da grande importância estruturadora dos meios de transportes numa possível solução dos problemas urbanísticos da região central de Fortaleza, faz-se necessário observar o que reza a literatura técnica sobre o assunto, principalmente a compreensão adequada do papel de

³ Nesta informação sobre os papéis adequados e os rendimentos dos variados modos de transporte em relação a aspectos das várias escalas da forma urbana, lançou-se mão das idéias do urbanista especializado em mobilidade urbana Roberto Cervero, autor, entre outras da obra "*The Transit Metropolis*", cujos conteúdos de maior interesse para o assunto em pauta foram aqui utilizados de maneira adaptada.

cada meio em relação às variadas escalas urbanas. É importante também considerar, neste caso, as inter-relações das várias modalidades de meios na tarefa de conectar, de forma eficiente, os principais setores de uma região urbana e seus respectivos usos do solo.

No caso do Centro fortalezense, apresenta-se uma situação onde a grande convergência e a circulação de transportes públicos na zona é desempenhada, até os dias de hoje, predominantemente por ônibus, com todo o conjunto de inconveniências que esta modalidade produz na reduzida escala de vias do Centro. Na situação atual da zona central, os ônibus chegam a ocupar cerca de 12% das superfícies de vias centrais, com seus ruídos, bloqueios visuais e irradiação de calor, como foi demonstrado neste Estudo, no Relatório de *Diagnóstico das Condições Locacionais, de Infra-estrutura e de Integração com Outras Áreas da Cidade*.

O papel da mobilidade urbana é decisivo para a zona central de Fortaleza em seu projeto de recuperação qualitativa e, muito provavelmente, sua implantação será o único sinalizador capaz de produzir atratividade inicial e influência nas decisões de empreendedores imobiliários e futuros residentes.

1.3.5.1 Bondes e os Veículos Leves sobre Trilhos

Os sistemas de transportes sobre trilhos são transportes de massa equivalentes às vias expressas motorizadas, possibilitando rápidas conexões de linhas-tronco entre os bairros centrais, centros de atividades secundárias, e corredores suburbanos. Os mais antigos e mais lentos serviços sobre trilhos (*streetcars* nos EUA e *tramways* na Europa) funcionaram como linha principal em outras épocas, mas, como as áreas metropolitanas cresceram muito, permaneceram intactos, porém relegados ao papel de circuladores da cidade central. Em cidades como Zurich, Munich e Melbourne, ágeis bondes têm sido destacados nos tempos atuais para melhorar o conforto veicular, a segurança e a manobrabilidade.

A versão atual do bonde elétrico, veículo leve sobre trilho – VLT, ganhou popularidade como a mais disponível alternativa aos caros sistemas pesados sobre trilhos, particularmente em áreas metropolitanas de porte médio, abaixo de três milhões de habitantes.

Outras vantagens do bonde poderiam ser citadas: opera de forma relativamente calma; é ambientalmente benigno e não obstrui; é movido eletricamente, portanto, menos dependente da disponibilidade de petróleo que os ônibus; e sua presença em zonas centrais históricas é comprovadamente reconhecida como o catalisador principal dos processos de revitalização exitosos.

1.3.5.2 Trens e Metrô

Nas grandes cidades do mundo, os equipamentos destinados a grandes volumes de passageiros são os sistemas pesados sobre trilhos, também chamados de transporte rápido sobre trilhos, e conhecidos como metrô na Europa, Ásia e América Latina. Os metrô funcionam melhor em cidades grandes e densas. As densidades encontradas em Hong-Kong e na Ilha de Manhattan, por exemplo, não podem ser sustentadas sem serviços pesados sobre trilhos; esses serviços, por sua vez, não podem ser sustentados sem altíssimas densidades. De fato, o relacionamento é simbiótico. Presentemente, mais que 90% de todas as viagens do período de pico no centro de Londres são feitas por transporte público, principalmente via *tube*⁴.

Hoje em dia, no mundo, existem cerca de oitenta sistemas de metrô, incluindo vinte e sete na Europa, setenta na Ásia, setenta na União Soviética, doze na América do Norte, sete na América Latina e um na África. Numa estatística que toma por base o indicador passageiro por quilômetro, os metrô mais intensivamente usados são, pela ordem, São Paulo, Moscou, Tóquio, São Petersburgo, Osaka, Hong-Kong e Cidade do México. A ausência dos metrô da Europa Ocidental, do Canadá e dos EUA nesse *ranking* se deve ao fato de que seus residentes possuem carros e o seu custo é relativamente baixo.

O nicho de mercado de sistemas pesados sobre trilhos é o corredor urbano de alto volume. Acomodando mais que cinquenta mil passageiros por hora em cada direção, estes modais possibilitam alta velocidade e conexões de alta performance dentro das áreas urbanizadas, bem como entre áreas periféricas e bairros centrais de negócios. Nas zonas centrais, normalmente operam de forma subterrânea. Para justificar o alto custo de aquisição de terrenos, relocações e escavações, requerem altíssimos volumes de tráfego. Muitas das estações de metrô são mais distantes entre si que as paradas de VLT, usualmente dois ou mais quilômetros uma da outra, exceto na zona central, onde podem ser três ou quatro quadras de distância uma da outra. Pelo fato de ser o mais caro serviço metropolitano sobre trilho e operar em altas velocidades, seus impactos na acessibilidade e no desenvolvimento urbano tendem a ser grandiosos.

No caso fortalezense, há de se considerar que o traçado urbanístico do sistema Metrofor não materializa rigorosamente este padrão universal, uma vez que seu caráter é o de um sistema híbrido, que em parte do percurso (na área central) tem papel de metrô, e no trecho suburbano

⁴ Forma inglesa de referência ao metrô.

mais se assemelha ao traçado de um trem de comutação, mesmo com procedimentos de funcionamento de metrô. Além do mais, por não ter realizado até a data de hoje um *Master Plan* de captura de benefícios urbanísticos em seu raio de influência (um corredor no sentido norte-sul, de pelo menos quatrocentos metros de cada lado a partir do eixo), o projeto Metrofor poderá ser complementado, visando a esta grandiosa oportunidade, que sem dúvida ensejará grande renovação urbana com a qualidade que o Centro está a merecer.

1.3.5.3 Ferrovias Suburbanas e Comutadores

Em termos de velocidade de operação e geografia, o trem suburbano permanece no topo da hierarquia dos transportes sobre trilho. Hoje, esses serviços podem ser encontrados em cinco continentes, em mais de cem cidades e em mais de cem países. O Japão domina esse mercado no mundo.

Os serviços comutadores sobre trilho ligam, em geral, cidades periféricas e comunidades suburbanas às fronteiras centrais. Eles são caracterizados por equipamentos pesados, estações muito espaçadas, e alta velocidade mínima, que compete com automóveis em vias expressas suburbanas. As rotas normalmente variam entre 40 e 80 quilômetros, e chegam a um terminal na cercania do centro. As estações, por sua vez, são rodeadas por estacionamentos de superfície que capacitam os suburbanitas e exurbanitas a acessar às estações de forma conveniente por carro. Relativamente pouca é a concentração de uso do solo que pode ser encontrada em torno de uma estação de trem de comutação. Nas metrópoles desenvolvidas, a verdadeira premissa do comutador é servir ao estilo de vida preferencial das baixas densidades, dos bem-sucedidos profissionais que trabalham na zona central e moram em condomínios suburbanos. Servir viagem de comutação quase exclusivamente também significa que a lotação é altamente concentrada em horário de pico, mais que em qualquer outra forma de serviço de trânsito de massa.

Assim, baseados nesta última constatação, pode-se concluir que o sistema Metrofor, pelas características de seu traçado dependente da comutação do tipo casa-trabalho, necessitará de ampliação de sua clientela, com passageiros em períodos fora do horário de pico. Este equilíbrio poderá ser facilitado pela intensidade de usos que venha a ser adotada nas áreas de influência em raio pedestre, ao longo de sua rota.

1.3.5.4 Transporte por Ônibus

Os serviços de ônibus urbano existem em várias formas e tamanhos, mas em muitos lugares eles são caracterizados como carros de rodas pneumáticas que podem conduzir quarenta e cinco a cinquenta e cinco passageiros e andam em rotas fixas e em horários fixos. Podem ser movidos a óleo diesel e, às vezes, à energia elétrica. Por causa do seu espaço de rodagem compartilhado, os ônibus tendem a ser mais adaptativos que os serviços sobre trilhos. Por outro lado, o transporte de ônibus geralmente é menos eficiente no uso de energia e emite mais poluição que os serviços urbanos sobre trilho. O transporte de ônibus é particularmente importante em países em desenvolvimento, como a Índia, onde 40% de todas as viagens urbanas são feitas por ônibus. No terceiro mundo, o setor privado serve a mais que 75% das viagens de ônibus.

Por causa da sua alta vulnerabilidade às congestões de tráfego, os ônibus são notoriamente lentos em mega-cidades. Um remédio é aumentar a ocupação das viagens por meio de tratamento preferencial, tais como faixas segregadas. Em muitas áreas metropolitanas de pequeno e médio portes dos Estados Unidos, Canadá e Europa, carros convencionais (operando em rotas fixas e em horários publicados) são os carros de transportes predominantes.

Em grandes áreas, ônibus sempre cumprem a função principal como alimentadores de corredores principais de transportes sobre trilhos. Permitindo vias exclusivas, pode-se colocar ônibus para integrar linhas alimentadoras e linhas principais em um mesmo veículo. Em Ottawa e Curitiba, vias segregadas foram estabelecidas para ônibus, capacitando veículos sobre rodas para emular as vantagens de velocidade de trens convencionais em linhas troncais. Por causa de sua rápida velocidade de operação, os ônibus em faixas segregadas chegam a transportar 20.000 pessoas por direção por hora, mais de duas vezes a capacidade de um ônibus convencional.

1.3.6 TRANSPORTE PÚBLICO E O MUNDO EM MUDANÇA

A cultura do carro tem sido responsabilizada por uma longa lista de problemas locais e globais, dispersão urbana, morte prematura por acidentes, poluição do ar, destruição de vizinhanças centrais, isolamento social, segregação de classes, esgotamento dos fluídos fósseis, transformações climáticas, poluição sonora e exploração das economias do terceiro mundo (para satisfazer as demandas de energia e consumo do primeiro mundo).

A economia global de hoje requer lugares centrais (tais como Nova York, Londres, Tóquio e Zurich) para servir como postos de comando e controle de corporações multinacionais. Serviços de negócios e finanças que se baseiam em contatos face a face e acesso fácil a serviços especializados normalmente se congregam em grandes bairros centrais.

Enquanto as telecomunicações tendem a substituir as viagens de automóveis e de transporte, os impactos da descentralização têm sido notavelmente favorecedores da viagem de automóvel. A dominante comutação radial, uma herança das metrópoles monocêntricas (como é o caso de Fortaleza, que ainda resiste em manter a convergência de ônibus para a região central), tem sido substituída por um emaranhado de circulações cruzadas e viagens transversais. Nos Estados Unidos de hoje, mais que o dobro das principais comutações ocorrem dentro do subúrbio, muito mais que entre subúrbios e a cidade central. Claro, essas tendências não casam bem com as configurações físicas da maioria das cadeias de transportes desenhadas para servir a viagens radiais. Ocorre aí uma incoerência entre a geografia das viagens e a geometria das facilidades de transportes.

1.3.7 NATUREZA MUTANTE DAS VIAGENS E SUAS CAUSAS

Apesar do deslocamento acelerado dos empregos para os subúrbios a partir das duas décadas passadas, o que ensejaria a conclusão de que as pessoas estariam mais próximas ao seu trabalho, a distância média de comutação cresceu nos Estados Unidos, de 13,6Km em cada viagem em 1983 para 18,6Km em 1995. Um estudo recente de onze grandes cidades européias similarmente encontrou um crescimento da média de viagens para o trabalho, de 8,1Km em 1980, para 9,6Km em 1990. Longas jornadas têm contribuído mais para o crescimento do tráfego na Europa que o crescimento do número de viagens. No Brasil atual, segundo dados do IPEA, existem 50 milhões de pessoas que não podem mais pagar o transporte de casa para o trabalho.

Claramente, a descentralização não tem aproximado pessoas e trabalho em várias situações. Por quê? Pesquisas nos Estados Unidos colocam parte da culpa no zoneamento excludor, que especializa zonas segregadas por tipo de atividade e, dessa forma, mantém apartamentos e casas longe de muitas áreas que experimentam crescimento rápido de empregos, uma vez que essas casas produzem mais custos para a cidade em serviços do que o que produzem em taxas, o que não acontece com as instalações de centros de emprego.

1.4 ARCABOUÇO URBANÍSTICO E LEGAL DE APOIO ÀS INTERVENÇÕES PRETENDIDAS

1.4.1 INSTRUMENTOS DE INDUÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO PRESENTES NO ESTATUTO DA CIDADE

O Estatuto da Cidade – Lei Federal Nº 10.257, aprovado em 2001, traz uma série de instrumentos de operacionalização da política urbana, reforçando a responsabilidade atribuída ao município na solução das questões da cidade.

Alguns de seus institutos versam sobre a necessidade de democratização da gestão urbana; outros sobre as formas de financiamento; há ainda considerável variedade de instrumentos para regularização fundiária. No entanto, no contexto deste Estudo, cumpre destacar os chamados instrumentos de indução do desenvolvimento urbano, que aqui são citados para que às propostas apresentadas mais adiante para o Centro de Fortaleza corresponda um arcabouço urbanístico e legal compatível.

Entre os instrumentos mais diretamente aplicáveis ao caso estudado, estão aqueles que se referem ao encorajamento da atuação empreendedora (no caso, fundamentalmente da construção civil), à preservação do patrimônio histórico, à contenção da especulação imobiliária (que muitas vezes entrava as possibilidades de intervenção em zonas centrais), e à viabilização de recursos para grandes projetos, conseguida através de mecanismos de arrecadação e de parcerias. São eles:

- Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios: Este instrumento é normalmente aplicado em seqüência junto a outros dois – o IPTU Progressivo no Tempo e a Desapropriação com Pagamento em Títulos, quando é de interesse do poder público combater a subutilização de imóveis no Centro. Assim, o proprietário os recebe como uma espécie de sanção por sua conduta especuladora, sendo levado a repensar a sua forma de atuação no mercado;
- Outorga Onerosa do Direito de Construir: Também chamado de Solo Criado, este instrumento amplia as possibilidades de construção para além dos índices urbanísticos estipulados na legislação competente, mediante pagamento por parte do beneficiário;
- Transferência do Direito de Construir: Uma vez tendo sido separados o direito de propriedade do direito de edificação, é permitido ao poder público utilizar este instrumento como moeda de financiamento de suas intervenções, negociando junto aos proprietários de imóveis que sejam de seu interesse. Uma outra aplicação recai especificamente sobre a preservação de edificações históricas, já que os proprietários de bens tombados ou

submetidos a qualquer outro instrumento de proteção rigorosa não têm os seus direitos de construir cerceados, sendo recompensados com potencial urbanístico adicional, negociável em outra área da cidade; e

- Operações Urbanas Consorciadas: Por definição, são “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhoria social e valorização ambiental.” Assim, constituem, muito provavelmente, o principal instrumento para renovação de centros urbanos, pois permitem a viabilização de parcerias entre entes públicos e privados, calcadas na cessão de benefícios em troca de contrapartidas. Pode-se, por exemplo, em uma área destinada a uma OUC, modificar índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo, bem como normas edilícias. No entanto, o instrumento requer, para que seja viabilizado, além da sua previsão no Plano Diretor, uma lei específica contendo a área a ser atingida, um programa básico para a operação, um programa de atendimento da população impactada, um estudo prévio de impacto de vizinhança, a definição das obrigações e direitos de cada agente envolvido, e a forma de controle da operação.

Em síntese, o que se pode depreender é que o Estatuto da Cidade abre as possibilidades de intervenção no Centro de Fortaleza, mas condiciona a aplicação dos instrumentos a uma série de exigências. Assim, fica patente a necessidade de uma revisão criteriosa da legislação em vigor, especificamente no tocante a estas questões, e de forma integrada a um *Master Plan*, o que remete a um planejamento comprometido com a consolidação de determinado modelo físico-territorial.

Para que sejam corretamente aplicados, os institutos aqui citados demandam a estruturação do órgão responsável pelo planejamento, para que se possa proceder a arrecadações e negociações entre empreendedores interessados nos mecanismos e setor público. Isto também envolveria a necessidade de organização, por exemplo, de um banco de terras para o município.

1.4.2 INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO LEGAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO EDIFICADO DO CENTRO

A zona central de Fortaleza, delimitada como objeto de análise do presente Estudo, coincide com a área de maior concentração de edificações de valor histórico-arquitetônico, caracterizando-se como o sítio histórico de surgimento da Cidade, que, tendo iniciado pela ocupação da faixa lindeira ao riacho Pajeú, foi se espalhando em sua volta, numa malha urbana ortogonal, bem ao modo do urbanismo português.

É, assim, a base geográfica da maior porção de nosso patrimônio histórico edificado, entendido como as edificações que, por seu valor estético, histórico e arquitetônico, representam significativa referência cultural na evolução da cidade, ou ainda, possuem elevado valor artístico. Há que se considerar também como patrimônio a ser preservado as paisagens representativas da cidade, bem como os espaços que propiciam sua apreciação.

São três as instâncias de proteção ao Patrimônio Cultural edificado em Fortaleza: o nível federal, através do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; o nível estadual, através da COPAHC – Coordenadoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Secretaria da Cultura do Estado do Ceará; e o nível Municipal, com o Departamento do Patrimônio Histórico da FUNCET – Fundação de Cultura, Esporte e Turismo da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Cabe a estas instituições o conhecimento (inventários, cadastros, diagnósticos), o reconhecimento (proteção legal através de legislação adequada), a preservação (ações de conservação, restauro, fiscalização) ou medidas urbanas mais profundas para a requalificação das edificações que lhes sejam significativas, considerando seu nível de interesse: nacional, estadual ou municipal.

As legislações federais, estaduais e municipais determinam a criação de uma figura jurídica denominada *tombamento* (MAPA Nº 02 e QUADROS Nº 01, 02 e 03), que, ao incidir sobre um bem, dispõe sobre sua utilização, modificação e quaisquer outras mudanças que possam comprometer-lo. Assim, no caso de uma edificação, estas medidas resultam em conseqüentes efeitos urbanísticos, uma vez que suas determinações serão prioritárias à Lei de Uso e Ocupação do Solo.

Nas legislações de proteção ao patrimônio histórico cultural, alguns trechos são de fundamental importância quanto à definição de bem cultural ou suas restrições, na medida em que se refletem espacialmente no ambiente construído, criando zonas de preservação mais rigorosas.

A seguir, encontram-se resumidas as principais disposições constantes da legislação acerca da matéria, que certamente constituem o arcabouço sobre o qual se apoiarão as intervenções propostas.

1.4.2.1 Legislação Federal

No Decreto-lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937, ressalte-se o seguinte:

a. Definição de Patrimônio Histórico

Capítulo I - Art. 1º - Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

§ 2º - Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela Natureza ou agenciados pela indústria humana.

b. Restrições aos Bens Tombados

b.1 Quanto ao próprio bem

Art. 17º - As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum, ser demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado.

b.2 Quanto ao meio onde está inserido (entorno)

Art. 18º - Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto.

c. Da Ação de Tombamento

Capítulo II - Art. 6º - O tombamento de coisa pertencente à pessoa natural ou à pessoa jurídica de direito privado se fará voluntária ou compulsoriamente.

Art. 7º - Proceder-se-á ao tombamento voluntário sempre que o proprietário o pedir e a coisa se revestir dos requisitos necessários para constituir parte integrante do patrimônio histórico e artístico nacional a juízo do Conselho Consultivo do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ou sempre que o mesmo proprietário anuir, por escrito, à notificação, que se lhe fizer, para inscrição da coisa em qualquer dos Livros do Tombo.

Art. 8º - Proceder-se-á ao tombamento compulsório quando o proprietário se recusar a anuir à inscrição da coisa.

QUADRO Nº 01 – BENS TOMBADOS EM NÍVEL FEDERAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA

BEM	COMENTÁRIOS
PALACETE CARVALHO MOTA - Antiga sede do DNOCS Rua Pedro Pereira, 683 - Centro	Processo Nº 1057-T-82, Livro do Tombo das Belas Artes, Vol. Segundo, folha 4, inscrição Nº 551, data: 19 de maio de 1983.
TEATRO JOSÉ DE ALENCAR Praça José de Alencar	Processo Nº 650-T-62, Livro do Tombo das Belas Artes, fls 87, inscrição Nº 479, data:10/08/87.
ANTIGA ASSEMBLÉIA PROVINCIAL - Museu do Ceará Rua São Paulo, s/n - Centro	Processo Nº 863-T-72; Livro do Tombo Histórico, inscrição Nº 440, fls 72; Livro do Tombo de Belas Artes, inscrição Nº 502, data: 28/02/1973.
PASSEIO PÚBLICO Rua Dr. João Moreira, s/n - Centro	Processo Nº 744-T-64; Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Histórico, inscrição Nº 38.

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

1.4.2.2 Legislação Estadual

Da - Lei Nº 13.465, de 05 de maio de 2004, ressalte-se o seguinte:

a. Definição de Patrimônio Histórico

Art. 2º - Constitui o patrimônio histórico e artístico do Ceará os bens móveis e imóveis, as obras de arte, as bibliotecas, os documentos públicos, os conjuntos urbanísticos, os monumentos naturais, as jazidas arqueológicas, as paisagens e locais cuja preservação seja do interesse público, quer por sua vinculação a fatos históricos memoráveis, quer por seu excepcional valor artístico, etnográfico, folclórico ou turístico, assim considerados pelo Departamento do Patrimônio Cultural da Secretaria da Cultura, ouvido o Conselho Estadual de Preservação do

Patrimônio Cultural, COEPA e decretado o tombamento por ato do Chefe do Poder Executivo, na forma do estabelecido no Capítulo II desta Lei.

b. Da Ação de Tombamento

Art. 3º - O tombamento de bens de propriedade de pessoa natural ou jurídica de direito privado far-se-á voluntária ou compulsoriamente.

§ 1º - O tombamento será voluntário se o proprietário espontaneamente oferecer o bem ao tombamento ou anuir, por escrito, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da entrega, à notificação que receber para inscrição do bem no competente Livro de Tombo.

§ 2º - Será compulsório o tombamento quando o proprietário não responder a notificação no prazo do parágrafo anterior ou quando no mesmo prazo, apresentar impugnação escrita à inscrição do bem a tombar.

§ 9º - O tombamento de conjuntos urbanísticos – cidades, vilas, povoados – para dar-lhes o caráter de monumento histórico, será processado pelo Departamento do Patrimônio Cultural, mas a sua efetivação far-se-á mediante lei que regule a matéria.

c. Restrições aos Bens Tombados

c.1 Quanto ao próprio bem

Capítulo II - Art. 4º - § 3º - Os bens tombados não poderão, em caso algum, serem demolidos ou mutilados, nem, sem prévia licença do Departamento do Patrimônio Cultural, serem reformados, pintados ou restaurados, sob pena de multa correspondente ao dobro do custo da reparação do dano causado e sem prejuízo das sanções civis e penais previstas no Código Penal.

Art. 5º - O proprietário de bem tombado que não dispuser de recursos financeiros para nele realizar imprescindíveis obras de conservação e reparação, comunicará ao Departamento do Patrimônio Cultural a necessidade delas, sob pena de multa correspondente ao dobro da importância em que for avaliado o dano que, em consequência, vier o bem a sofrer.

§ 2º - Se houver urgência ou inconveniência na realização das obras em proveito do bem tombado, o Departamento do Patrimônio Cultural empreendê-las-á mediante simples notificação administrativa ao proprietário ou ocupante.

Art. 6º - Os bens tombados ficam sujeitos a permanente vigilância do Departamento do Patrimônio Cultural, que poderá livremente inspecioná-los, mediante simples notificação ao proprietário ou ocupante, na forma do §2º do art.5º desta Lei.

Art. 7º - Os atentados cometidos contra os bens tombados são equiparados, para todos os efeitos, aos cometidos contra o Patrimônio do Estado.

Art. 8º - Em qualquer caso poderá o Estado desapropriar o bem tombado.

Capítulo IV - Art. 13º - Nenhum auxílio será pelo Estado concedido para a intervenção de qualquer monumento sem que o respectivo projeto seja previamente aprovado pelo Departamento do Patrimônio Cultural.

c.2 Quanto ao meio onde está inserido (entorno)

Capítulo II - Art. 4º - § 4º - Sem prévia autorização do Departamento de Patrimônio Cultural, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer demolição ou construção que lhe impeça a visibilidade, nem nela colocar anúncio ou cartazes, sob pena de ser mandado destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do mesmo objeto.

QUADRO Nº 02 – BENS TOMBADOS EM NÍVEL ESTADUAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA

BEM	COMENTÁRIOS
SOLAR FERNANDES VIEIRA - Arquivo Público	Aprovado pelo Conselho Estadual de Cultura em sua 124ª sessão ordinária de 03 de março de 1995.
ANTIGA ESCOLA NORMAL - Atual sede do IPHAN	Aprovado pelo Conselho Estadual de Cultura em sua 124ª sessão ordinária de 03 de março de 1995.
ANTIGA CADEIA PÚBLICA - EMCETUR	Decreto Nº 15.319, data 17/06/82.
ESTAÇÃO JOÃO FELIPE	Decreto Nº 16.237, data 30/11/83.
BANCO FROTA GENTIL - Losango	Aprovado pelo Conselho Estadual de Cultura em sua 124ª sessão ordinária de 03 de março de 1995.
PALACETE CEARÁ - Caixa Econômica Federal	Decreto Nº 16.237, data: 30/11/83.
SECRETARIA DA FAZENDA	Decreto Nº 15.084, data: 12/02/82.
CINE SÃO LUIZ	Decreto Nº 21.309, data: 13/03/91.
PALÁCIO DA LUZ - Academia Cearense de Letras	Decreto Nº 16.237, data: 30/11/83.

Continua

QUADRO Nº 02 – BENS TOMBADOS EM NÍVEL ESTADUAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA (Continuação)

BEM	COMENTÁRIOS
SOCIEDADE UNIÃO CEARENSE - Antiga COELCE	Decreto Nº 23.829, data: 29/08/95.
IGREJA DE NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS HOMENS PRETOS	Decreto Nº 16.237, data: 30/11/83.
PRAÇA GENERAL TIBÚRCIO - Praça dos Leões	Decreto Nº 21.346, data: 25/04/91.
SOBRADO DR. JOSÉ LOURENÇO	Em processo de tombamento.
GALPÕES E CASA DO ENGENHEIRO-MOR DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE	Em processo de tombamento.
IGREJA DE NOSSA SENHORA DO PATROCÍNIO	Em processo de tombamento.

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

1.4.2.3 Legislação Municipal

Da Lei Nº 8.023, de 20 de junho de 1997, ressalte-se o seguinte:

a. Definição de Patrimônio Histórico

Capítulo I - Art. 1º - O Patrimônio Histórico Cultural do Município de Fortaleza é constituído de bens de natureza material ou imaterial, tomados individualmente ou em seu conjunto, portadores de referencia à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade fortalezense e que, por qualquer forma de proteção prevista em lei, venham a ser reconhecidos como de valor histórico-cultural visando à sua preservação.

§1º - Os bens e as manifestações no caput deste artigo poderão ser de qualquer natureza, origem ou procedência, tais como históricos, arquitetônicos, ambientais, naturais, paisagísticos ou quaisquer outros de interesse das demais artes e ciências.

b. Da Ação de Tombamento

Capítulo I - Art. 2º - A presente lei dispõe sobre o tombamento e seu entorno e sobre a declaração de relevante interesse cultural, como forma de proteção e bem móveis e imóveis, públicos ou privados, e a manifestações culturais existentes no território do município de Fortaleza, visando integrá-los ao seu patrimônio histórico-cultural.

Capítulo II - Art. 4º - O tombamento dos bens moveis e imóveis é a forma que, limitando o uso, gozo ou disposições dos mesmos visa a sua proteção e permanência.

§ Único - O tombamento poderá ser total ou parcial, bem como de caso isolado ou de conjunto.

Art. 5º - A natureza do objeto tombado e o motivo do tombamento determinarão o grau de intervenção e uso que poderão ser permitidos, de modo a não descaracterizar o objeto tombado.

c. Restrições aos Bens Tombados

c.1 Quanto ao próprio bem

Capítulo III - Art. 2º - O bem tombado não pode ser em caso algum, demolido, destruído ou mutilado, no entanto poderá ser reparado, pintado ou restaurado mediante autorização do Patrimônio Histórico Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza.

c.2 Quanto ao meio onde está inserido (entorno)

Capítulo II - Art. 6º - No tombamento dos bens imóveis, será determinado, no seu entorno, área de proteção que garanta sua visibilidade, ambiente e integração.

§ 1º - Deverão ser previamente autorizados pelo Departamento do Patrimônio Histórico-Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza, quaisquer tipos de alterações como obras, mobiliário urbano, propaganda e iluminação que direta e indiretamente interfiram no bem tombado, mesmo que se tratando de órgãos públicos, quer sejam municipais, estaduais ou federais.

§ 2º - Não serão permitidos no entorno do bem tombado quaisquer tipos de uso ou ocupação que possam lhe ameaçar ou causar danos.

Art. 16º - Quando do tombamento provisório e do definitivo, o Departamento do Patrimônio Histórico-Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza comunicará o fato à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial e do Meio Ambiente, SMDT/PMF para que lhe sejam remetidos para exame de aprovação os pedidos de alvarás de construção ou reforma ou quaisquer alterações solicitados por interessados no bem tombado e seu entorno.

Art. 18º - O entorno do bem tombado será delimitado no próprio processo de tombamento ou processo à parte, instruído tecnicamente pelo Departamento do Patrimônio Histórico-Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza e encaminhado ao Conselho de Tombamentos do Município, para deliberação e deverá conter as propostas e critérios de uso e ocupação de área.

§ Único - A deliberação do Conselho de Tombamento do Município sobre o entorno terá como base o previsto no art. 14 e Parágrafo único desta lei.

Art. 22º - Quaisquer intervenções ou modificações nas linhas arquitetônicas dos edifícios tombados ou naqueles existentes em seu entorno dependerão de prévio parecer favorável expedido pelo Departamento do Patrimônio Histórico-Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza.

Art. 23º - Os bens tombados, os do seu entorno e os bens em processo de tombamento se sujeitam à inspeção permanente do Departamento do Patrimônio Histórico-Cultural da Fundação Cultural de Fortaleza: I - Notificação do embargo da obra; II - Imposição de multa prevista no regulamento desta lei.

QUADRO Nº 03 – BENS TOMBADOS EM NÍVEL MUNICIPAL NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA

BEM	COMENTÁRIOS
EDIFÍCIO DO ESTORIL	Tombamento por lei Nº 6119 de 19/09/1986.
CÍRCULO OPERÁRIO E TEATRO SÃO JOSÉ	Tombamento por lei Nº 6318 de 01/07/1988.
PONTE DOS INGLESES	Tombamento por lei Nº 6512 de 11/10/1985.
PARQUE DA LIBERDADE - Cidade da Criança	Tombamento por lei Nº 6837 de 24/04/1991.
EDIFÍCIO DA ANTIGA ALFÂNDEGA - Caixa Econômica Federal	Tombamento provisório (Processo 01).
MERCADO DE FERRO DOS PINHÕES	Tombamento provisório (Processo 02).
ANTIGO PALACE HOTEL - Associação Comercial	Tombamento provisório (Processo 03).
ANTIGO MERCADO CENTRAL - Centro de Referência do Professor	Tombamento provisório (Processo 04).
FORTALEZA DE N. SENHORA DA ASSUNÇÃO	Tombamento provisório (Processo 05).
MONUMENTO A JOSÉ DE ALENCAR	Tombamento provisório (Processo 06).
ESCOLA NORMAL JUSTINIANO DE SERPA	Tombamento provisório (Processo 07).
PALACETE AVENIDA CENTRAL	Tombamento provisório (Processo 08).
SEMINÁRIO E IGREJA DA PRAINHA	Tombamento provisório (Processo 09).
IGREJA DE NOSSA SENHORA DO PATROCÍNIO	Tombamento provisório (Processo 10).
COLUNA CENTENÁRIA DO CRISTO REDENTOR	Tombamento provisório (Processo 11).
PAÇO MUNICIPAL / BOSQUE	Tombamento provisório (Processo 12).
SANTA CASA DE MISERICÓRDIA	Tombamento provisório (Processo 13).

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

2.0 - DIRETRIZES GERAIS PARA O DESENVOLVIMENTO DO CENTRO

2.1 NO CAMPO ECONÔMICO: OS SETORES COMPETITIVOS DO CENTRO

Apesar da vitalidade aparente do Bairro e, para alguns, contraditória, a evolução temporal de indicadores de vitalidade, como arrecadação de impostos e números de empregos, revela que o Centro está, de fato, em declínio econômico relativamente aos demais bairros de Fortaleza (ver Relatório 04: *Diagnóstico do Perfil dos Negócios e da Oferta de Empregos no Centro de Fortaleza – "Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza"*), assim como se verificou em relação à população local (ver Relatório 01: *Tendências Sócio-Demográficas do Centro de Fortaleza – "Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza"*).

Mantidas as atuais práticas das atividades econômicas e a ineficácia de instrumentos reguladores e normativos para uso, ocupação e preservação do espaço, pode-se esperar um incremento da degradação urbana e antever um crescente esvaziamento da população local, apesar da excelente configuração das infra-estruturas de suporte humano, apenas com restrições de mobilidade aos automóveis.

Assim, são apresentadas, a seguir, diretrizes fundamentadas nos princípios de competitividade do Modelo do Diamante, de estruturação urbana e nos diagnósticos intersetoriais e sistêmicos que caracterizaram este Estudo, que devem promover a reabilitação do Centro de Fortaleza.

2.1.1 ORDENAÇÃO DO COMÉRCIO VAREJISTA

O comércio varejista responde por 50% da arrecadação de ICMS do Centro, base 2002, e é no Centro onde o setor do varejo em Fortaleza mais emprega (aproximadamente 18 mil postos de trabalho com carteira assinada, ou 27% dos empregos do Bairro). Entretanto, as classes mais abastadas, que historicamente compartilhavam o espaço com os demais segmentos da população, vêm deixando de fazer as suas compras no Centro, que passou a ser freqüentado basicamente pelas classes mais populares.

De fato, pesquisa recente do SEBRAE revela que a distribuição das origens dos clientes do Centro é muito pulverizada, tendo em comum a maior parte destes locais emissores o fato de serem bairros habitados pelas classes C e D/E, com destaque para Messejana, Conjunto Ceará, Antônio Bezerra e Barra do Ceará. Os consumidores residentes no Centro representam o maior contingente, porém são apenas 4,0% daqueles que compram no Centro, enquanto os Municípios de Caucaia e Maracanaú representam cada um 3,4% do total. A mesma pesquisa do SEBRAE aponta que a maioria dos clientes é de transeuntes usuários de transportes

coletivos (ônibus e trem) com renda mensal média de até quatro salários mínimos (88% dos respondentes) e escolaridade até nível médio (96%).

A maior demanda é por artigos populares e de primeira necessidade, como confecções, calçados, e alimentos, e por peças e acessórios automotivos, conforme indica a quantidade de ICMS arrecadado por gênero.

Esse grande contingente de clientes populares tem atraído para o Centro o comércio informal e seus estimados dez mil postos de trabalho que, de uma organização razoável no *Beco da Poeira*, tem se alastrado para as ruas e praças de forma irregular. Isto tem contribuído, junto com a ação de alguns dos próprios varejistas formais, para o desrespeito ao código de posturas e para a degradação do patrimônio histórico do Bairro. Este comportamento tende a degenerar a atividade varejista e torná-la insustentável ao longo prazo.

Torna-se, então, premente, a ordenação do comércio varejista, de forma a manter a vitalidade da economia do Bairro e, ao mesmo tempo, reter e ampliar o leque de freqüentadores do Centro, com clientes satisfeitos de todas as classes sociais, inclusive turistas que visitam a cidade, pois existe um enorme conjunto patrimonial histórico a ser preservado e colocado à disposição dos promotores turísticos.

2.1.2 REMOÇÃO DO COMÉRCIO ATACADISTA

Um marcante comércio atacadista de gêneros alimentícios, ensacados ou enlatados, e de material de limpeza que se localiza nas redondezas da Rua Governador Sampaio responde por 22% do ICMS gerado e por 3% dos empregos formais do Centro, base 2002. No setor atacadista do Município, o Centro representa 11% da arrecadação de ICMS e 23% dos empregos.

As condições de logística - acesso, carga e descarga, e armazenamento - desfavoráveis fizeram com que os maiores e mais competitivos atacadistas se deslocassem para áreas melhor localizadas em Fortaleza, às margens da BR-116 ou na Av. Osório de Paiva, no bairro Parangaba, enquanto comerciantes menores, praticantes do “atacado de balcão”, insistem em permanecer no local, possivelmente às custas de grande flexibilidade fiscal.

Este pólo de comércio atacadista teve origem nos arredores do antigo Mercado Central, aproveitando a circulação de mercadorias entre a principal entrada rodoviária de Fortaleza à época (pela Rua Sena Madureira) e o antigo porto (pela Rua Alberto Nepomuceno). Atualmente, esta atividade, que corresponde a uma área imediata de 4ha, impede a maior circulação de

veículos do lado leste da Cidade e degrada uma área de excelente patrimônio paisagístico, natural e histórico, além de gerar uma sobrecarga de tráfego sobre as vias, por onde percorrem caminhões e carretas, gerando problemas ambientais que se agravarão no futuro.

Apesar de a Prefeitura Municipal restringir essa atividade na área desde início dos anos 1970, com a proibição da concessão de novos alvarás de funcionamento de empresas atacadistas, essa atitude não vem surtindo efeito porque as empresas já instaladas mantiveram a permissão existente e continuaram a mudar de proprietário sem modificar seus antigos registros.

Ao continuar como está, a tendência é que a atividade defina na medida em que os ganhos de produtividade auferidos por uma logística superior daqueles atacadistas melhor localizados superem os efeitos da possível flexibilidade fiscal daqueles atacadistas localizados no Centro.

Assim, não há dúvidas de que a área central ocupada pelo comércio atacadista não é adequada, tanto do ponto de vista da competitividade da própria atividade quanto do ponto de vista das limitações que impõe ao espaço urbano da Cidade. Portanto, urge que seja removida do Centro para outro(s) bairro(s) através de ação efetiva da Prefeitura, de forma a liberar espaço para outras atividades mais apropriadas às condições de competitividade do Bairro.

2.1.3 DESCOBERTA DO TURISMO HISTÓRICO-CULTURAL

Equipamentos culturais, edificações e áreas de grande valor histórico e cultural, sub-aproveitados para o turismo, compõem a paisagem do Centro, como o Teatro José de Alencar, a Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção, a Igreja do Patrocínio, a Igreja do Rosário e a Catedral da Sé, o Seminário da Prainha, a Estação da RFFSA, o antigo Palácio do Governo e, mais recentemente, o Centro Dragão do Mar.

Ao mesmo tempo, a reordenação do varejo por si só não é suficiente para atrair a população de alta e média renda de Fortaleza ao Centro, visto que as experiências exitosas mostram que a âncora cultural é fundamental, inclusive para atrair também o turismo, e pressupõem ações no sentido da valorização dos espaços culturais e dos sítios históricos.

Uma pesquisa sobre o perfil do turista em Fortaleza encomendada pela FUNCET em 2002 revelou o baixo nível de conhecimento, pelos turistas, dos atrativos do Centro, e ao mesmo tempo, a decepção por não terem tido a oportunidade de visitá-los, deixando clara a demanda não atendida dos turistas pelo maior conhecimento dos pontos históricos e culturais do

Município, notadamente os do Centro. E clara também é a oportunidade de gerar um produto complementar e diferenciado ao tradicional sol e praia da capital cearense e seus arredores.

É fato também que o turismo de lazer tem apresentado problemas ao longo dos últimos anos, gerando uma imagem negativa para a cidade e para os espaços tradicionais de preservação, tais como a Praia de Iracema. Torna-se imperativa a adoção de um novo padrão de turismo receptivo para a capital, que priorize a cultura do Estado, e que possa garantir qualidade e possibilidade de crescimento.

Desta forma, a descoberta do turismo histórico-cultural no Centro - com a recuperação e re-significação dos atrativos e com a adequação da infra-estrutura para compor produtos que consigam atrair e deslumbrar os visitantes da cidade e também aqueles que moram em outros bairros - é fundamental para reverter o quadro de decadência econômica do bairro e para transmitir uma imagem positiva e contagiante de recuperação.

2.1.4 RETORNO DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

O dinamismo econômico do bairro original era complementado pelo movimento gerado pelas sedes dos poderes executivo municipal e estadual, do legislativo estadual e municipal, e do judiciário estadual, além de um sem número de unidades de repartições públicas federais.

Quase todos estes símbolos de poder, característicos dos centros de cidade e difusores de atividade econômica local, se deslocaram para outros bairros a partir dos anos 1970, levando consigo prestadores de serviço e fornecedores de artigos de comércio, devido ao limitado interesse ou desconhecimento da importância da simbologia central por parte dos dirigentes públicos.

A existência de edificações históricas disponíveis para ocupação, o acesso fácil à maior parte da população, e a proximidade de setores de serviços profissionais, de entidades associativas e de intermediação financeira integrados permite que a administração pública encontre no Centro um território para se instalar e executar suas atribuições com eficácia e alcance social, requerendo um conjunto de projetos específicos para o seu retorno.

Portanto, a volta da administração pública ao Centro, mesmo que parcial, deve ser buscada pela mensagem de compromisso com a iniciativa de recuperação do bairro que transmite o movimento.

2.1.5 REFORÇO AOS SETORES CORRELATOS DE SERVIÇOS E INDÚSTRIAS

No setor industrial, sobressaem-se as gráficas, que atendem aos lojistas de forma satisfatória e integrada, e conseguem ofertar seus produtos para outros bairros. Há também um número expressivo de pequenas confecções e uma enorme rede de serviços de alimentação apoiando o comércio varejista.

Os serviços profissionais, por sua vez, relacionam-se bem com o comércio varejista, embora tenham enfrentado revés com a redução das atividades de administração pública no bairro e do próprio fortalecimento do comércio varejista em outras centralidades, com parcela importante dos serviços de maior qualidade acompanhando o deslocamento de seus clientes para outros bairros.

Além disso, percebe-se uma demanda potencial elevada por produtos populares e por serviços de educação e saúde de clientes de renda média-baixa e de pouca qualificação, que poderá se efetivar quando o metrô começar a circular nas linhas de Maracanaú e Caucaia, embora a data de entrada em operação destas linhas ainda esteja indefinida. Entretanto, torna-se urgente uma ordenação do uso das áreas do entorno das estações de metrô, direcionadas para aqueles serviços e tipos de comércio que venham a fortalecer a área central em direção ao Benfica, outro importante corredor cultural.

Portanto, é recomendável que as atividades de indústria e serviços que estejam integradas com os setores potencialmente mais competitivos de varejo, turismo histórico-cultural e administração pública sejam reforçadas e encorajadas a permanecer e florescer no Centro.

2.2 NO CAMPO FÍSICO-TERRITORIAL: A ESTRUTURAÇÃO URBANA PARA O CENTRO DE TODOS

Pela importância que intervenções de caráter estruturante têm demonstrado em projetos de requalificação de zonas centrais, poder-se-ia dizer que as diretrizes neste item apresentadas dizem respeito aos pontos focais sobre os quais devem incidir soluções urbanísticas (MAPA Nº 03) capazes de atrair habitantes e visitantes de todas as classes de renda, melhorar a qualidade do espaço público, alcançar a eficiência da mobilidade urbana, e promover o realce e a proteção do patrimônio histórico do Centro de Fortaleza. Para isso, indispensavelmente devem incluir:

- Acessibilidade ampla na periferia do núcleo central (limitado pelos *boulevards* Imperador, Duque de Caxias, Dom Manuel e pela avenida Presidente Castelo Branco), com recepção

conveniente para automóveis em estacionamentos imersos em *clusters* de uso misto de alta densidade (MAPA Nº 04), em proximidade caminhável com um sistema de transporte local silencioso e não poluente (tipo bonde elétrico). Dentro deste núcleo, a mobilidade confortável seria apoiada pela implantação do sistema de tráfego calmo, com ampliação do espaço para circulação de pedestres, retirada do tráfego de passagem e moderação das velocidades (MAPA Nº 05);

- Chance para interação entre pedestres em toda a cadeia dos espaços públicos (MAPA Nº 06), com valorização do meio ambiente (MAPA Nº 07);
- Atração de novos negócios competitivos e apoio e ampliação dos negócios competitivos existentes a partir das mudanças da geografia de conveniências e de oportunidades (novos *clusters* de uso misto combinados com os circuitos da nova mobilidade) (MAPA Nº 08);
- Incremento de densidades apoiada em mistura de usos, visando a recuperar a vida comunitária dia-e-noite e favorecendo a criação de estoques espaciais para balancear crescimentos de valores de aluguel, decorrentes da futura mudança de qualidade urbanística da zona;
- Relocalização, mesmo que em parte, de sedes de serviços públicos, devidamente coordenada com a implantação de moradias convenientes para funcionários;
- Atração de novas âncoras econômicas para obter a implantação gradativa de *clusters* de uso misto, com a presença de moradias e revitalização do espaço público em horas do dia e da noite. O papel de um novo sistema de mobilidade é o elemento pioneiro e fundamental para caracterizar este padrão de atratividade;
- Incentivos financeiros devidamente coordenados, incluindo: abatimentos de taxas, incrementos de financiamentos específicos; estratégias de *marketing*, incentivos a projeto especiais, incentivos para investimentos em propriedades centrais, adoção da forma de operações urbanas consorciadas, decisões urbanísticas de uso de solo, iniciativas de realce ao patrimônio histórico edificado;
- Criação de estruturas arquitetônicas para novas inserções com mistura de usos e alta densidade;
- Interdição à construção de *shopping centers* orientados pelo automóvel no raio de influência competitiva da região do chamado *centro expandido* (limite oficial do Bairro), dando preferência à implantação do padrão comercial das galerias (CROQUIS) e *malls* de acesso orientado pela mobilidade pedestre;

- Inclusão de programas que favoreçam à diversidade do consumo e do entretenimento, fazendo do Centro um lugar metropolitano de máxima escolha, de acordo com as necessidades das variadas camadas da população;
- Aprendizado, com o *shopping*, do modelo de gestão centralizada e a capacitação para atrair compradores;
- Atração de moradias a partir do efeito de demonstração materializado de algum elemento da cadeia de conveniências e, em seguida, implantação de oportunidades de trabalho, evitando sempre os projetos isolados de uso único, porque sua escala jamais terá a influência de um verdadeiro protótipo e não viabilizará segurança, estacionamentos e apoio para a escala ideal do consumo de vizinhança (MAPA Nº 09);
- Construção do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras como âncora irradiadora de enormes potencialidades em relação ao futuro Centro revitalizado (ANEXO Nº 01).

Assim, pretende-se fazer do Centro um foco da variedade de usos e atividades que possam criar um ambiente vibrante nas 24 horas do dia, promovendo-o como:

- Um centro do caráter cívico e das celebrações de toda a comunidade;
- Um centro de varejo regional diversificado, atendendo a classes de renda diversificadas;
- Um centro atrativo para a localização de escritórios de atividades privadas e de governo, nas escalas federal, estadual e local;
- Um centro conveniente para a implantação de moradias diversificadas em vários tipos e níveis de renda;
- Um centro que constitua localização principal para a indústria do entretenimento, associada com atividades culturais e artísticas;
- Um centro estratégico para a instalação de equipamentos educacionais em todos os níveis.
- Um centro que possa comportar convenções, congressos e feiras, de forma a implantar aí uma potente âncora econômica e ao mesmo tempo cultivar em sua área de influência as atividades turísticas relacionadas; e
- Um centro de estruturas históricas e patrimoniais protegidas e realçadas.

Enfim, como condição indispensável à consolidação destes “centros” pretendidos, está o desenvolvimento de um sistema de mobilidade urbana capaz de proporcionar conforto para a

caminhada, e de domesticar o tráfego de veículos e tornando-o mais atraente para visitantes e moradores.

As diretrizes a seguir descritas englobam temas diretamente relacionados à *diversificação do uso do solo*; à *implementação de um desenho urbano de qualidade para pedestres*; à *valorização do patrimônio histórico*; ao *desenvolvimento de um sistema eficiente de mobilidade*; e à *requalificação do sistema de espaços públicos*, em adição às diretrizes de desenvolvimento econômico setorial já apresentadas. Juntas, visam incrementar, seletivamente, a competitividade do Centro.

2.2.1 DIVERSIFICAÇÃO DE USOS DO SOLO

Quanto ao uso do solo, na tentativa de consolidar uma vibrante zona central, deve-se ter os seguintes objetivos:

- Incentivar a **mistura de usos** para os projetos situados dentro da área da zona central, de forma a gerar altos volumes de pessoas nas rotas de componentes das mobilidades e grandes desenvolvimentos em áreas de influência e proximidade pedestre em relação às estações;
- Promover o desenvolvimento de uma cadeia variada de **habitações de alta densidade** dentro da zona central e em suas adjacências;
- Promover a proteção do **comércio de varejo** existente e incentivar o desenvolvimento de novas cadeias de estabelecimentos comerciais, ao nível da rua e com as faces voltadas para espaços públicos;
- Promover a alta qualidade em projetos de desenvolvimentos de **novas estruturas de uso público** que venham a servir como demonstrações de princípios inovadores de desenho urbano para a zona central;
- Facilitar a revitalização do Centro pela criação de **bairros especiais / temáticos**, como os de música e entretenimento, atividades de arte e cultura, centro cívico, mercados etc. (a exemplo do projeto *Shopping Centro*, em andamento);
- Locar importantes **serviços comunitários, edifícios públicos e atividades cívicas e culturais** dentro de uma distância facilmente caminhável a partir das estações de transporte; e

- **Desencorajar os usos baseados e dependentes de veículos motorizados** e outros tipos de usos que geram baixo volume de pessoas e alto volume de veículos a partir de sua localização na zona (armazéns, comércio de atacado, postos de serviços etc.).

Para tanto, devem ser adotados os seguintes padrões estruturadores:

- Inserção de novos componentes e promoção de aspectos da forma urbana, visando a incrementar o desenvolvimento de diversas comunidades que proporcionem uma mistura de usos com variedade de empregos;
- Criação de estruturas convenientes para as oportunidades recreacionais e sociais, como ofertas de amenidades atrativas dentro de uma distância caminhável em relação às futuras estruturas residenciais da zona central;
- Oferta de condições físicas atrativas para implantação de equipamentos educacionais ancorados na eficiência do plano de mobilidades, podendo incluir estruturas de ensino superior e pesquisa diversificadas, colégios, tele-centros e atividades relacionadas;
- Inserção de programas e usos que resultem em novas urbanizações, capazes de influir na qualidade das vizinhanças e em sua diversidade;
- Indicação de melhoramentos infra-estruturais decisivos na requalificação do tecido, cuja implantação gradativa tornem o Centro atrativo a novos empreendimentos imobiliários. Neste caso, a qualidade do espaço público e dos instrumentos da mobilidade urbana terá papel decisivo;
- Definição de diretrizes visíveis para criação de oportunidades de desenvolvimento apoiadas em um programa do tipo “viva perto do seu trabalho”, com funcionamento de moradias de caráter social, dentro de diretrizes coordenadas em um *Master Plan* da zona central. Este programa deverá premiar com incentivos projetos de habitação com localização eficiente em relação aos centros de empregos existentes ou que venham a ser criados por influência deles;
- Elaboração de um plano de inserções urbanas, a partir de um inventário de terrenos subutilizados e de estruturas em declínio, visando à criação dos *clusters* de uso misto em posicionamento estratégico em relação à nova mobilidade;
- Estruturação de áreas públicas e estruturas arquitetônicas para atividades convergentes de celebração, arte e cultura, complementando sistemas gerais de atrativos para visitantes turísticos;

- Definição do conjunto de componentes e elementos de aglutinação física e programática para a formação de comunidades e novas vizinhanças na zona central, de maneira a formar um padrão de eficiência adaptável à diversidade de cada situação;
- Elaboração de padrões de desenvolvimentos para grandes estabelecimentos de varejo, confrontando seus impactos e ensaiando um mapa sistêmico de situações estratégicas em relação às novas centralidades e futuras vizinhanças;
- Localização e criação de padrões de desenvolvimento para urbanizações centrais convenientes, onde existam vistas e espaços especiais de qualidade cênica;
- Adaptação de estruturas de velhas fábricas desativadas existentes no Centro como cenário adequado para inserção de componentes e programas de influências requalificadoras;
- Desenvolvimento de programas arquitetônicos diversificados para os “corações” das comunidades, a exemplo de tipologias adequadas para moradia de solteiros, casais sem filhos, idosos e combinação de moradia e comércio, podendo incluir algumas situações mistas de moradia, comércio de face para a rua e pequenas indústrias ou serviços nos primeiros pavimentos;
- Elaboração de modelos para os centros de vizinhanças, de forma a conter um programa diversificado, incluindo comércio de vizinhança com lojas de face para rua, pequenos *shoppings* de orientação pedestre, entretenimento, esporte, centros educacionais, estação de transporte público e centros de empregos na escala comunitária;
- Previsão de uma intervenção de renovações urbanas visando à implantação de um Paço Municipal, com seus complementos de instalações de trabalho e espaços públicos em escala convenientes, de maneira a configurar a imagem pública da liderança comunitária e promover com eficiência um *cluster* prototípico de desenvolvimento de alta capacidade de influência e atratividade para empreendimentos em sua vizinhança;
- Elaboração de um plano sistêmico da cadeia de espaços públicos, integrada com os espaços naturais de maneira integrada com a circulação de pedestres e um novo plano de mobilidade;
- Integração ao processo de revitalização da zona central de um plano de uso do solo "*masterplanejado*" para o corredor do futuro sistema Metrofor, com planejamento específico das áreas de influências das estações, de maneira a capturar o máximo de

benefícios da implantação do sistema no que concerne à formação de novos *clusters* de uso misto;

- Criação de uma estratégia de uso do solo harmonizada com alta acessibilidade, com tratamento multi-nodal para a zona central, ancorando os focos históricos de comunidades urbanas às estruturas de espaços públicos, transporte público, rede de estacionamentos e grupos arquitetônicos de uso misto. Dessa forma se dará a explosão de requalificações urbanas a partir dos núcleos das comunidades com capilarizações para as zonas secundárias por processo gradual;
- Projeto da obtenção do balanceamento e qualificação da estrutura multi-nodal e da vitalidade final das zonas, quando será indispensável coordenar a existência de habitações diversificadas em tipos e custos, vinculadas à existência, em cada nó, de âncoras de emprego e renda, apoiadas por atividades de varejo, lazer, serviço e transporte público, inter-relacionados por um raio de caminhada medido a partir do coração da comunidade;
- Reurbanização e intensificação de usos, quando necessários, feito de forma equilibrada, visando a proteger os usos e estruturas atuais que apresentam sinais de vitalidade;
- Redesenho de zonas e parcelas sub-utilizadas ou “miolos” de quadra, incluindo sua conectividade com o sistema dos espaços públicos e visando à ampliação e eficiência do circuito de pedestres, uma vez que as quadras atuais têm perímetro de dimensão excessiva para apoiar as caminhadas. Esta modificação tem as vantagens de ampliar as faces comerciais da zona central, oportunizar a criação de “galerias” e dilatar o espaço para circulação pedestre, de forma ambientalmente confortável e adequada às condições climatológicas fortalezenses;
- Consideração de que os usos locais existentes economicamente viáveis deverão servir de apoio de partida para o processo de reurbanização. Da mesma forma, novos usos que estão à procura de uma mistura ideal de uso do solo, poderão ser introduzidos como inserção urbana renovada e oportuna;
- Conversão dos usos existentes com baixa densidade em usos de alta densidade para que se tornem consistentes com o princípio de comunidades compactas, mais econômicas e caminháveis, em conveniência com o transporte público acessível e o ambiente de tráfego calmo priorizado para pedestres;
- Promoção de incentivos para que praças e parques recebam sempre em sua caixa periférica adjacente (formada por ruas de comércio), as funções e usos de varejo e

moradia. Essa forma cria lugares seguros, adequados para conveniência, encontros e eventos públicos, produzindo a vigilância informal da própria comunidade;

- Criação de habitações que venham a se situar no centro renovado, numa distância máxima de 400m em relação à localização da estação de transporte público local ou do metrô. Na medida do possível, as estações do transporte público local deverão estar sempre situadas no foco das futuras comunidades, na geografia de conveniências gerais do cotidiano dos futuros moradores;
- Distribuição das áreas de estacionamentos no perímetro do núcleo central definido pelos *boulevards*, sempre em interiores de quadras, contornados por um anel de lojas e por atividades com a face para a rua, evitando paredes “cegas” e de forma conveniente com a geometria típica das quadras da zona central, permitindo ainda a formação de *clusters* de uso misto por meio da adoção das projeções comerciais periféricas. Em alguns casos, estas projeções poderão se repetir em vários pavimentos, permanecendo a garagem no “miolo” central, ou, em outros casos, instalar o anel comercial apenas no térreo e utilizar os pavimentos superiores como ampliação das garagens;
- Definição de instrumentos de gerenciamento do processo de reurbanização para obtenção dos resultados desejáveis expressos em um futuro *Master Plan* da zona central. A estratégia básica deverá limitar os processos em determinadas áreas e incentivar desenvolvimentos em outras. Neste caso, deverão ser usadas variadas regulamentações do gerenciamento da reutilização, das alterações de valores e dos instrumentos de incentivos, tais como:
 - Redução do potencial de urbanização em áreas onde a crescimento deve ser desencorajado;
 - Limitações de cotas anuais de autorização para construção em determinado setor urbano;
 - Reforço de infra-estruturas e conveniências usadas como incentivos em áreas de re-desenho urgente;
 - Definição de processos rápidos e desembaraçados de permissão para construir onde o futuro *Master Plan* aconselhará crescimento;
 - Bônus para aumento de densidade em troca de amenidades sociais tais como: proteção ambiental, proteção patrimonial, proteção cultural, habitação social, creches etc;

- Zoneamento flexível, provocando empreendedores para propor inovações em urbanização e programas de uso misto que venham a promover os objetivos do futuro *Master Plan*;
 - Transferências dos direitos de urbanização de áreas onde o crescimento não é desejado para onde o crescimento já é concentrado; e
 - Redução da escala de estacionamentos onde são desejáveis os centros de uso misto orientados para o pedestre.
- Aproveitamento das estruturas lineares dos dois principais recursos hídricos que atravessam a zona central, correspondentes aos rios Pajeú e Jacarecanga, que se apresentam como base ideal para implantação de urbanizações convenientes com a proteção ambiental dos recursos e, ao mesmo tempo, se configuram como grandes oportunidades da instalação de sistemas de transportes públicos locais margeando paisagens naturais e amparados pelo corredor linear de bicicletas em convívio com o parque linear e sob o controle visual das futuras estruturas habitacionais;
 - Implantação de um projeto de desenvolvimento da zona central que passa, inevitavelmente, como já citado anteriormente, pela retirada da função atacadista que ainda permanece na área do Rio Pajeú. Nesta região se situa uma das maiores oportunidades de desenvolvimento imobiliário apoiado por procedimentos de proteção das faixas ambientais do recurso, formando uma cadeia inter-relacionada de mobilidade com paisagem, recreação e usos mistos liderados pelas habitações, e apoiados por centros de emprego ligados a serviços e escritórios;
 - Configuração de uma seqüência linear para o projeto Pajeú, que poderá se desenvolver entre os pólos terminais da área do Poço da Draga e de seu cruzamento com o *boulevard* ao sul, na altura da Avenida Heráclito Graça. Neste desenvolvimento, poderão ser instaladas várias unidades de comunidades compactas de raio caminhável (400 m) incluindo em seu programa principal, uma “*clusterização*” de uso misto, e devidamente referenciadas por um *core* onde se instalarão os serviços locais do cotidiano e a estação do transporte local. A variação temática das centralidades inclui marcos de referência fundamentais como nós do futuro sistema, tais como o Parque da Criança, a Praça do Coração de Jesus, o conjunto de estruturas de escritórios na altura do Beco dos Pocinhos (Palácio Progresso e edifícios C. Rolim), a região da Praça dos Leões e Justiniano de Serpa, a região da Catedral Metropolitana (conexão como o Metrofor), o Mercado Central,

o Forte de Nossa Senhora da Assunção e finalmente a região do nascedouro da cidade, no Poço da Draga;

- Melhoria da conectividade entre o Centro e a zona leste, aproveitando devidamente a condição de "portal" que poderá ser oportunizado com o traçado do Corredor de Reurbanização do Pajeú, cujo desenvolvimento será fronteiro ao núcleo central, o que poderá ser obtido por meio de acessos bem gerenciados, estacionamentos estratégicos e cruzamentos redesenhados de forma conveniente com a nova qualidade da zona.

2.2.1.1 Recuperação da Função Habitação do Centro

Uma das questões mais prementes afeitas à diretriz de diversificação de usos no Centro é a reabilitação da função moradia, capaz de dinamizar o Bairro, não só durante o dia, mas também em períodos noturnos. Em geral, em áreas deterioradas como as do Centro Histórico (quadrilátero formado pela Av. do Imperador, Av. Duque de Caxias, Av. Dom Manuel e faixa litorânea), a forma de habitação mais freqüente é o cortiço, formado pela subdivisão de antigos casarões em numerosos cubículos, que são alugados a imigrantes recentes cuja capacidade de pagamento é muito limitada. Isto acontece porque as edificações abandonadas pelos moradores ricos e pelas empresas são reaproveitadas por grupos de menor renda, em geral, carentes de moradias adequadas e de serviços. Fato notório é que o funcionamento do mercado imobiliário não facilita este aproveitamento, pois a lucratividade é quase sempre incerta.

Nesta perspectiva, um projeto de renovação urbana que leve em conta o reaproveitamento racional do ambiente construído direcionado para uma demanda intermediária corre alguns riscos se parcerias público-privadas não forem bem explicitadas e negociadas em termos de compromissos formais. Os capitais privados terão pouco interesse neste tipo de investimento pelo tamanho da escala que tais empreendimentos requerem, o que implica em ter que tratar com um grande número de proprietários, além da soma de recursos envolvidos. Isto é relevante, pois existem riscos mercadológicos quanto ao investimento, que não garante de antemão uma demanda solvável para os imóveis renovados.

A requalificação do Centro de Fortaleza será uma oportunidade para ampliar o acesso à moradia ao trabalhador que não tem inserção no mercado formal de imóveis. No entanto, a regulação entre salário e preço da moradia é uma questão mais abrangente, social, política e econômica. Os programas habitacionais em áreas centrais exigem linhas específicas de

financiamentos, assim como legislação urbanística também específica. O governo municipal tem pouca influência na regulação do financiamento imobiliário, mas tem muita importância na regulação fundiária e imobiliária urbana, o que apontaria para uma ação pactuada entre ambos os agentes.

Considerando as questões acima, ao se pensar em um projeto de habitação na agenda de reabilitação do Centro de Fortaleza, devem ser considerados três fatores, além do fato que existem hoje, no Bairro, 69 mil trabalhadores, mais do que os seus 24 mil habitantes:

- A potencialização da infra-estrutura e do ambiente construído para atender a função social da moradia, direcionada para a população pobre, que mora no Centro atualmente ocupando subsolos, velhos estacionamentos, salas vazias e barracos;
- A adequação de edifícios de escritórios vazios, com custos baixos, para atender a demanda de trabalhadores e profissionais autônomos que trabalham no Centro, parcela da população que tem renda média para participar de um programa habitacional específico para estas áreas, através da Caixa Econômica Federal;
- A não recomendação, em curto prazo, de investimentos em imóveis voltados para as classes alta e média alta, uma vez que os empreendedores imobiliários não estarão dispostos a correr riscos antes que as propostas deste Estudo se tornem uma realidade para atração desta faixa da população. Ainda assim, seriam necessários incentivos econômicos, como por exemplo, a redução do IPTU.

Assim, espera-se que parcerias público-privadas possam consolidar com êxito esta proposta de reabilitação da moradia no Centro Histórico de Fortaleza.

2.2.2 CONSOLIDAÇÃO DE ALTO PADRÃO DE ESPAÇOS PARA PEDESTRES E AMENIDADES URBANAS

Esta diretriz estabelece íntima relação com o desenho urbano, que deve perseguir, no Centro, os seguintes objetivos:

- Promover uma **ambiente pedestre confortável**, seguro e visualmente atrativo;
- Reforçar a qualidade da **paisagem de rua** por meio de incentivos à construção de estruturas com **faces comerciais térreas e amenidades nos passeios**, devidamente compartilhados por árvores e outras formas de proteções;

- Proteger e melhorar o **acesso visual ao longo dos corredores/promenades** mais importantes, para realçar os aspectos singulares destas paisagens urbanas e de suas estruturas históricas;
- Incentivar, promover e melhorar a **acessibilidade para pessoas com necessidades especiais de locomoção**; e
- Incentivar o **desenho criativo do espaço público**, incluindo uma correta disposição de arte, paisagismo, mobiliário urbano, iluminação pública, iluminação de estruturas históricas, sinalização, materiais de construção, usos ao nível da rua, e as boas relações entre espaço público e usos adjacentes privados.

Para tanto, devem ser adotados os seguintes padrões estruturadores:

- Inserção de estruturas físicas com capacidade sinalizadora de realce da qualidade e individualidade das novas comunidades que se formarão, por meio de melhorias na expressão caráter do ambiente construído, incluindo a paisagem de rua com capacidade de apoiar a caminhada de maneira confortável, pondo em foco os edifícios históricos, promovendo interação comunitária e ambiente seguro para pedestres locais e visitantes;
- Promoção de situações de melhorias das estruturas comerciais, adotando aperfeiçoamentos na prática das “galerias” e pequenos *malls*, por meio do desenvolvimento de padrões prototípicos e evitando, na medida do possível, o surgimento de grandes estruturas comerciais concentradas e dependentes do acesso por automóvel;
- Implantação de correta arborização, acompanhada do desenho de micro-arquiteturas e amenidades no espaço público, visando incrementar o conforto ofertado ao pedestre. Neste conjunto se incluem: sinalização; iluminação pública e luminotécnica; iluminações especiais para as estruturas de importância patrimonial histórica, com valorização das linhas arquitetônicas das edificações e fiações embutidas subterrânea;
- Promoção, sempre que possível, da inserção de edifícios públicos, com proeminência no coração das comunidades centrais;
- Criação de inserções de novas construções, redesenhos de massas arquitetônicas ou criação de novas cadeias de espaços públicos, de forma a intensificar usos e densidades e melhorar os aspectos espaciais da relação entre espaços públicos e espaços privados;
- Interdição de programas de atividades que demandem construções de paredes “cegas” com face para espaço público e estímulo à criação de trechos contínuos (pelo menos 50%

da extensão) de fachadas envidraçadas com vitrines ou transparências entre o espaço interno do estabelecimento e o externo dos passeios, visando obter a vitalidade e a segurança do espaço público; e

- Priorização da urbanização de espaços livres no interior das quadras, que deverão ser realizados em continuidade com a cadeia dos espaços públicos existentes na vizinhança, criando desta forma uma nova cadeia de circuitos pedestres, ampliando o espaço de passeios e oportunizando a criação de “galerias” comerciais.

2.2.3 VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Outrora uma zona de intensa movimentação política, cultural e social, a área central foi perdendo sua importância como espaço de convivência social, e hoje sofre de um crescente esvaziamento e conseqüente degradação física de seus equipamentos urbanos e, em particular, de seus monumentos arquitetônicos.

Considerando um projeto mais amplo de requalificação da zona central, a importância destas edificações de eminente valor cultural reside no fato de poderem constituir pólos indutores de um fluxo de visitação turística motivada tanto por seu valor inerente de bem cultural, como também através de sua ocupação e utilização efetiva por equipamentos de interesse, já que, atualmente, encontram-se subutilizadas, em sua grande maioria.

Apesar de uma distribuição espacial pulverizada, a maioria destas edificações de interesse forma núcleos que, ao se interligarem, favorecem um caminhamento de muito interesse. A valorização destes núcleos faz com que se delineiem, nesta área de estudo, três macro-zonas de interesse de paisagem edificada, quais sejam:

- a. Núcleo 01: *Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e seu entorno*: Esta área detém ainda grande parte de edificações do tipo “armazéns de carga”, que são parte importante da história econômica da Cidade, localizados na antiga zona portuária de Fortaleza. Tem como pólo central a moderna edificação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, que dispõe de grandes atrativos turísticos, como museus, teatros, planetário, cinemas e anfiteatro. Além das fachadas dos antigos armazéns que compõem esta área de interesse cultural, fazem parte deste núcleo outras edificações isoladas, como o Seminário da Prainha, o prédio da Alfândega e o Teatro São José, a sede da Secretaria da Fazenda e o edifício do Palácio dos Exportadores;

- b. Núcleo 02: Corredor Cultural da Rua Dr. João Moreira e entorno: Pontuado por edificações importantes tanto do ponto de vista histórico como estético, que compõem um caminamento muito homogêneo. Nele está localizado também o sítio histórico da formação inicial da Cidade. As edificações de interesse do roteiro reforçam a importância deste acervo histórico de nossa cidade. São elas: Fortaleza de Nossa senhora da Assunção, Passeio Público, Edificação da COELCE, Estação João Felipe e Galpões da RFFSA, EMCETUR, Arquivo Público, Sobrado Dr. João Lourenço, Antigo Mercado Central, dentre outros;
- c. Núcleo 03: Praças Históricas: Refere-se ao *core* da cidade, à área que reflete uma época da história econômica, social e cultural da cidade de Fortaleza no século XIX. O uso atual é predominantemente comercial, mas com equipamentos religiosos, institucionais e de lazer, que constituem elementos de destaque na paisagem urbana. Destacam-se quatro praças, cujo entorno contém edificações de muito interesse:
- Praça do Ferreira: Área que está sendo objeto de trabalho de requalificação de fachadas, desenvolvidas pela OSCIP Ação Novo Centro;
 - Praça General Tibúrcio (popularmente conhecida como Praça dos Leões): Contém três edificações tombadas a nível federal e/ou estadual (Igreja do Rosário, Museu do Ceará e Academia Cearense de Letras), além de algumas fachadas ainda conservadas em seu entorno, que compõem uma área grande interessante para visitaçãõ;
 - Praça José de Alencar: Nela está localizado o Teatro José de Alencar, exemplar singular de arquitetura metálica, tombado a nível federal. Há ainda, duas outras edificações de interesse cultural, que são a antiga Escola Normal (atual sede do IPHAN-4ª SR, tombado pelo Estado) e a Igreja de Nossa Senhora do Patrocínio (em processo de tombamento estadual), além do próprio Monumento a José de Alencar (tombado provisoriamente a nível municipal); e
 - Praça do Carmo: Aí estão localizadas a Igreja do Carmo e o Instituto Histórico, com processos de tombamento sugeridos.

Enfim, diante do exposto, tem-se como principais objetivos da diretriz de valorização do patrimônio histórico do Centro:

- Valorizar o **caráter individual das edificações** de valor histórico, tais como o Teatro José de Alencar, o Passeio Público, o Edifício e o Cine São Luiz, o Forte Nossa Senhora de Assunção e muitos outros componentes únicos da paisagem urbana central;

- Consolidar o **potencial conjunto dos núcleos** do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura e seu entorno, do Corredor Cultural da Rua Dr. João Moreira e seu entorno, e das Praças Históricas;
- Promover o **diálogo harmônico entre o velho e o novo**, respeitando as regras relativas à proteção do patrimônio e às relações de proximidade com escolas, comércio de vizinhança, praças, áreas de esporte e estações de transporte público;
- Resgatar o **apelo simbólico** do Centro;
- Fomentar a **visitação e o turismo histórico-cultural**, que resultam em benefícios econômicos, uma vez que a atividade poderia produzir mais dias de permanência de visitantes e maiores rendas provenientes de gastos por eles efetuados;
- Elevar os **valores das propriedades comerciais** e residenciais do Centro; e
- Aumentar a **oferta de estruturas históricas para conversão em novos usos**, e dinamização da zona central.

Para tanto, devem ser adotados os seguintes padrões estruturadores:

- Criação de um programa intensivo de reabilitação de estruturas históricas como forma de gerar empregos, apoiar a mão-de-obra especializada, e resultar em mais negócios locais além da própria construção de novas estruturas;
- Desenvolvimento de meios para elevar o nível de educação da população para a importância da proteção das estruturas históricas centrais e os seus significados cultural e econômico;
- Implantação de sistema de tráfego que minimize os pontos de conflito entre os veículos e as edificações, que podem prejudicar o acesso e a visibilidade das edificações históricas, bem como prejudicar a sua conservação, devido à emissão de gases nocivos e à trepidação;
- Formulação de roteiros de visitação às edificações históricas, a serem realizados pelo pedestre e pelo veículo. Neste último caso, poder-se-ia complementar o percurso com edificações geograficamente afastadas da zona central, como o Palácio da Abolição, a Casa Thomaz Pompeu Sobrinho, a Casa José de Alencar, as Oficinas do Urubu, o Mercado dos Pinhões e o Farol do Mucuripe;
- Sinalização urbana adequada, que informe e desperte a curiosidade para o conhecimento dos monumentos de valor histórico;

- Instalação de mobiliário urbano adequado, que não comprometa a acessibilidade e visibilidade às edificações históricas;
- Projetos de utilização das edificações históricas com programas compatíveis com a sua estrutura física;
- Tombamento, em nível estadual, das seguintes edificações: Palácio dos Exportadores, Hotel Excelsior e Casa de Juvenal Galeno;
- Tombamento, em nível municipal, das seguintes estruturas/edificações: Praça do Ferreira, Farmácia Oswaldo Cruz, Colégio da Imaculada Conceição, e Escola Jesus, Maria e José;
- Articulação com a Prefeitura Municipal para a dispensa do pagamento de taxas quando da realização de obras de conservação; e
- Considerar a área resultante da sobreposição das áreas de proteção de entorno de cada edificação uma única zona especial, com regulamentação urbanística específica em relação a uso e ocupação do solo, publicidade e propaganda, legislação tributária, etc., porém sem que isto interfira nas possibilidades de renovação do Centro.

2.2.4 ESTRUTURAÇÃO DE UM EFICIENTE SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

A estruturação de um sistema de mobilidade urbana para restaurar o Centro Urbano de Fortaleza deverá assegurar que o transporte público (metrô, bonde e ônibus) seja efetivamente integrado com o planejamento de uso do solo, e que seja apoiador de outras políticas-chave, particularmente:

- Desenvolvimento econômico relacionado com regeneração urbana;
- Oportunidades sociais de inclusão;
- Criação de um ambiente saudável no sistema dos espaços públicos;
- Melhorias qualitativas para os espaços abertos e áreas de valor ambiental;
- Melhorias substanciais na qualidade de vida na zona central; e
- Apoio definitivo aos programas de atração para visitação turística.

Assim, a diretriz neste item apresentada tem como objetivos:

- Desenvolver um **plano abrangente de transporte público**, enfatizando o **fluxo de pedestres e modos alternados de transportes** dentro da zona central;

- Manter os **padrões históricos da malha de vias**, promovendo **melhorias na dimensão dos passeios** a partir de **moderação de velocidade**, e implantando zonas de tráfego calmo;
- Promover o gerenciamento de tráfego através de uma **re-hierarquização efetiva das vias**, com atribuição de papéis locais e de passagem, conforme a cadeia dos novos usos do solo e a adoção de novos modos de transporte;
- Melhorar a **caminhabilidade e o ambiente das calçadas**, através de esforços combinados entre o setor público e o setor privado;
- Desenvolver uma estratégia abrangente de **estacionamentos**, incluindo requisitos apropriados, diretrizes, e incentivos para novos desenvolvimentos, e interditar estacionamentos que causem bloqueio ao bom desempenho do transporte público.

Para tanto, devem ser adotados os seguintes padrões estruturadores:

- Iniciativas de urbanização e uso do solo convenientes com a eficiência do futuro sistema;
- Boa coordenação dos componentes do sistema de transportes com um novo padrão de uso do solo para eliminar os efeitos poluidores e estressantes produzidos pela circulação e estacionamentos de ônibus no núcleo histórico do Centro, devolvendo espaços públicos confortáveis ao domínio dos pedestres, sem prejudicar as atividades comerciais apoiadas por redes de conveniências originadas dos fluxos de pessoas;
- Grande integração entre o sistema de transportes e os usos do solo aos quais apóia, utilizando as hierarquias multi-modais e assegurando a posição das estações nos focos de irradiação pedestre;
- Melhoria da qualidade dos serviços de transportes e da oferta de infra-estruturas de apoio;
- Incremento da atratividade dos destinos servidos pelos sistemas de transportes;
- Aproveitamento da rede interconectada de ruas, que permite assegurar facilidade, eficiência, segurança e caminhada prazerosa;
- Criação de uma hierarquia simples e legível para o sistema de uso de malha de vias, visando à acessibilidade auto-orientada de forma devidamente domesticada e submetida à prioridade do tráfego calmo de caráter pedestre como forma principal;

- Remoção do tráfego de passagem, principalmente ligações do tipo leste-oeste que passam pelo Centro e deverão permanecer espaçadas e fora do núcleo central, contendo no espaço interior de seu intervalo o campo das mobilidades pedestres e o desempenho do transporte local. Em pontos adequados do perímetro do retângulo formado pelos *boulevards*, serão estrategicamente dispostos os estacionamentos estruturados. Deverão ser evitadas as travessias das vias de passagem pelas zonas de tráfego primárias assim definidas e, quando for o caso, evitar que funcionem como bloqueio ao tráfego pedestre;
- Desestímulo à circulação de automóveis no interior do núcleo histórico a partir da oferta de circulação confortável para tráfego de passagem (na direção leste-oeste) na região externa ao núcleo. Para obter esta solução, serão necessárias adaptações físicas na Avenida Domingos Olímpio e a criação de um trecho viário de caráter expresso na região norte, lindeira à avenida Monsenhor Tabosa, no intervalo compreendido entre a rua João Cordeiro e a Praça do Cristo Redentor. Neste ponto, o novo sistema se conectaria à Avenida Presidente Castelo Branco;
- Definição do papel das ruas conectoras alimentando múltiplas rotas para destinações locais desde as arteriais tendo seu uso predominante com automóveis e cargas. Elas podem formar uma cadeia de rotas criando alternativas de caminho através das futuras vizinhanças e no sentido dos maiores destinos, como o centro de transporte, focos de comércio, escolas, parques, centro de emprego etc. Estas vias não demandarão grandes secções desde que inseridas num funcionamento sistêmico, devidamente balanceados pela distribuição regular das intensidades de uso do solo;
- Definição do papel da malha de ruas estreitas do Centro, que poderá ficar adequadamente contida no intervalo entre os *boulevards* e as espinhas principais do sistema de transporte público local (bonde e metrô), formando bacias de captação de pedestres para o transporte, atendendo aos usos de cargas e emergências e tendo suas calçadas alargadas para atender no conforto da nova mobilidade pedestre. Esta forma de compartilhamento resultará em espaços públicos mais seguros para os circulantes, além de reduzir a demanda de cruzamentos de vias de diferentes intensidades de tráfego, e evitará acidentes decorrentes do excesso de velocidade;
- Desestímulo à criação de rotas de pedestres separadas da animação das ruas e das faces comerciais, bem como em situações de trechos desérticos sem fluxo de veículos. Estas rotas terão localização preferencial coincidente com o sistema de ruas, exceto nos pátios

em “miolos” de quadras ou “galerias”, que terão sua animação decorrente das faces comerciais instaladas nos limites das estruturas que os conterão;

- Reforma e alargamento das calçadas, combinadas com o uso de um transporte silencioso local, com a nova mobilidade urbana e com a adoção das técnicas de tráfego calmo, que apoiarão o ambiente para caminhada confortável, reduzindo o volume de tráfego e a dependência de uso do automóvel e, ao mesmo tempo, aumentando a eficiência do sistema de mobilidade;
- Criação de padrões de qualidade e segurança para os novos passeios (boas dimensões, forma agradável, arborização), de maneira a estimular a caminhada e reduzir a dependência do automóvel. A relação amigável entre bonde e circulação pedestre tem enorme poder de influência na restauração da qualidade ambiental de zonas centrais;
- Interdição e desestímulo, ao máximo possível, na zona central, de usos dependentes de tráfego automatizado, tais como, lavadora de carros, posto de serviço, armazenamentos, uso industrial, e transportadoras de carga;
- Definição de um modelo de mobilidade urbana que elimine a presença de ônibus no núcleo central histórico (área contida entre a orla e os três *boulevards* históricos), atribuindo-lhes o papel de sistema alimentador periférico a um sistema local de transporte público silencioso e não poluente. Para o êxito desta medida, deverá se aplicar o redesenho dos passeios e micro-arquiteturas no sentido de favorecer ao conforto dos pedestres e adotar técnicas de tráfego calmo, com moderadores de velocidade para os veículos participantes;
- Criação de estruturas de estacionamentos no perímetro dos *boulevards*, com localizações estratégicas em relação aos variados destinos ao alcance da caminhada (estação de bonde ou circuito de pedestres), de maneira tal que o operador tenha garantida a sua demanda a partir de usos compartilhados em várias horas do dia e da noite. Isto implica na criação de *clusters* de uso misto com componentes de uso misto em situação conveniente com a rede de estacionamentos;
- Ancoragem do núcleo urbano central a um sistema periférico à altura do anel dos *boulevards*, onde serão situados estacionamentos estruturados, com viabilidade apoiada em demanda 24 horas por sua inserção em futuras zonas de usos mistos com alta densidade. Esta rede de estacionamentos atenderá com conforto aos acessos por

automóvel proveniente das variadas zonas urbanas. A realização de lucros para seus operadores dependerá de mudanças de uso do solo em sua área de localização, as quais deverão atender à formação de *clusters* incluindo aí moradias, comércio, centros de empregos e estruturas convenientes com vizinhanças de alta densidade;

- Neste novo sistema de mobilidade, atribuição de papel alimentador ao sistema de ônibus, com movimentação limitada ao circuito dos *boulevards* formado pelas Avenidas Imperador, Duque de Caxias, Dom Manuel e Castelo Branco;
- Interdição, ao máximo possível, das localizações de acessos a estacionamentos em ruas com largura inferior a 8,00m. Os estacionamentos estruturados, quando ocorrerem, deverão ter suas paredes periféricas transformadas em um anel de pontos comerciais, evitando a configuração de grandes extensões de “paredes cegas”, evitando interrupções do circuito de pedestres, gerando insegurança e impactos negativos na qualidade do espaço público;
- Interdição de grandes concentrações de automóveis em um só estacionamento. Estes deverão se distribuir no perímetro do núcleo central definido pelos *boulevards*, se situar em interiores de quadra e ser contornados por um anel de lojas e atividade com face para a rua evitando paredes “cegas” sem serventia para a animação do espaço público. Neste caso, os futuros estacionamentos estruturados, caracterizados em sua forma mais eficiente por estruturas de três pavimentos, poderão ser instalados de forma conveniente na geometria típica das quadras da zona central, permitindo ainda a adoção das projeções comerciais periféricas. Em alguns casos, estas projeções poderão se repetir em vários pavimentos, permanecendo a garagem no “miolo” central;
- Ênfase na consolidação urbana e contemporânea dos princípios de tráfego calmo, onde o pedestre é privilegiado, a velocidade moderada, os passeios ampliados e apoiados com amenidades, e os transportes públicos locais ruidosos são eliminados. Todos estes requisitos são convenientes com a manutenção do tráfego de automóveis para moradores e circulação de veículos de serviços ou emergências. Entretanto, a partir da implantação do novo sistema este tráfego será bastante reduzido por força dos desvios estimulados do tráfego de passagem, pelas conveniências do sistema de bonde local ancorado em estacionamentos estruturados de disposição periférica;
- Apoio ao grosso volume de movimentação de pessoas, prioritariamente, pelo transporte público local, orientado em relação à caminhada. A cadeia de ruas centrais, por suas

poucas larguras, não será necessariamente incompatível com um sistema de mobilidade eficiente, uma vez que a pouca largura é adequada para aplicar moderação de velocidade. Além disso, a malha em “xadrez” tem alto padrão de conectividade e, uma vez ancorada em um uso do solo de boa distribuição e balanceamento (a nova centralidade em comunidades compactas caminháveis poderá realizar a eficiência deste sistema), permitirá uma excelente irrigação de tráfego local, agora em volume mais reduzido, alternado com o transporte local do núcleo e alterado em sua intensidade pela oferta de mobilidade pedestre com conforto;

- Configuração a nova estruturação urbana de forma que as futuras habitações se situem numa distância máxima de 400m em relação à localização da estação de transporte público local ou do metrô. Na medida do possível, as estações do transporte público local deverão estar sempre situadas no foco das futuras comunidades;
- Planos de demanda de viagens, incluindo iniciativas ligadas aos *clusters* dos usos mistos, devidamente coordenados com os estacionamentos e suas políticas de harmonização sistêmica;
- Obtenção de uma estruturação urbana de vizinhanças caminháveis e “*clusterizadas*”, para formar comunidades de usos mistos compartilhados, de forma a reduzir a dependência ao automóvel para ter acesso ao trabalho, às compras e aos serviços; e
- Compreensão de que a confiança dos investidores no futuro da zona central requer compromisso demonstrado e sustentado pelo poder público em parceria com a cidade. Isto deverá também se apoiar no entendimento de que o foco social e cultural de Fortaleza permanece firmemente ancorado em sua zona central histórica, como fica demonstrada por sua vitalidade como base do intenso comércio popular.

2.2.5 REQUALIFICAÇÃO DO SISTEMA DE PRAÇAS, PARQUES E ESPAÇOS ABERTOS DA ZONA CENTRAL

Quanto ao meio ambiente e aos espaços abertos, deve-se ter os seguintes objetivos:

- Promover um **planejamento setorial para os Parques Pajeú e Jacarecanga**, por meio de uma agenda coordenada de grande abrangência relativa às melhorias dos espaços públicos, cobrindo toda a extensão dos referidos recursos em seus trechos centrais;

- Melhorar os **acessos físicos e visuais aos parques, praças e recursos hídricos** do Centro, e promover desenvolvimentos de qualidade em proximidades destes patrimônios; e
- Promover **investimentos públicos e privados em pequenos pátios ou galerias**, a partir de criteriosa seleção destas localizações.

Para tanto, devem ser adotados os seguintes padrões estruturadores:

- Reintegração em um sistema contínuo dos trechos de terrenos que margeiam a diretriz do Rio Pajeú, que, juntamente com a remoção das atividades do atual comércio atacadista, proporcionarão a configuração de um Parque Central, apoiando a proteção ambiental, a atividade de recreação, a mobilidade urbana e às soluções de acessibilidade ao tráfego proveniente da zona leste;
- Reintegração, em um sistema contínuo, dos trechos de terrenos em estado de sub-uso que margeiam trechos do Riacho Jacarecanga, conectando a área de situação da Vila São José à Avenida Bezerra de Menezes, possibilitando a configuração do Parque Jacarecanga, apoiando a proteção ambiental, a atividade de recreação;
- Recuperação, com proteção ambiental e implantação de uso recreacional conveniente, do trecho de riacho situado no interior da gleba do Poço da Draga, com sua potencialidade de se tornar o *core* de um futuro complexo de uso misto, com usos relacionados com a área de influência do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, com o Centro Dragão do Mar e com a Pinacoteca do Estado do Ceará;
- Formulação de um desenho definitivo e integral do sistema de espaços públicos da zona central, considerando a formação de uma nova cadeia para a caminhada, de maneira conveniente com os critérios de tráfego calmo e com o sistema de transporte público local;
- Formulação de um desenho definitivo e integral para tratamento urbanístico da orla marítima em seu trecho compreendido entre a foz do Rio Pajeú e o futuro Museu do Mar, a se situar no aterro da Praia de Iracema. Este plano deverá apoiar a mobilidade de pedestres e ciclistas, além de guardar as devidas conveniências com as atividades turísticas, com a recuperação qualificadora das atividades da Praia de Iracema, com a restauração da Ponte Metálica e com a reforma da Ponte dos Ingleses;
- Consideração, em todos os projetos relacionados com a área do Poço da Draga e Praia de Iracema, da enorme potencialidade da zona para implantação de um aquário de alcance e atratividade para a região norte e nordeste, que, juntamente com o futuro Centro de

Eventos, com o Centro Dragão do Mar, com a Pinacoteca do Estado, com o *village* da Praia de Iracema, com o comércio da Avenida Monsenhor Tabosa e com o futuro Museu do Mar, formarão uma geografia notável para a atratividade turística de qualidade;

- Proteção e ampliação das áreas de drenagens naturais;
- Arborização sistêmica, incluindo os objetivos de sombreamento, amenização climática e efeitos estruturadores da paisagem para caminhada; e
- Consideração, em todos os projetos setoriais, da importância dos programas de atividades que formarão a caixa construída do entorno das praças públicas, misturando seus usos e administrando suas densidades de maneira a viabilizar o uso comunitário destes espaços como forma de garantir sua segurança, vitalidade e caráter de vizinhança.

3.0 - PROJETOS DECORRENTES DAS DIRETRIZES DE DESENVOLVIMENTO

3.1 COMPETITIVIDADE ATRAVÉS DE PROJETOS INTEGRADOS

Os projetos mais adiante apresentados contemplam o conjunto de diretrizes de desenvolvimento descritas em capítulo anterior, sendo que, em sua maioria, pelo amplo espectro de impactos que desencadeiam, não se relacionam especificamente com uma ou outra diretriz, exercendo influência sobre os demais setores econômicos. Isto acontece pela natureza sistêmica de que se revestem.

Justamente por esta interdependência e complexidade de relações, foi necessário fazer, no desenvolvimento deste capítulo de intervenções, uma distinção meramente metodológica entre aquelas intervenções públicas programadas e/ou já em andamento (MAPA Nº 10), que aqui se encontram incorporadas, e os projetos propostos. Tal decisão não ocorreu sem que fossem rigidamente observadas as interrelações entre os projetos e as sugestões e discussões havidas com o Comitê Municipal.

Com isso, espera-se que este Estudo ofereça, de fato, uma contribuição realista e articulada das possibilidades de atuação sobre o Centro.

3.2 INTERVENÇÕES PÚBLICAS PROGRAMADAS E/OU EM ANDAMENTO

De acordo com o exposto anteriormente, pode-se dizer que este Estudo incorpora, na medida em que são compatíveis com as diretrizes de desenvolvimento econômico e de estruturação urbana anteriormente apresentadas, grandes programas estruturadores para o Centro de Fortaleza, como o Centro Multifuncional de Feiras e Eventos, o Programa de Transportes BID-FOR e o Metrofor; além de ações como a do *Shopping* Centro, de iniciativa da Ação Novo Centro; e de intervenções de menor amplitude e de escala pontual, como as de patrimônio histórico⁵ (QUADRO Nº 04).

Sobre estas últimas, sabe-se que algumas delas já possuem seus projetos em fase adiantada de desenvolvimento, enquanto outras ainda se encontram em processo de negociação ou aguardam por liberação de verba, através de programas de financiamento. Enfim, são intervenções de grande impacto não apenas para o resgate do patrimônio histórico-cultural, mas para todo o processo de requalificação mais amplo que tanto se pretende para esta região da cidade.

⁵ Há, ainda, de se destacar a atuação privada pretendida para a restauração da Antiga Alfândega (Caixa Econômica Federal), com a implantação da Pinacoteca do Estado; e a restauração da Sociedade União Cearense para a implantação das sedes do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-CE), da Orquestra Filarmônica do Estado e do Memorial da Indústria (FIEC/SESI).

QUADRO Nº 04 – INTERVENÇÕES PÚBLICAS PROGRAMADAS / EM ANDAMENTO PELO GOVERNO DO ESTADO NA ÁREA DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO

BEM	COMENTÁRIOS
RESTAURAÇÃO DOS GALPÕES DA RFFSA E INSTALAÇÃO DO COMPLEXO CULTURAL ESTAÇÃO DAS ARTES	Projeto em desenvolvimento: visa à restauração dos antigos galpões da RFFSA, em atual processo de tombamento estadual, para a implantação da Estação das Artes, equipamento cultural composto pela Secretaria da Cultura, Conservatório Tchaikovsky de Moscou no Brasil, Estação Natureza - Caatinga (Fundação O Boticário), Memorial Chico Albuquerque (Aba Film), Núcleo de Capacitação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.
IMPLANTAÇÃO DO CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL NA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE	Projeto em negociação: ocupação da Estação João Felipe com a quinta unidade no país deste importante Centro Cultural, como equipamento complementar à Estação das Artes, por proximidade física e de usos.
RESTAURAÇÃO DO SOBRADO DR. JOSÉ LOURENÇO E INSTALAÇÃO DO MUSEU ANTROPOLÓGICO DO CEARÁ	Projeto de restauração completa do Sobrado, que atualmente encontra-se em avançado estado de deterioração, desde a estabilização de sua estrutura atual (em andamento), passando pela sua restauração e culminando com a execução de projetos museográfico e museológico para a instalação do Museu de Antropologia do Estado.
RESTAURAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO CEARÁ	Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR).
RESTAURAÇÃO DA PRAÇA GENERAL TIBÚRCIO	
RESTAURAÇÃO DAS FACHADAS DO SEMINÁRIO DA PRAINHA	
RECOMPOSIÇÃO FORMAL E CROMÁTICA DAS FACHADAS DO ENTORNO DO CENTRO DRAGÃO DO MAR DE ARTE E CULTURA	
RESTAURAÇÃO DA IGREJA E DA PRAÇA DO CARMO	
RESTAURAÇÃO DA IGREJA DE SÃO BERNARDO	
RESTAURAÇÃO DO PALACETE JEREMIAS ARRUDA (INSTITUTO DO CEARÁ)	
RESTAURAÇÃO DA FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO	
RESTAURAÇÃO DA CASA DE TOMÁS POMPEU	
RESTAURAÇÃO DO MUSEU DO CEARÁ (ANTIGA ASSEMBLÉIA PROVINCIAL)	
RESTAURAÇÃO DO PALÁCIO DA LUZ (ACADEMIA CEARENSE DE LETRAS)	
RESTAURAÇÃO DO TEATRO SÃO JOSÉ	
RESTAURAÇÃO DA ANTIGA CADEIA PÚBLICA (EMCETUR)	

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

É importante destacar que, junto ao projeto do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos, incorpora-se a componente de remoção e reassentamento da comunidade do Poço da Draga,

bem como a implantação de um Corredor na Avenida Monsenhor Tabosa, com o complemento viário para tráfego de passagem.

O inegável êxito comercial da avenida Monsenhor Tabosa, hoje atendendo ao consumo especializado de residentes e visitantes, combinado com as potencialidades de desenvolvimento de atividades turísticas complementares ao futuro CMFE – Centro Cultural Dragão do Mar e Pinacoteca Estadual (em fase de projeto) – atribui à zona urbana do bairro da Prainha um papel fundamental na revitalização do Centro. A situação estratégica do corredor comercial e das áreas em situação de sub-uso hoje existentes nos terrenos de fundo na face norte pode viabilizar, com eficiência, a solução indispensável para a retirada do tráfego de passagem que atualmente se desenvolve nas avenidas Almirante Barroso e Historiador Raimundo Girão. Nestas áreas, será possível a instalação de um elevador de circulação expressa, no trecho que segue da Rua João Cordeiro até a Praça Cristo Redentor, onde poderá ser feita a conexão com a Avenida Presidente Castelo Branco.

A solução definitiva permitirá, por força das condições topográficas, instalar um conjunto de estacionamentos estruturados sob o trecho do elevador, que teriam a serventia de atender ao desenvolvimento da área comercial, apoiar a recepção de automóveis para a futura área de tráfego calmo da região da Prainha e Praia de Iracema e ao mesmo tempo, realizar com êxito um programa de uso compartilhado dos estacionamentos (descrito em item mais adiante). Esta forma de compartilhamento em que uma mesma vaga serve a diferentes usos em diferentes horários, é a maneira viabilizadora para construção de estacionamentos como negócio rentável para os respectivos operadores.

O complexo formado por este programa terá capacidade de estabilizar o futuro desenvolvimento de atividades mistas de moradia, hotelaria e escritórios em estruturas verticais, no corredor linear da Avenida Monsenhor Tabosa e, ao mesmo tempo, ancorar o desenvolvimento das futuras atividades da Praia de Iracema, devidamente revitalizadas e promovidas pela mistura ideal de atividades dia-e-noite apoiada em estacionamentos acessíveis.

Quanto às intervenções do BIDFOR que guardam relação com a proposta de requalificação do Centro sugerida pela Consultora, é importante que sejam pontuadas, especificamente, o Corredor da Avenida Domingos Olímpio (cuja função é retirar o tráfego de passagem do núcleo central), o Corredor da Avenida Sargento Hermínio, e a Remoção de Estacionamentos do Núcleo Central.

Para realizar com sucesso o ambiente de tráfego calmo no núcleo histórico central, com oferta de circulação confortável para pedestres, apoiado por um circuito de transporte local de caráter silencioso e não poluente, é indispensável a remoção do tráfego de ônibus, o desestímulo ao tráfego de passagem no sentido leste-oeste e à circulação de automóveis em busca de estacionamentos. Para que isso ocorra como o desejado, torna-se decisiva a oferta atraente de condições para circulação de veículos com o objetivo de passagem, que poderá se reforçado com o papel da Avenida Domingos Olímpio.

3.3 PROJETOS SUGERIDOS PELA CONSULTORIA

Entre todos os projetos de caráter físico-estruturante sugeridos pela Consultora, o da implantação de um sistema de bonde na área central tem maior abrangência, por constituir o elo integrador dos demais, razão pela qual encontra-se melhor detalhado a seguir.

3.3.1 PAPEL DE UM FUTURO SISTEMA DE BONDE COMO COMPONENTE DA MOBILIDADE URBANA DO CENTRO DE FORTALEZA

Qual seria o papel de um futuro sistema de bonde na zona central de Fortaleza? A resposta a esta pergunta terá sua origem na análise da situação atual de desconforto pedestre na zona central, que jamais poderá atrair moradores de outras zonas e classes sociais, e que, em grande parte é resultante do acúmulo convergente de linhas de ônibus com seus respectivos estacionamentos em áreas significativas do Centro. A retirada dos ônibus do núcleo da zona central ensejará a transformação do quadrilátero compreendido entre as avenidas Imperador, Duque de Caxias, Dom Manuel e Presidente Castelo Branco, em uma zona de tráfego calmo, apoiada em bondes elétricos, com ampliação dos espaços de passeio, incluindo amenidades urbanas, permitindo o tráfego local de automóveis (exceto o tráfego de passagem) com velocidades devidamente moderadas e sendo a área alimentada por ônibus e por um anel de estacionamento convenientes com o circuito do bonde.

No caso de Fortaleza, o papel do bonde dentro da área do futuro núcleo de "tráfego calmo" a ser contido entre os *boulevards* será coadjuvado pelos ônibus alimentadores e pela adaptação da avenida Domingos Olímpio e do sistema viário formado pela avenida Presidente Castelo Branco e o prolongamento da rua José Avelino como duas vias de tráfego de passagem, no sentido leste-oeste.

A contribuição da adoção de um sistema de bonde para o incremento da competitividade da zona central de Fortaleza é definitiva e redundará em um padrão excelente de ambiente

central, privilegiando o pedestre livre dos excessos de ruídos, riscos de atropelamento e poluição aérea. Além destas razões, a implantação de um sistema de bondes, como ocorreu em inúmeras cidades do mundo, incrementa o atrativo para novos empreendimentos requalificadores dos padrões imobiliários. Além de tudo, o sistema de tráfego calmo com privilégio pedestre é amigável com o comércio de um modo geral, incluindo o comércio popular devidamente alimentado pelas situações de conveniências com a circulação tranqüila de potenciais compradores. Esta solução produz compensações definitivas no atual sistema de convivência entre o êxito de vendas do comércio popular e a circulação intensa e transbordo entre ônibus no núcleo da zona central.

Um ponto fundamental a destacar na proposição de um circuito de bondes elétricos, que cobriria a bacia do núcleo central histórico e associar-se-ia a um outro circuito percorrendo a zona do Poço da Draga e Praia de Iracema, é a impressionante capacidade de servir ao conjunto de monumentos e edifícios de importância e atratividade para visitantes. Esta condição poderia viabilizar os trajetos de visitação turística, possibilitando inclusive o percorrimto de todos os pontos de interesse com um único bilhete, como acontece em inúmeras cidades de mundo. No circuito proposto, o bonde elétrico conta com dezesseis estações e alcança quarenta destinos turísticos (MAPA Nº 11).

3.3.1.1 Descrição do Circuito Inicial

Como uma forma singular entre os meios componentes de um futuro sistema do transporte público, o bonde, numa fase inicial, servirá o Centro de Fortaleza - combinando uma bacia de captação de cerca de 100ha, de forma conveniente com objetivos do desenvolvimento limpo, encorajando a reconstrução das zonas em declínio e a escolha de um transporte alternativo, atraindo passageiros que preferirão não usar ônibus - e reduzirá a dependência do uso do automóvel.

Este circuito inicial, traçado como um anel conector, ligará os principais pontos de interesse, tais como: Forte de Nossa Senhora da Assunção; Passeio Público e Corredor Cultural; Praça Castro Carreiro até a Praça José de Alencar (no “miolo” de quadra de um possível conjunto de administração municipal concebido como um Paço e amparado lateralmente com serviços de escritório, comércio e moradia) passando em frente à Estação Lagoinha do Metrofor e chegando até o Teatro José de Alencar; rua Liberato Barroso até a Praça do Ferreira; Praça dos Leões/Museu do Ceará/Praça da Sé (ponto de conexão com a futura estação Sé do

Metrofor). Daí, o sistema se conectará com a Praia de Iracema em uma segunda etapa do circuito.

3.3.1.2 O Segundo Circuito

Numa segunda etapa, circunstanciada pela implantação definitiva do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, poderá ser implantado o ramal complementar ligando o conjunto de atividades culturais da Prainha (Centro Dragão do Mar e a futura Pinacoteca do Ceará, a se situar no antigo prédio da Alfândega e atualmente em fase de projeto), Igreja de São Pedro, indo até o futuro Museu do Mar. No retorno, o bonde passará pelo conjunto da Praia de Iracema/Restaurante Estoril e Ponte dos Ingleses. Este circuito também fará conexão conveniente com o comércio da avenida Monsenhor Tabosa, após ter passado em frente ao Mercado Central e dará acesso ao “core” do conjunto do Centro Multifuncional de Eventos e Feiras.

Em resumo, o projeto de implantação destes circuitos de bondes elétricos poderá criar oportunidades turísticas e possibilitar, ao mesmo tempo, a qualificação definitiva do ambiente da zona central, além de contribuir para a restauração da memória urbana de Fortaleza e para revitalização econômica, demonstrando aos investidores e empreendedores imobiliários compromisso público de longo prazo, aumentando a arrecadação de impostos para incrementar o desenvolvimento, aumentando o valor das propriedades e construindo uma imagem positiva do Centro de Fortaleza.

3.3.1.3 Novos Desenvolvimentos Gerados pela Nova Mobilidade Urbana

A transformação da qualidade ambiental que resultará do novo sistema de mobilidades será de tal forma que o tráfego de automóveis será substancialmente reduzido, os ruídos urbanos excessivos serão atenuados, a opressão física ao pedestre será eliminada, a poluição aérea desaparecerá, a conexão entre os pontos de interesse e visitaçao será eficiente e o transporte público será onipresente e alcançável, a partir da situaçao mais remota, por meio de uma caminhada. A reforma deverá criar também uma nova geografia de oportunidades para implantaçao de empreendimentos novos e re-uso de estruturas existentes. Áreas específicas do núcleo central ganharão papel destacado como localizaçao privilegiada devido à disponibilidade de terrenos, às possibilidades de reconstruçao em conveniência e com respeito pelas regras de proteçao dos lugares e estruturas patrimoniais históricas, sem esquecer também as conveniências localizacionais para formaçao de novas vizinhanças.

É propósito do novo sistema de mobilidade orientada criar facilidades para promover acessos confortáveis - estrategicamente combinados com a criação de zonas de grandes oportunidades imobiliárias que sejam convenientes com a produção de futuros melhoramentos das cadeias de espaços públicos - apoiando a proteção e o realce de estruturas históricas e atraindo para as novas vizinhanças assim formadas, empreendimentos revitalizadores e viáveis. Dentro desta visão, podem ser observadas oportunidades classificáveis entre: áreas de renovação urbana; reforma e acréscimos em estruturas e equipamentos de fluxos; inserções urbanas de componentes favoráveis à "clusterização" em pontos estratégicos; proteção ambiental e melhoria de espaços recreacionais; formação de cadeias de oportunidades realizáveis por operações urbanas compartilhadas entre setores públicos e privados; restauração de conjuntos e estruturas históricas e criação de uma futura rede de vizinhanças compactas e caminháveis.

3.3.2 VISÃO GERAL DOS PROJETOS

São elencados neste Estudo, ao todo, vinte e seis projetos (QUADRO N.º 05), associados a uma ou mais diretrizes, e oriundos de demandas locais ou de avaliações técnicas da equipe do Comitê Municipal e da empresa consultora, e que servem de base para a montagem da Agenda de Ação Local (MAPA N.º 12).

Por definição, a Agenda Local é formada por projetos a serem executados nos próximos 2 anos e que devem ser aqueles apontados como prioritários para o Bairro, obedecendo a uma seqüência lógica. Alguns deles foram priorizados por já terem se iniciado e ainda não terem sido concluídos.

Ao Final deste período, nova Agenda é elaborada, após análise do progresso da implementação e revisão das ações em vistas a possíveis alterações de cenários.

QUADRO N.º 05 – PRINCIPAIS PROJETOS PARA O CENTRO DE FORTALEZA

PROJETO
Reorganização do Formato de Gestão do Centro
Elaboração de <i>Master Plan</i> para o Centro
Retorno Simbólico da Prefeitura Municipal para o Centro
Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro
Criação de Produtos Turísticos Histórico-Culturais para o Centro

Continua

QUADRO Nº 05 – PRINCIPAIS PROJETOS PARA O CENTRO DE FORTALEZA (Continuação)

PROJETO
Qualificação de Pessoal para a Atividade Turística no Centro
Reforço da Segurança Central
Plano de Identificação de Edificações para Conversão em Habitação de Classe Média
Plano de Arborização
Corredor Norte-sul Litoral - Teatro José de Alencar
Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados em Focos de Uso Misto
Programa de Estruturação de Unidades de Vizinhança
Sistema de Galerias Centrais
Ligação da Avenida Imperador com a Avenida Presidente Castelo Branco
Circuito de Bonde Elétrico
Zonas de Tráfego Calmo (Núcleo Central e Praia de Iracema)
Corredor do Riacho Pajeú
Transferência da 10ª Região Militar e Restauração da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção
Restauração do Passeio Público e Incorporação do Patamar Original
Corredor Norte-Sul do Metrofor
Corredor da Avenida Dom Manuel
Corredor da Avenida Monsenhor Tabosa - Mercado dos Pinhões
Pátio de Manobras da Ferrovia
Corredor da Avenida Castro e Silva
Corredor Leste-oeste Praça Clóvis Beviláqua - Estação São Benedito - Mercado São Sebastião
Corredor do Riacho Jacarecanga

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

3.3.3 FICHAS DOS PROJETOS

Cada um dos projetos acima mencionados encontra-se melhor detalhado a seguir, em fichas descritivas com detalhes para facilitar a sua compreensão, a sua seleção e também a sua futura execução.

1 - TÍTULO DO PROJETO

REORGANIZAÇÃO DO FORMATO DE GESTÃO DO CENTRO

2 - DIRETRIZ

Todas

3 - JUSTIFICATIVA

A Gerência do Centro, integrante da estrutura administrativa da Prefeitura, e seu relacionamento com a sociedade civil devem ser adequados à realidade local para que se possa otimizar seus serviços e acompanhar a execução dos projetos da Agenda Local.

4 - OBJETIVOS

Tornar a Gerência do Centro mais ágil e contemplar áreas importantes, atualmente ainda com pouco destaque.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Elaborar, internamente ou via consultores, proposta de quadro administrativo da Gerência, a partir de avaliação da situação atual, identificando o que deve ser mudado para uma melhor administração, definindo normas de funcionamento e quadro de pessoal (ex. fortalecer área de fiscalização, de controladoria etc.);
- Encaminhar minuta de projeto resultante para a Câmara Municipal;
- Aprovar projeto na Câmara Municipal; e
- Sancionar projeto e iniciar aplicação.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Esta diretriz está articulada com o projeto global de requalificação do Centro, em seus aspectos econômicos e urbanísticos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

ELABORAÇÃO DE *MASTER PLAN* PARA O CENTRO

2 - DIRETRIZ

Todas

3 - JUSTIFICATIVA

Este Estudo de Vantagens Competitivas concluiu a etapa de prospecção e sugestão de um conjunto genérico de projetos para o Centro. No entanto, resta ainda melhor articular e detalhar as intervenções de caráter urbanístico, objeto de um *Master Plan*.

Ressalte-se que o Centro passará por mudanças significativas com a implantação do Metrofor, que devem ser cuidadosamente antevistas, de forma que se neutralizem seus possíveis impactos negativos e se reforcem os benefícios.

4 - OBJETIVOS

- Dar condições para a elaboração posterior do conjunto de projetos setoriais previstos neste Estudo;
 - Subsidiar possíveis revisões de conteúdo da legislação urbanística em vigor;
 - Estabelecer, com maior exatidão e detalhes, a forma urbana prevista para o Centro; e
 - Possibilitar a posterior implementação dos projetos.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto integra não apenas a visão puramente urbanística, mas todas as suas implicações com as formas de uso e ocupação do solo decorrentes. Assim, chega a um nível de detalhamento do zoneamento das atividades centrais e da volumetria que se pretende consolidar na área.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Esta diretriz está articulada com o projeto global de requalificação do Centro, em seus aspectos econômicos e urbanísticos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

RETORNO SIMBÓLICO DA PREFEITURA MUNICIPAL PARA O CENTRO

2 - DIRETRIZ

Retorno da Administração Pública; Diversificação de Usos do Solo.

3 - JUSTIFICATIVA

A saída do aparato institucional do Centro da cidade e, mais precisamente, da Prefeitura Municipal, foi apontada, nas discussões havidas, como um dos fatores degradantes da área, responsáveis pelo seu esvaziamento progressivo.

4 - OBJETIVOS

Resgatar o caráter simbólico do Centro.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Articulação institucional para a mudança;
- Análise de melhor localização para a Prefeitura; e
- Escolha de estrutura provisória, a ser ocupada, mediante intervenções de adaptação.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor Norte-Sul Litoral - Teatro José de Alencar (esta intervenção, que requer maior tempo para a sua implementação, teria como um primeiro passo, o retorno provisório da Prefeitura para o Centro).

1 - TÍTULO DO PROJETO

REVISÃO DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA DE IMPACTO SOBRE O CENTRO

2 - DIRETRIZ

Todas

3 - JUSTIFICATIVA

Embora esteja em revisão o Plano Diretor de Fortaleza, um projeto ousado de requalificação do Centro, como o que se pretende, exige o detalhamento de conteúdos específicos, notadamente dos indicadores de ocupação e dos requisitos para a aplicação de instrumentos indutores do desenvolvimento urbano previstos pelo Estatuto da Cidade.

4 - OBJETIVOS

- Eliminar quaisquer obstáculos à realização das grandes operações urbanas consorciadas, sugeridas no escopo deste Estudo;
 - Fortalecer a atuação de construtores no Centro, sobretudo voltados ao mercado da habitação; e
 - Garantir a preservação das estruturas históricas.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O Projeto envolve uma revisão detalhada do Plano Diretor, da Lei de Uso e Ocupação do Solo e do Código de Obras e Posturas de Fortaleza, além das legislações específicas de proteção ao patrimônio histórico. Prevê as etapas de:

- Análise dos conteúdos e definição de pontos para revisão;
 - Discussão das implicações técnicas esperadas com as modificações propostas; e
 - Elaboração de minutas contendo as alterações previstas nas referidas leis.
-

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Esta diretriz está articulada com o projeto global de requalificação do Centro, em seus aspectos econômicos e urbanísticos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CRIAÇÃO DE PRODUTO(S) TURÍSTICO(S) HISTÓRICO-CULTURAL(AIS) PARA O CENTRO

2 - DIRETRIZ

Descoberta do Turismo Histórico-Cultural; Valorização do Patrimônio Histórico.

3 - JUSTIFICATIVA

O Centro possui um enorme conjunto patrimonial histórico e cultural pouco aproveitado pela população local e pelos turistas que, em sua maioria, o desconhecem. Pesquisa da FUNCET revelou grande demanda reprimida por visitas aos atrativos históricos e culturais do Centro, não atendida porque não existem produtos formatados para serem vendidos com lucratividade pelo *Trade* Turístico de Fortaleza.

4 - OBJETIVOS

Projetar o Centro como referência no tocante ao turismo histórico-cultural, complementando o espectro de opções de lazer dos turistas e visitantes locais e contribuindo para o crescimento da atividade turística municipal.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto envolve um *mix* de *marketing* completo, incluindo o Centro no roteiro dos turistas e nas opções de lazer da população local. Prevê as seguintes etapas:

Constituição de roteiros turísticos no Centro a serem vendidos para os visitantes da Cidade e que possa ser executado com lucratividade e duração adequada pelo *trade* (agências, hotéis etc.):

- Contatar os principais representantes do *trade* (distribuidores) para definição de roteiro;
- Estabelecer formas de remuneração (preços) do *trade* pelas visitas aos atrativos;
- Incluir roteiros do Centro (produtos) nos pacotes de viagens vendidos;

Divulgação do potencial turístico do Bairro (promoção):

- Identificar medidas, como a articulação de uma Volta Atlética no Centro, adequadas para alcançar clientes potenciais (turistas e habitantes locais);
 - Conceber mensagens utilizadas nas mídias;
 - Preparar material de suporte (ex. impressos de divulgação, página na Internet).
-

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Transferência da 10ª Região Militar e Restauração da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção; e Restauração do Passeio Público, com a Incorporação do Patamar Original.

1 - TÍTULO DO PROJETO

QUALIFICAÇÃO DE PESSOAL PARA A ATIVIDADE TURÍSTICA NO CENTRO

2 - DIRETRIZ

Descoberta do Turismo Histórico-Cultural; Valorização do Patrimônio Histórico.

3 - JUSTIFICATIVA

Além da conscientização e sensibilização da população municipal quanto à importância do turismo histórico-cultural para o Bairro, é essencial a qualificação de pessoal para exercer essa atividade, que exige bom trato e excelente receptividade para com o turista, e, também, preparo para tratar das preservações ambiental e patrimonial.

4 - OBJETIVOS

Qualificar o pessoal responsável pelo contato direto com o turista, para que este se sintam bem e tenha vontade de retornar ao Bairro e ao Município.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Escolha dos principais cursos a serem oferecidos, com respectivas ementas;
- Dimensionamento do tipo e da quantidade de treinandos por curso;
- Seleção dos instrutores e divulgação dos cursos;
- Inscrição dos treinandos;
- Realização de Oficinas e Cursos de Capacitação Profissional; e
- Avaliação dos resultados.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Criação de Produto(s) Turístico(s) Histórico-Cultural(ais) para o Centro.

1 - TÍTULO DO PROJETO

REFORÇO DA SEGURANÇA CENTRAL

2 - DIRETRIZ

Ordenação do Comércio Varejista; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural.

3 - JUSTIFICATIVA

A segurança no Bairro encontra-se bastante deficiente, sendo freqüente o cometimento de crimes e infrações que permanecem impunes.

4 - OBJETIVOS

Oferecer segurança ao Bairro para que a população e os clientes não se sintam tão desprotegidos.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Interceder junto à Polícia Militar para instalação de serviço de policiamento compatível com o fluxo de pessoas do Bairro;
- Aumentar efetivo da Guarda Municipal para ação de vigilância preventiva no Bairro; e
- Instalar câmeras de segurança em pontos principais do Bairro, iniciando por projeto piloto.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Criação de Produto(s) Turístico(s) Histórico-Cultural(ais) para o Centro.

1 - TÍTULO DO PROJETO

PLANO DE IDENTIFICAÇÃO DE EDIFICAÇÕES PARA CONVERSÃO EM HABITAÇÃO PARA A CLASSE MÉDIA

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo (Recuperação da Função Habitação do Centro).

3 - JUSTIFICATIVA

Existe atualmente no Centro uma parcela significativa de trabalhadores do comércio e do setor de serviços que moram fora do Centro. Foi constatado que grande parte destes trabalhadores gostariam de morar no bairro onde trabalham, devido ao encarecimento dos custos de transporte.

4 - OBJETIVOS

Oferecer moradia próxima do trabalho para os trabalhadores do comércio e dos serviços do Centro, aumentando indiretamente a sua renda.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Inventariar e cadastrar os edifícios de escritório que estão vazios no Centro e definir o total de famílias que podem ser beneficiadas;
- Realizar um levantamento do número de trabalhadores que poderiam aderir ao programa e definir o projeto piloto para este tipo de investimento;
- Estabelecer um cronograma de implantação do projeto de construção de habitação para a classe média, com financiamento da Caixa Econômica Federal (CEF); e
- Oferecer linha de crédito subsidiado às famílias através de programa especial da CEF para reabilitação de áreas centrais.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Esta diretriz está articulada com o projeto global de requalificação do Centro, em seus aspectos econômicos e urbanísticos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

PLANO DE ARBORIZAÇÃO DO CENTRO

2 - DIRETRIZ

Consolidação de Alto Padrão de Espaços para Pedestres e Amenidades Urbanas; Requalificação do Sistema de Praças, Parques e Espaços Abertos; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural.

3 - JUSTIFICATIVA

Os levantamentos realizados no Centro apontam como uma grande desvantagem o desconforto ambiental de seus usuários, agravado pela insuficiente e muitas vezes incorreta implantação de arborização pública.

4 - OBJETIVOS

- Dotar o Centro de maior conforto ambiental, pelo aumento das zonas de sombreamento para circulação e permanência;
- Possibilitar o descortinamento das edificações e paisagens importantes;
- Reforçar a qualidade dos espaços públicos; e
- Eliminar interferências e obstáculos à circulação de veículos e pedestres.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

A intervenção compreende as etapas clássicas de um projeto de paisagismo, prevendo:

- Levantamento das principais praças, vias de pedestres e corredores de circulação, contendo a locação, por instrumento, das espécies existentes;
- Pesquisa histórica para revelar importantes conjuntos de arborização pré-existentes, passíveis de resgate;
- Estudo Preliminar e Projeto Executivo; e
- Estratégia de implantação da proposta.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Zonas de Tráfego Calmo; Corredores Previstos; Elaboração de *Master Plan* para o Centro de Fortaleza; demais implicações de caráter urbanístico dos outros projetos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR NORTE-SUL LITORAL-TEATRO JOSÉ DE ALENCAR

2 - DIRETRIZ

Retorno da Administração Pública; Diversificação de Usos do Solo.

3 - JUSTIFICATIVA

O trecho em questão conta com importantes ativos urbanísticos – notadamente o Teatro e a Praça José de Alencar – e se encontra em estado de degradação das infra-estruturas, mesmo a despeito do potencial futuro que enseja por ocasião da implantação do Parque da Cidade e do Metrofor. Assim, sofrerá profundas modificações de uso e ocupação do solo, que demandam planejamento.

4 - OBJETIVOS

- Consolidar usos diversificados na área (moradia, comércio e serviços, incluindo estacionamentos);
- Reverter o processo de degradação em andamento;
- Restituir o Centro como um local de intensa convivência cívica; e
- Estabelecer uma conexão estruturada do Centro com o litoral.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto prevê um processo de reconstrução de áreas de sub-uso comercial, protegendo e realçando, dentro do novo contexto, velhas estruturas patrimoniais históricas de forma conveniente com as regras vigentes e compondo um complexo linear de uso misto liderado, apoiado em sua “espinha” pelo sistema de bonde e pelo programa de um definitivo Paço Municipal compatível com a escala metropolitana da Cidade, e coadjuvado por construções para abrigar secretarias municipais, moradias, comércios, escritórios e estacionamentos. Integra as seguintes etapas:

- Elaboração de plano setorial com soluções coordenadas de infra-estruturas, usos mistos, mobilidade, cadeia de espaços públicos, proteção ambiental e elementos definidores da qualidade do desenho urbano;
- Realização das desapropriações para a inserção da primeira etapa do projeto (implantação do Paço Municipal); e
- Viabilização da segunda etapa do projeto, em consonância com as demais transformações em andamento na área.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Retorno Simbólico da Prefeitura Municipal para o Centro; Corredor Norte-Sul do Metrofor; Corredor da Avenida Castro e Silva; Circuito de Bonde Elétrico; Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados.

1 - TÍTULO DO PROJETO

PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DE ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS EM FOCOS DE USO MISTO

2 - DIRETRIZ

Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana ; Diversificação de Usos do Solo; Consolidação de Alto Padrão de Espaços para Pedestres e Amenidades Urbanas; Valorização do Patrimônio Histórico

3 - JUSTIFICATIVA

A existência indiscriminada de estacionamentos na área central induz a utilização de veículos automotores em zonas inadequadas; aumenta os conflitos entre veículos e pedestres (manobras de acesso e saída nas ruas estreitas) e os congestionamentos; enrijece as possibilidades de modificações estruturais nos chamados “miolos de quadras”; e favorece a descaracterização de muitos imóveis de importância patrimonial.

4 - OBJETIVOS

- Disciplinar a utilização do veículo no núcleo central, implantando estruturas de qualidade capazes de atrair cidadãos das classes A e B no sistema de consumo e uso da paisagem central;
- Fomentar desenvolvimentos e implantação de usos diversificados;
- Favorecer os circuitos de caminhada de pedestres; e
- Estabelecer sintonia e possibilidades de articulação entre os modais de transporte público pretendidos para o Centro (ônibus, Metrofor e bonde).

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Estacionamentos confortáveis na periferia do núcleo, ancorados, em distância confortavelmente caminhável, em um sistema de transporte público local (ônibus elétrico). A viabilidade destes novos estacionamentos só será realizada mediante suas inserções, em etapas, em futuras zonas de uso misto intensificado, o que realiza a modalidade do estacionamento de uso compartilhado, se possível em situações de uso dia-e-noite. Desta forma, o compartilhamento do uso das vagas se dará entre usos relacionados ao comércio, entretenimento e moradia, cuja mistura, definida em futuros projetos setoriais, terá grande vínculo com a viabilidade dos estacionamentos.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Circuito de Bonde Elétrico; Zonas de Tráfego Calmo; demais implicações de caráter urbanístico dos outros projetos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DE UNIDADES DE VIZINHANÇA

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo (Recuperação da Função Habitação do Centro); Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana.

3 - JUSTIFICATIVA

O Centro já possui relativa estruturação destes focos de identidade histórico-cultural, chamados “Vizinhanças”. São eles: Lagoinha, São Sebastião, São Benedito, João Felipe, Coração de Jesus etc. No entanto, no processo de degradação e esvaziamento por que vem passando o Bairro, estas estruturas tiveram a sua independência e o seu desenvolvimento abalados, gerando desequilíbrios em relação ao Núcleo Central propriamente dito.

4 - OBJETIVOS

- Reforçar a independência destas estruturas, incentivando, pela implantação de projetos estruturantes, o resgate dos usos mistos; e
- Estabelecer, pela articulação entre desenho urbano, uso do solo e sistemas de transportes, territórios de caminhabilidade que permitam intensa convivência social.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

A implementação deste projeto depende da identificação de uma agenda factível de intervenções, a serem realizadas de forma seqüencial, tanto pelo poder público, como pela iniciativa privada, em consonância com outros grandes projetos. Assim, a implantação do bonde elétrico e dos estacionamentos em locais estratégicos, por exemplo, poderia, para uma determinada vizinhança, aquecer a atuação do mercado imobiliário e “detonar” um processo de reinserção de usos, retorno de habitação, etc.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Plano de Identificação de Edificações para Conversão em Habitação de Classe Média; Circuito de Bonde Elétrico; Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados; demais implicações de caráter econômico e urbanístico dos outros projetos.

1 - TÍTULO DO PROJETO

SISTEMA DE GALERIAS CENTRAIS

2 - DIRETRIZ

Consolidação de Alto Padrão de Espaços para Pedestres e Amenidades Urbanas; Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana; Diversificação de Usos do Solo.

3 - JUSTIFICATIVA

O tipo de parcelamento e ocupação consolidado, ao longo do século XIX, no Centro, resultou em lotes estreitos e profundos, que hoje não oferecem qualquer adaptabilidade aos usos comerciais e de serviços neles instalados. Como consequência, remanesce uma imensa área subutilizada, que certamente comportaria intervenções estruturantes capazes de resgatar a qualidade ambiental no Centro, e fomentar a instalação de usos diversificados (áreas comerciais, áreas de habitação, áreas de circulação, estacionamentos, etc.).

4 - OBJETIVOS

- Fomentar o desenvolvimento da atividade comercial do Centro, disponibilizando espaço para intervenções inovadoras;
 - Agregar qualidade ambiental aos espaços com dupla função de circulação e compras; e
 - Manter a típica relação de compra do Centro.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Criação de um sistema de galerias comerciais na zona central de forma conveniente com os requisitos culturais e climáticos e apoiados na tradição já existente, visando substituir o modelo de *shopping* orientado pelo tráfego de automóveis de uso típico nas regiões periféricas.

Estas galerias poderão ampliar substancialmente as faces comerciais das estruturas físicas centrais, aproveitando as disponibilidades dos espaços de "miolo" de quadra. Há uma enorme riqueza de adaptabilidade das quadras centrais para uso destes "miolos" de forma a ampliar a área disponibilizável aos pedestres.

O traçado de maior potencialidade dentro de uma estratégia de revitalização do Centro se afigura como um sistema conector entre as praças José de Alencar e do Ferreira, aproveitando trechos já existentes e complementando a estrutura com outros trechos.

Esta solução incrementará as oportunidades comerciais, balanceando a requalificação com a regulação de aluguéis e o aumento de estoques de espaços comerciais. Esta intervenção criará, ao mesmo tempo, benefícios substanciais para o projeto de mobilidade urbana, proporcionando rotas de caminhada de forma confortável e animada.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro

1 - TÍTULO DO PROJETO

LIGAÇÃO DA AVENIDA IMPERADOR COM A AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO

2 - DIRETRIZ

Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana

3 - JUSTIFICATIVA

O polígono formado pelos *boulevards* centrais é responsável, hoje, pela grande maioria dos relevantes problemas de congestionamento do Centro. Isto porque o tráfego de passagem, que poderia se dar nas periferias do núcleo central propriamente dito, é transferido para vias internas e mais estreitas, prejudicando a qualidade ambiental da área, pelo compartilhamento ineficiente entre as atividades de transporte público de grande porte, comércio e convivência social. Prova patente disto é a Avenida General Sampaio, notoriamente incapaz de oferecer alternativa de conexão do Centro com o litoral, o que hoje é feito às custas de importantes prejuízos para a área.

4 - OBJETIVOS

- Combater os excessivos congestionamentos no Centro;
 - Favorecer a conexão do Centro com o litoral norte e com o litoral oeste da cidade; e
 - Consolidar, juntamente com as Avenidas Dom Manuel e Domingos Olímpio, os eixos de passagem do Centro.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto prevê a superação dos obstáculos à ligação física entre as Avenidas Imperador e Presidente Castelo Branco, o que pressupõe o desenvolvimento de soluções de geometria viária (rampas, alças, trevos), comprovadamente possíveis para o caso. Sobre isto, destaque-se que o Metrofor não representa empecilho ao projeto, uma vez que seus impactos são mais fortemente sentidos ao longo do eixo da Avenida Tristão Gonçalves.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor Norte-Sul do Metrofor; Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados; Zonas de Tráfego Calmo.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CIRCUITO DE BONDE ELÉTRICO

2 - DIRETRIZ

Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural

3 - JUSTIFICATIVA

Um dos principais problemas por que passa o Centro de Fortaleza são os pontos de conflito entre o transporte público existente (ônibus) e os pedestres, uma vez que a malha estreita não comporta o intenso fluxo. Assim, o bonde, solução outrora existente na Cidade, afigura-se como um modal adaptado à área do núcleo central, não-poluente, com capacidade de dividir o espaço com o pedestre, e de reduzir os impactos negativos sobre as áreas de início e fim de linha, no caso as praças.

4 - OBJETIVOS

- Realizar, no sistema de mobilidade proposto, a conexão entre as paradas de ônibus, os estacionamentos, as futuras estações de metrô e os destinos finais dos usuários do Centro;
 - Ampliar o potencial do turismo histórico-cultural na área; e
 - Resgatar a qualidade ambiental de espaços públicos, hoje destinados a paradas e estacionamentos de ônibus no núcleo central.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O circuito central de bonde elétrico será o sistema principal de transporte público local dentro do núcleo histórico, que, juntamente com os estacionamentos periféricos no anel formado pelos *boulevards*, ensejará a criação da zona de tráfego calmo com privilégio pedestre.

Além disso, o circuito será de extrema importância para o êxito da recuperação turística da zona, servindo aos pontos de interesses e de importância para moradores e visitantes, incluindo em sua bacia de captação os seguintes “ativos” urbanos: Marina Park Hotel, Praça Castro Carreiro, Praça José de Alencar (passando pelo interior de um futuro conjunto de uso misto ancorado no definitivo Paço Municipal), Teatro José de Alencar, Rua Liberato Barroso, Praça do Ferreira, Cine São Luis, Hotel Excelsior, Hotel Savannah, Igreja do Rosário, Praça dos Leões, Museu do Ceará, Conjunto da antiga “Praça Carolina”, Velho Mercado Central, Catedral Metropolitana, Mercado Central, Forte de Nossa Senhora da Assunção, Passeio Público, Santa Casa, Emcetur, futuras sedes de serviços da Secretaria Estadual de Cultura, e Estações do Metrofor (João Felipe, Lagoinha e Sé).

A este circuito seria associado o percurso de ligação entre a Estação Sé do Metrofor e o conjunto da Prainha e Praia de Iracema, incluindo aí as conectividades com o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, o comércio artesanal da Avenida Monsenhor Tabosa, a Pinacoteca do Ceará, a Ponte dos Ingleses e os futuros Centro de Eventos e Feiras e Museu do Mar.

Além da serventia como transporte local, o bonde será o grande estimulador das visitas turísticas em cadeia, da maneira exitosa aplicada em inúmeras cidades do mundo onde o visitante compra um único bilhete e este lhe garante o acesso ao transporte nos vários pontos de interesse da rota turística.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados; Zonas de Tráfego Calmo.

1 - TÍTULO DO PROJETO

ZONAS DE TRÁFEGO CALMO (NÚCLEO CENTRAL E PRAIA DE IRACEMA)

2 - DIRETRIZ

Estruturação de um Eficiente Sistema de Mobilidade Urbana; Consolidação de Alto Padrão de Espaços para Pedestres e Amenidades Urbanas; Valorização do Patrimônio Histórico

3 - JUSTIFICATIVA

Para a realização de uma importante intervenção de requalificação da área central, urge que se estabeleçam mecanismos de inibição de velocidade e de primazia pelo pedestre, a partir de artifícios de desenho urbano e paisagismo.

4 - OBJETIVOS

- Promover maior segurança e conforto para os pedestres utilitários do Centro; e
 - Permitir maior valorização das estruturas históricas.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

As Zonas de Tráfego Calmo são áreas urbanas, onde, para obter o conforto das circulações com privilégio e segurança para pedestres, se promovem desestímulos à velocidade, aos estacionamentos e ao próprio tráfego de veículos. Naturalmente, esta solução é sempre balanceada pela oferta confortável de estacionamentos periféricos e desvio do tráfego de passagem para a zona externa à área.

A partir deste resultado, será possível ampliar os espaços públicos dedicados aos pedestres, com redesenho de amenidades e formas de estímulo à caminhada. Associam-se a estas estratégias as medidas visando evitar muros e paredes "cegas" e estímulos à criação de superfícies contínuas de vitrines, calçadas, fontes, arborizações etc. Rotineiramente, estas soluções são apoiadas por sistemas limpos de transporte público, como os bondes elétricos e produzem resultados qualitativos de alto nível para a nova cadeia de espaços públicos.

No processo de recuperação da zona central, duas áreas se configuram como estratégias para a conquista desta qualidade: o núcleo histórico central contido no anel dos *boulevards* e a área que apóia o *village* turístico da Praia de Iracema, onde residentes e turistas terão o espaço principal de circulação pedestre com privilégio e desta forma, intensificando seu papel como consumidores da rede comercial de varejo, animando o ambiente compartilhado do espaço público, com condições estimulantes e confortáveis.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Circuito de Bonde Elétrico.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR DO RIACHO PAJEU

2 - DIRETRIZ

Remoção do Comércio Atacadista; Diversificação de Usos do Solo; Requalificação do Sistema de Praças, Parques e Espaços Abertos.

3 - JUSTIFICATIVA

A permanência do atual conjunto de atividades comerciais atacadistas na região central, além de criar enormes prejuízos para a própria atividade, dá origem, há décadas, ao unânime clamor público por sua retirada, inexplicavelmente adiada em várias gestões de governos municipais. Além do mais, esta localização obscurece a potencial exuberância de um dos poucos recursos naturais restantes na zona, e a vocação do território para a configuração de um sistema linear único e estratégico, ligando a Avenida Heráclito Graça ao Poço da Draga.

Com a remoção do atacado, seria possível implantar um *cluster* de uso misto com capacidade de capilarizar efeitos de requalificação urbana para a zona central e ao mesmo tempo realizar uma operação urbana consorciada com recaptura de investimentos públicos re-aplicáveis em habitação social em outras zonas do Centro.

4 - OBJETIVOS

- Reestruturar a zona central, criando um “portal” de conexão eficiente com a zona leste e ensejando a criação de uma aglutinação de usos mistos apoiados por mobilidade urbana local, parques lineares de recreação, calçadões e ciclovias; e
 - Restabelecer a atração das classes mais ricas em relação à região histórica.
-

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto prevê a inclusão de ciclovias, calçadões, equipamentos de recreação, e construções convenientes com programas de uso variado, onde se incluirão com conveniência, moradias de alto padrão, escritórios classe A, comércio de vizinhança, educação etc.

O caráter do conjunto de espaços abertos e públicos será de um parque de natureza e cultura, apoiado na vigilância comunitária decorrente das várias comunidades de usos misto que poderão ser dispostas de forma seqüencial e linear ao longo do projeto.

Há de se considerar, entre os elementos de conveniência para este futuro complexo de vizinhanças, os “ativos” fundamentais e pioneiros representados pelo conjunto qualificado de prédios de escritórios do grupo C. Rolim, juntamente com o Edifício Palácio Progresso, a sede do CDL com sua ampliação, o conjunto histórico da velha Escola Normal com seu vizinho Pequeno Grande, o Velho Mercado Central, a Catedral, o Forte, o novo Mercado Central e, por fim, um futuro Marco Histórico do Nascimento da Cidade, nas proximidades do Poço da Draga.

No âmbito das viabilizações financeiras, esta é uma excelente oportunidade para a realização de uma operação consorciada de vulto, atraindo a indústria da construção para fazer frente ao processo caro e dispersivo do crescimento para o leste, e ensejando a realização, por parte do poder público municipal, de uma recaptura de investimentos para re-aplicação dos valores daí originados em focos de habitação social, peças fundamentais na estruturação das novas comunidades compactas centrais. Entre as etapas previstas, estão:

- Montagem de operação urbana consorciada para remoção do comércio de atacados;
 - Elaboração de *master plan* setorial com soluções coordenadas de infra-estruturas, usos mistos, mobilidade, cadeia de espaços públicos, proteção ambiental e elementos definidores da qualidade do desenho urbano;
 - Promoção de desapropriações de forma coordenada com a previsão dos efeitos de alteração de valores decorrentes da implantação de novas infra-estruturas convenientes com os objetivos urbanísticos do projeto;
 - Implantação de programas de infra-estruturas públicas para tornar visíveis os componentes de estímulo e atração para os novos empreendedores imobiliários.
-

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro; Corredor da Avenida Dom Manuel; Circuito de Bonde Elétrico; Programa de Implantação de Estacionamento Estruturados

1 - TÍTULO DO PROJETO

TRANSFERÊNCIA DA 10ª REGIÃO MILITAR E RESTAURAÇÃO DA FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO

2 - DIRETRIZ

Valorização do Patrimônio Histórico; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural.

3 - JUSTIFICATIVA

O edifício tem grande valor histórico e arquitetônico, estando inserido no sítio original de surgimento da cidade, devendo, por isso, possuir uso em acordo com a vocação cultural da referida área.

4 - OBJETIVOS

- Requalificação do patrimônio histórico e arquitetônico; e
- Crescimento do turismo histórico e cultural, com proposta de mudança de uso.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Negociações com o Comando Militar para a definição da transferência e do local das novas instalações da 10ª Região Militar;
- Elaboração de projetos de arquitetura e de engenharia do prédio histórico, conforme normas de preservação;
- Pleitear recursos junto aos órgãos financiadores para elaboração de Roteiros Turísticos;
- Assinar convênio com órgãos financiadores; e
- Executar as obras e iniciar utilização.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Criação de Produtos Turísticos Histórico-Culturais para o Centro. (No âmbito dos projetos em andamento incorporados pelo Estudo, tem relação com as Restaurações do corredor da Rua Dr. João Moreira, Estação das Artes e Centro Cultural Banco do Brasil, e Sobrado Dr. José Lourenço).

1 - TÍTULO DO PROJETO

RESTAURAÇÃO DO PASSEIO PÚBLICO E INCORPORAÇÃO DO PATAMAR ORIGINAL, ATUALMENTE OCUPADO PELA 10ª REGIÃO MILITAR

2 - DIRETRIZ

Valorização do Patrimônio Histórico; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural; Requalificação do Sistema de Praças, Parques e Espaços Abertos

3 - JUSTIFICATIVA

O espaço tem valor histórico e paisagístico e é tombado a nível federal e municipal, estando inserido em área de grande valor histórico e cultural da área Central.

4 - OBJETIVOS

- Requalificação do patrimônio histórico e paisagístico; e
- Crescimento do turismo histórico e cultural no Centro.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

- Negociações com a 10ª Região Militar para a desocupação do patamar hoje ocupado por galpões e estacionamento;
- Elaboração de projetos de prospecção arqueológica, de arquitetura e de engenharia, conforme normas de preservação;
- Assinar convênio com órgãos financiadores; e
- Executar as obras e iniciar utilização.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Criação de Produtos Turísticos Histórico-Culturais para o Centro (no âmbito dos projetos em andamento incorporados pelo Estudo, tem relação com as Restaurações do corredor da Rua Dr. João Moreira, Estação das Artes e Centro Cultural Banco do Brasil, e Sobrado Dr. José Lourenço).

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR NORTE-SUL DO METROFOR

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo

3 - JUSTIFICATIVA

Um projeto como o do Metrofor detém um imenso potencial de contágio quanto aos seus impactos positivos e negativos sobre o Centro. Assim, demanda a articulação de um planejamento de sua área de influência.

4 - OBJETIVOS

Estruturar, na área limitada como de influência do Metrofor, oportunidades de consolidação de tipologias de uso misto, com enfoque sobre a habitação.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Aproveitamento oportuno das novas condições geradas pelo grande investimento central, criando oportunidades empreendedoras para as quadras laterais desde a Rua Princesa Isabel até a área do núcleo central, oportunizando a reconstrução parcial das estruturas, sem, no entanto, alterar substancialmente as características do tecido urbano predominante.

O novo sistema definirá sua morfologia utilizando as composições de uso misto com comércio e moradia de forma predominante e sempre considerando maior intensidade de usos nas áreas de influência das estações, onde deverão ser consideradas as localizações prioritárias de centros de emprego, de moradias e de estabelecimentos de educação em vários níveis.

As áreas de influências das estações de Lagoinha, São Benedito e Benfica deverão ser tratadas como corações de novas comunidades urbanas, refazendo o ciclo histórico das antigas “paróquias” locais, a partir daí, devidamente revitalizadas.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Elaboração de *Master Plan* para o Centro.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR DA AVENIDA DOM MANUEL

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo

3 - JUSTIFICATIVA

A partir da implantação do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, ocorrerá uma natural expansão dos negócios relacionados à atividade turística, com grande potencial de reconstrução na região linear da Avenida Dom Manuel.

4 - OBJETIVOS

Recuperar a importância do eixo como importante detentor de atividades de uso misto.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto, referenciado pela medida transversal de 400m contados a partir de seu eixo, é entendido como um corredor com capilarização requalificadora.

Considera-se que grande parte das estruturas já se encontra em avançado estado de alteração, destruição e sub-uso e que o processo revitalizador seria de alta conveniência. Neste projeto, a iniciativa privada terá, naturalmente, o papel criativo fundamental nas visualizações de oportunidades e, uma vez implantado o epicentro econômico do Centro de Eventos, caberá um importante papel às regulamentações para permissões de construção que deverão premiar com incentivos e facilidades às instalações de centros de empregos, convenientes com moradia, hotelaria e outras atividades de potencial renovador coerente com o novo contexto. Potenciais efeitos de capilaridade do ambiente revitalizador deverão guardar consistência com o Projeto do Corredor do Pajeú.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor do Riacho Pajeú; Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR MONSENHOR TABOSA - MERCADO DOS PINHÕES

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural; Valorização do Patrimônio Histórico; Consolidação de Alto Padrão de Espaços para Pedestres e Amenidades Urbanas.

3 - JUSTIFICATIVA

A área que engloba o projeto conserva relevante densidade de usos habitacionais, além de uma escala urbana absolutamente aprazível, que bem se prestaria à compatibilização com a extensão do roteiro turístico já consolidado da Avenida Monsenhor Tabosa.

4 - OBJETIVOS

- Promover a expansão dos usos comerciais hoje praticados, de forma quase saturada, na Avenida Monsenhor Tabosa; e
- Reforçar o valor das estruturas em ferro dos mercados existentes, reintegrando as partes separadas.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

A estrutura original do mercado de ferro, obra de inegável valor arquitetônico e que se encontra fragmentada nos dois módulos hoje situados na Praça dos Pinhões e no bairro da Aerolândia, respectivamente, teria oportunidade de recuperar sua situação integrada, a partir da criação de uma *promenade* conectando a praça atual e a avenida Monsenhor Tabosa.

Em decorrência de sua situação de grande conveniência com as atividades e circulação de visitantes, o novo conjunto poderia ter grande intensidade de uso, permitindo a promoção das expansões comerciais hoje existentes. Para o êxito desta intervenção, seria necessário promover desapropriações que permitissem criar uma rua/parque conectando os dois pólos, onde aquele correspondente à praça abrigaria o conjunto das estruturas devidamente reintegradas.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Programa de Estruturação de Unidades de Vizinhança.

1 - TÍTULO DO PROJETO

PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo

3 - JUSTIFICATIVA

Da mesma forma que o Corredor do Pajeú, esta área, de grandes dimensões subutilizadas, se apresenta como uma das melhores oportunidades para uma operação urbana consorciada, com possibilidade de realização de recaptura de investimentos públicos para re-aplicação nos focos de habitação social.

4 - OBJETIVOS

- Levar a cabo uma transformação estruturante em área privilegiada do Centro;
- Despertar o interesse de empreendedores na zona central; e
- Resgatar o público de classes A e B para o Centro.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Esta área urbana terá sua função transferida, permitindo a implantação de programas de edificações verticais com vista para o mar, podendo abrigar usos mistos com predominância de hotelaria e escritórios, em perfeita conveniência com a vizinhança central dos equipamentos do Paço Municipal proposto e das atividades culturais localizadas no Teatro José de Alencar, em nova vizinhança e amparada por estacionamentos estruturados em raio conveniente com a caminhada.

Alternativas de localização de instituições de pesquisa e ensino superior também seriam convenientes com este *cluster*.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor da Avenida Castro e Silva; Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro.

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR DA AVENIDA CASTRO E SILVA

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo; Descoberta do Turismo Histórico-Cultural; Valorização do Patrimônio Histórico

3 - JUSTIFICATIVA

A Avenida Castro e Silva ainda exhibe razoáveis sinais de qualidade urbanística, com uma potencialidade única de materializar uma *promenade* urbana de boa escala, uma vez que tem interfaces com os projetos do futuro Corredor Norte-Sul Litoral - José de Alencar e do Pátio de Manobras da RFFSA.

4 - OBJETIVOS

- Resgatar a qualidade urbana e a vitalidade do corredor de atividades mistas, no trecho que se estende do Cemitério à Avenida Alberto Nepomuceno;
- Auxiliar no êxito das intervenções pretendidas na área hoje pertencente à RFFSA; e
- Valorizar as visuais da Catedral.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

O projeto está calcado na possibilidade de alargamento da via, com a realização de desapropriações, de viabilidade possível no contexto de um projeto setorial.

Com este alargamento, a via dará realce importante à face litorânea da cidade, permitindo a instalação de um bairro linear de moradia, comércio, hotelaria e escritórios com vista para o mar e próximo das conveniências revitalizadoras proporcionadas pelo futuro Paço Municipal. O alargamento desta avenida proporcionará a criação de uma perspectiva urbana majestosa ligando o Cemitério São João Batista à Catedral. O projeto terá necessariamente que ser desempenhado a partir de investimentos públicos, entretanto terá efeitos potentes na requalificação do núcleo histórico de Fortaleza.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor Norte-Sul Litoral - José de Alencar; Pátio de Manobras da Ferrovia

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR LESTE-OESTE PRAÇA CLÓVIS BEVILÁQUA - ESTAÇÃO SÃO BENEDITO - MERCADO SÃO SEBASTIÃO

2 - DIRETRIZ

Diversificação de Usos do Solo

3 - JUSTIFICATIVA

A futura implantação do Metrofor ensejará mudanças profundas na área em questão, que podem se reverter em benefícios para a implantação de um conjunto de uso misto.

4 - OBJETIVOS

- Reforçar a importância do conjunto de ativos urbanísticos (Mercado São Sebastião e Praça Clóvis Bevilacqua) situados na periferia do Centro como componente de requalificação da área; e
- Consolidar um eixo de uso misto.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Nos extremos deste corredor de oportunidades se situam dois conjuntos que podem ser considerados “ativos” urbanísticos importantes, com suas potencialidades sub-utilizadas e que serão realçadas pelo foco intermediário da futura estação de metrô: o conjunto formado pela Praça Clóvis Beviláqua com o complexo hospitalar e as velhas estruturas recicláveis das caixas d’água (no extremo leste) e a recém construída estrutura do mercado São Sebastião, centro tradicional do consumo hortifrutigranjeiro.

A área de influência da estação se apresenta como oportuna para a criação de um cluster de uso misto, bem como o contexto do mercado que poderá ensejar desenvolvimentos com o mesmo fim. No conjunto, deverá ser considerada a reutilização da área ocupada pela mansão do Barão de Camocim, associada com renovações habitacionais associadas aos usos a elas relacionados, na área de circunstância do conjunto da Faculdade de Direito, juntamente com o Hospital José Frota e as velhas caixas d’água.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Corredor Norte-Sul do Metrofor

1 - TÍTULO DO PROJETO

CORREDOR DO RIACHO JACARECANGA

2 - DIRETRIZ

Requalificação do Sistema de Praças, Parques e Espaços Abertos; Diversificação de Usos do Solo;

3 - JUSTIFICATIVA

Este projeto justifica-se na medida em que o recurso hídrico em questão constitui importante referência histórica para a cidade, bem como potencial urbanístico para aqueles que habitam a sua vizinhança, e se encontra em elevado estágio de degradação.

4 - OBJETIVOS

- Expandir as intervenções do Centro para a sua periferia, estruturando uma ligação eficiente com a zona oeste da cidade; e
- Consolidar, juntamente com o Corredor do Riacho Pajeú, um sistema de parques de alto padrão na região central de Fortaleza.

5 - DESCRIÇÃO DO PROJETO / PRINCIPAIS ETAPAS

Apesar da exígua disponibilidade de terras às margens do recurso, por razões de importância histórica essa área tem potencialidades de desenvolvimento como um parque de natureza, mobilidade e recreação, da mesma forma que o Corredor do Pajeú, porém situado do lado oeste da fronteira central.

Com a inclusão das velhas áreas industriais pertencentes à família Filomeno, seria possível desenvolver estruturas complementares aos padrões habitacionais da Vila São José e suas vizinhanças, que se desenvolveriam até a Praça do Liceu.

Em situações ideais, este projeto poderia ser altamente potencializado como componente de balanceamento das diferenças de qualidade urbana entre o leste e o oeste, a partir da remoção de um grandioso bloqueio a este padrão de desenvolvimento, que é a estrutura física da Escola de Aprendizes Marinheiros. Uma vez que não existisse este bloqueio, haveria grande capilaridade entre a nova qualidade urbana decorrente do projeto Costa Oeste e esta área, de grande índice de ociosidade de uso urbano nos dias de hoje. O contexto resultante de uma mudança com este nível de radicalidade permitiria a concretização de um excelente núcleo comunitário ancorado no riacho Jacarecanga e na orla oeste da cidade, com visíveis benefícios de inclusão para as populações carentes situadas nas proximidades. Nesta escala, a operação poderia atingir o caráter de recaptura de investimentos com re-aplicação na inserção de complexos de habitação social.

6 - INTERFACE COM OUTROS PROJETOS

Programa de Estruturação de Unidades de Vizinhança

3.3.4 A AGENDA PARA OS DOIS PRIMEIROS ANOS DE IMPLEMENTAÇÃO

A partir da compreensão dos projetos anteriormente apontados, no quadro a seguir definem-se níveis de prioridade, que, além da urgência e factibilidade de sua implementação, estabelecem uma seqüência coerente e conjunta de atuação (QUADRO N.º 06). Apenas dez do total de vinte e seis projetos apontados integram o *portfolio* de prioridades que compõem a Agenda Local de execução para o Centro (QUADRO N.º 07).

QUADRO Nº 06 - MATRIZ DE PRIORIZAÇÃO DOS PROJETOS DO CENTRO DE FORTALEZA

PROJETO	PRIORIDADE
Reorganização do Formato de Gestão do Centro	1
Elaboração de <i>Master Plan</i> para o Centro	1
Retorno Simbólico da Prefeitura Municipal para o Centro	1
Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro	1
Criação de Produtos Turísticos Histórico-culturais	1
Qualificação de Pessoal para a Atividade Turística	1
Reforço da Segurança Central	1
Plano de Identificação de Edificações para Conversão em Habitação de Classe Média	1
Plano de Arborização	1
Corredor Norte-sul Litoral - Teatro José de Alencar	1
Programa de Implantação de Estacionamentos Estruturados em Focos de uso Misto (*)	1
Programa de Estruturação de Unidades de Vizinhança (*)	1
Sistema de Galerias Centrais	1
Ligação da Avenida Imperador com a Avenida Presidente Castelo Branco	2
Circuito de Bonde Elétrico (**)	2
Zonas de Tráfego Calmo (Núcleo Central e Praia de Iracema) (**)	2
Corredor do Riacho Pajeú	3
Transferência da 10ª Região Militar e Restauração da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção	3
Restauração do Passeio Público e incorporação do patamar original, atualmente ocupado pela 10ª Região Militar	3
Corredor Norte-Sul do Metrofor	4

Continua

QUADRO Nº 06 - MATRIZ DE PRIORIZAÇÃO DOS PROJETOS DO CENTRO DE FORTALEZA
(Continuação)

PROJETO	PRIORIDADE
Corredor da Avenida Dom Manuel (***)	4
Corredor Monsenhor Tabosa/Mercado dos Pinhões	6
Pátio de Manobras da Ferrovia	7
Corredor da Avenida Castro e Silva	7
Corredor Leste-oeste Praça Clóvis Beviláqua - Estação São Benedito - Mercado São Sebastião	8
Corredor do Riacho Jacarecanga	9

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

(*) Projetos de implantação associada a intervenções em seu entorno.

(**) Projetos de grande interação com a implantação do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos.

(***) A Reurbanização da Orla da Praia de Iracema tem prioridade 5, embora seja um projeto já proposto anteriormente ao Estudo.

Após a execução desses projetos, nova Agenda deve ser preparada para os 2 anos subsequentes, com os projetos já apontados e ainda não executados e outros que venham a ser incorporados neste plano de execução, seguindo uma ordem de execução pré-determinada (MAPA Nº 13).

O cronograma de execução destes projetos aponta para um investimento, nos próximos dois anos, distribuído entre as esferas públicas federal, estadual e municipal, e a iniciativa privada (QUADRO Nº 07 e MAPA Nº 14). Como ação simbólica para dar início à execução da Agenda Local, foi selecionada não uma, mas duas ações concretas, ambas relacionadas ao caráter simbólico da empreitada: a Reorganização do Formato de Gestão do Centro e o Retorno Simbólico da Prefeitura Municipal para o Centro.

QUADRO Nº 07 – CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO DA AGENDA LOCAL PARA O CENTRO DE FORTALEZA – JAN 2005 A DEZ 2006

PROJETOS	PRAZO			
	1º SEMESTRE	2º SEMESTRE	3º SEMESTRE	4º SEMESTRE
Reorganização do Formato de Gestão do Centro	_____			
Elaboração de <i>Master Plan</i> para o Centro	_____			
Retorno Simbólico da Prefeitura Municipal para o Centro	_____			
Revisão da Legislação Urbanística de Impacto sobre o Centro		_____		
Criação de Produtos Turísticos Histórico-culturais		_____		
Qualificação de Pessoal para a Atividade Turística		_____		
Reforço da Segurança Central	_____			
Plano de Identificação de Edificações para Conversão em Habitação de Classe Média		_____		
Plano de Arborização			_____	
Corredor Norte-sul Litoral - Teatro José de Alencar			_____	_____

Fonte: Espaço Plano Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

4.0 - PREPARAÇÃO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES

A administração atual do Município de Fortaleza se dá através de Secretarias Centrais, responsáveis por setores funcionais, e de seis Secretarias Executivas Regionais (SER's), responsáveis pela operacionalização das atividades setoriais nos seus limites territoriais. O Bairro Centro pertence à jurisdição da SER II juntamente com mais 19 bairros e, com estes, formam a área considerada mais nobre da Cidade.

Por sua visibilidade, o Centro possui uma gerência administrativa própria, porém não-executiva, vinculada à SER II, e que foi instituída através do decreto municipal Nº 11.252 de 10 de setembro de 2002. Conta hoje com uma gerente e mais 8 pessoas, tendo atribuições de realização de pesquisas e proposição de ações, levantamento de problemas das áreas públicas, recebimento de denúncias, fiscalização e notificação, e monitoramento das ações executadas pelos demais órgãos públicos e pela iniciativa privada para requalificação do Bairro.

Recentemente, a Gerência do Centro recebeu 8 supervisores e 120 adolescentes estudantes de escolas públicas, em meio período, enquadrados no programa de Agentes de Meio Ambiente (AMAs) da Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Controle Urbano - SEMAM para realização do monitoramento ambiental dos espaços públicos.

A proposta de organização para implementação das recomendações deste Estudo passa pelo fortalecimento da Gerência do Centro, que deixa de ter um caráter simplesmente operacional cotidiano e pouco efetivo, para incluir a execução de ações de prazo mais longo, e pela ampliação da participação da sociedade, incluindo o Fórum de Desenvolvimento Local também no processo de implementação da Agenda Local proposta.

4.1 MODELO DE GESTÃO DO CRESCIMENTO URBANO LOCAL

Quando se parte para uma análise local de bairros ou de localidades subconjunto destes, há que se considerar a otimização das ações em nível intramunicipal, sem perder de vista os desdobramentos intermunicipais. Assim, reivindicações de bairros/localidades, que a princípio poderiam fazer sentido sob a ótica local, tornam-se questionáveis e sujeitas à revisão sob a ótica municipal e até mesmo regional.

É nesse contexto que projetos considerados prioritários nos bairros/localidades, concebidos sob o ponto de vista local, merecem ser reavaliados, levando em conta a demanda, a oferta intramunicipal e, principalmente, a concorrência e a integração com equipamentos de grande porte já existentes em outros bairros/localidades.

De forma geral, o bairro/localidade apresenta oportunidades para o desenvolvimento espacialmente equilibrado e para o desenvolvimento temporal e ambientalmente sustentável, que devem ser objeto de análise no desenrolar da Agenda Local, diante de possíveis restrições encontradas, que, posteriormente, precisam ser colocadas em prática de forma integrada, com apoio institucional local e municipal.

No caso específico de Fortaleza, a Prefeitura Municipal de Fortaleza – PMF vem procurando implementar um modelo de gestão baseado numa maior participação, por meio da criação das Secretarias Executivas Regionais (SERs), optando em 2002 por um modelo de gestão participativa da Cidade com a criação da Secretaria de Planejamento (SEPLA). O modelo teve como objetivo a descentralização dos serviços públicos e a criação e o fortalecimento de canais de participação, para garantir maior eficiência e efetividade das ações governamentais.

Contudo, a PMF ainda não consolidou o ambiente favorável da gestão participativa proposto, com a implantação de mecanismos de gestão integrada de políticas públicas em apoio ao desenvolvimento local. A formação do Comitê Municipal com representantes de vários segmentos da sociedade para o acompanhamento deste Estudo de Vantagens Competitivas do Centro foi um esforço neste sentido, que deve ser preservado e ampliado para acompanhar também a implementação da Agenda Local.

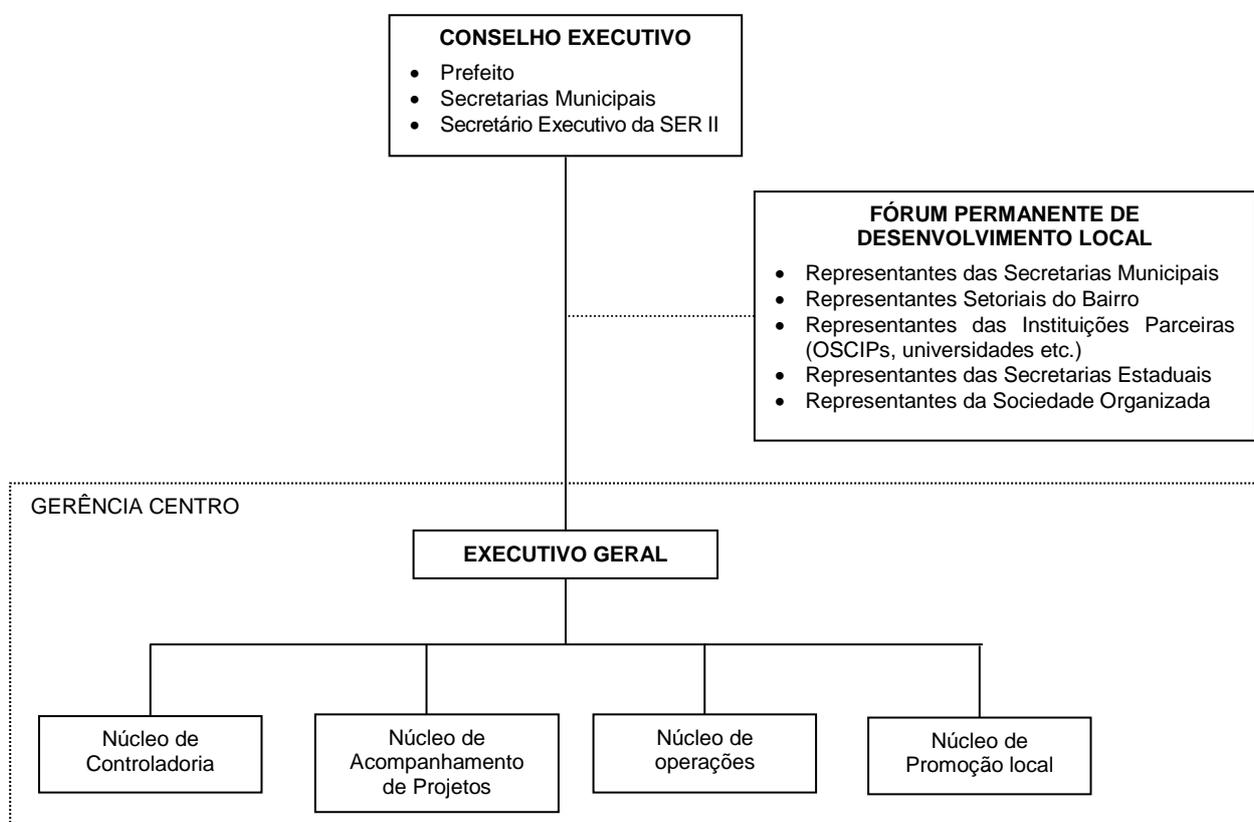
4.2 SUGESTÃO DE ARCABOUÇO INSTITUCIONAL PARA A GESTÃO DO CENTRO

Para a execução das propostas deste Estudo explicitadas na Agenda Local definida, há a necessidade da formação de uma equipe gestora que preste conta, não só ao Poder Executivo Municipal, como também à sociedade organizada.

O modelo institucional da organização demanda a existência de um Conselho Executivo e de um Fórum Permanente, este último composto por representantes do Município, do Estado e de outras instituições parceiras, e aos quais presta conta uma unidade gestora representada pela Gerência do Centro, com dotação orçamentária própria, composta por um quadro de pessoal permanente e dirigida por um executivo geral.

Ademais, considerando as diversas atividades a serem desempenhadas pela Gerência do Centro, serão necessários, pelo menos: um Núcleo de Controladoria, um Núcleo de Promoção Local, um Núcleo de Acompanhamento de Projetos e um Núcleo de Operações (FIGURA Nº 01).

FIGURA Nº 01 - SUGESTÃO DE ORGANOGRAMA PARA A GESTÃO DO CENTRO



Fonte: Equipe Técnica Consultora

O **Conselho Executivo** deverá ser formado pelo Prefeito de Fortaleza, pelos secretários municipais pertinentes e pelo Secretário Executivo da Regional II, e presidido pelo Secretário de Planejamento. Será responsável pela aprovação do orçamento anual da Gerência do Centro, e atuará como legitimador da Agenda Local, como canal de reivindicações de pleitos, e também como ambiente de debate das ações voltadas para o desenvolvimento do Bairro.

O **Fórum Permanente de Desenvolvimento Local** é a instância consultiva e independente das administrações públicas, derivado do atual Comitê Municipal e do atual Fórum Permanente do Centro, presidido por um dos seus membros ou por seus substitutos legais. É integrado por representantes setoriais do Bairro, por representantes de secretarias estaduais, universidades, OSCIP Ação Novo Centro e outras entidades parceiras, e por representantes de associações e organizações não governamentais com interesses locais. Seu funcionamento deverá ser regido por um regulamento interno a ser preparado.

A **Gerência do Centro**, representada pelo seu Executivo Geral, será responsável pela coordenação e comunicação com os membros do Conselho Executivo e do Fórum, dos quais necessariamente fará parte, pelo levantamento de recursos e pela administração das operações das atividades do Bairro.

O Núcleo de Controladoria será responsável pelas atividades de contabilidade/finanças para gerenciamento e prestação de contas dos recursos empregados. O suporte jurídico à Gerência será fornecido pela SER II, que se responsabilizará pela preparação de contratos, protocolos, termos de parcerias e outros instrumentos legais, além de ordenar e acompanhar atividades jurídicas de suporte a ações de caráter local (exemplo: Código de Posturas e Legislação de Uso e Ocupação do Solo).

O Núcleo de Promoção Local será responsável por divulgar o Centro, seu progresso e seus atributos, para potenciais investidores e para a comunidade em geral. Também se responsabilizará por acompanhar o surgimento de oportunidades de emprego e comunicar a interessados, além de organizar eventos de treinamentos com entidades parceiras.

O Núcleo de Operações engloba as atividades de monitoramento e fiscalização hoje executadas pela Gerência do Centro, porém com maior contingente, concatenadas com as propostas gerais da Agenda Local.

O Núcleo de Acompanhamento de Projetos será responsável pelo monitoramento da execução de todos os projetos da Agenda Local, pela identificação das dificuldades para a sua implementação e pelo encaminhamento das possíveis soluções para discussão no Fórum e no Conselho Executivo. Este núcleo deve ser composto por pessoas que assumam os temas das diretrizes e que se responsabilizarão por envidar esforços para a execução dos projetos sob sua alçada.

Esta sugestão de estrutura pode evoluir, conforme as conveniências a serem reportadas em estudo específico, para uma maior autonomia à Gerência do Centro, sendo ligada diretamente ao Prefeito como órgão da administração direta ou mesmo como Agência de Desenvolvimento da administração indireta.

Para dar continuidade ao bom momento deste Estudo a ser experimentado quando do lançamento da Agenda Local, é sugerida uma sistemática de avaliação das atividades do Programa. A cada mês, o Fórum deve se reunir e convocar a Gerência do Centro. Nessa ocasião, a Gerência do Centro presta contas do planejamento de execução das propostas

deste Estudo, apresentando os principais progressos e dificuldades do mês passado, e traça as principais atividades do mês vindouro. Solicita também sugestões do Fórum para eventuais correções de rumo e apoio para interlocução visando à solução de eventuais entraves. Para tanto, a Gerência do Centro deve possuir ritmo próprio de atividades, com reuniões semanais.

Por sua vez, o Executivo Geral deve ser reunir com os integrantes do Núcleo de Acompanhamento de Projetos, nos intervalos das reuniões com integrantes do Fórum, e atribuir tarefas aos seus membros como: interlocução com entidades parceiras públicas ou privadas, preparação de relatórios e apresentações externas mensais ou esporádicas, reuniões com comunidade, entre outras. A cada dois meses, ou conforme solicitada, a Gerência do Centro deve preparar e enviar relatório de progresso ao Conselho Executivo.

5.0 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

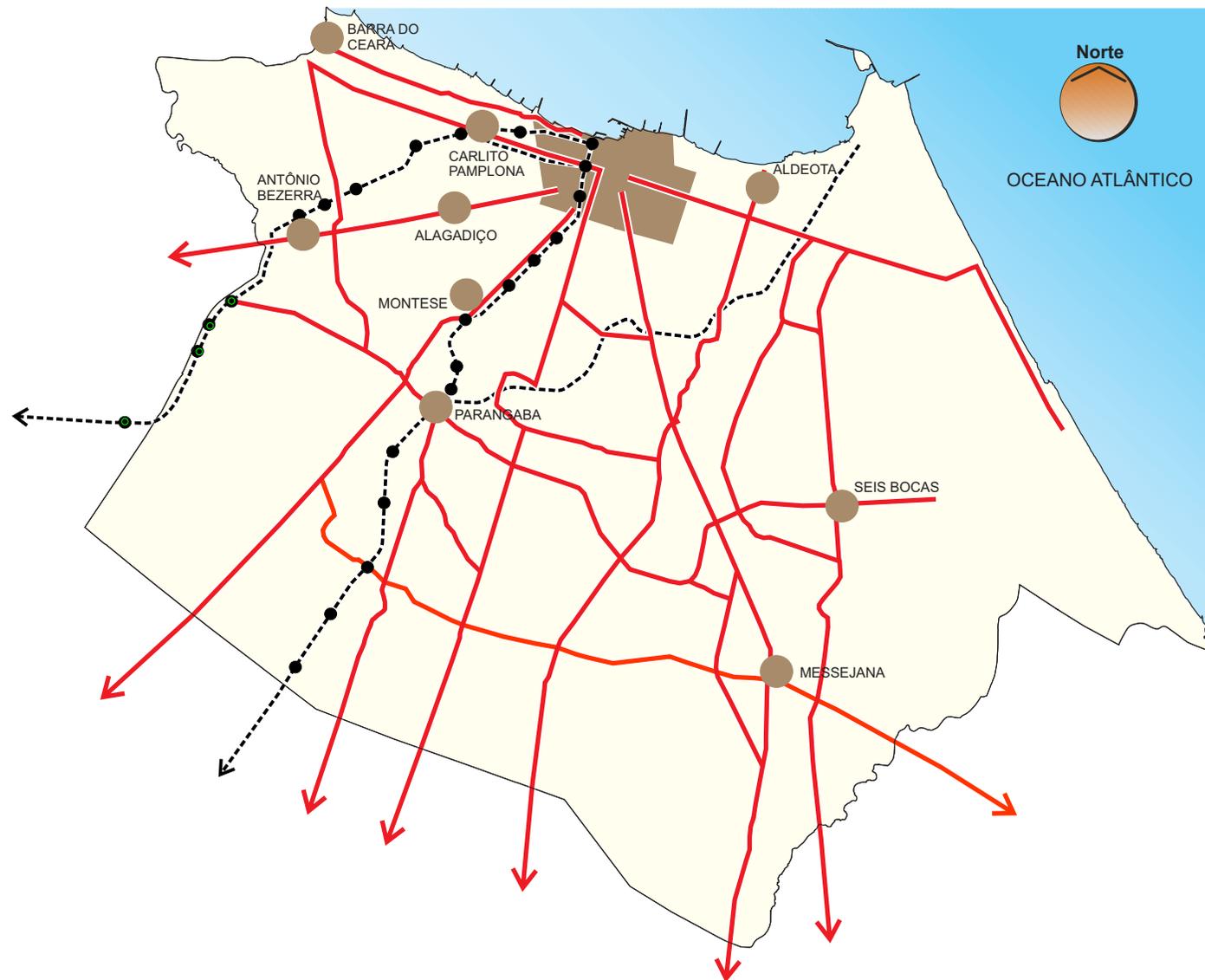
A partir da aplicação da estratégia orientadora que visa a conduzir as gestões de desenvolvimento local do Centro, no tocante ao conteúdo dos procedimentos e produtos, as ações básicas de caráter operacional para implementação das diretrizes deste Estudo deverão ser discriminadas, desdobradas e matricialmente articuladas. Após a aprovação das diretrizes deste Estudo, a PMF deverá proceder com a implementação de sua Agenda Local, contratando os projetos, sob a supervisão do Fórum Permanente.

Ressalte-se que esse processo, sinteticamente descrito acima, caracteriza fluxo de ações distintas, complementares, interdependentes e com níveis de intensidade e simultaneidade diferenciados, face às possibilidades técnicas e financeiras do conjunto de agentes envolvidos.

A implementação de iniciativa do porte deste Estudo, por conta dessas peculiaridades e do seu elevado nível de complexidade, deverá, finalmente, demandar processo intenso de reciclagem dos agentes participantes, tanto públicos quanto privados, capacitando-os para o gerenciamento pioneiro de ações de âmbito local na Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Os agentes públicos e privados devem estar cientes de que processos de requalificação de zonas centrais são contínuos, de longo prazo, e que cada vitória deve ser comemorada com vigor, sabendo que, ao final, os resultados serão infinitamente recompensadores.

MAPAS E CROQUIS

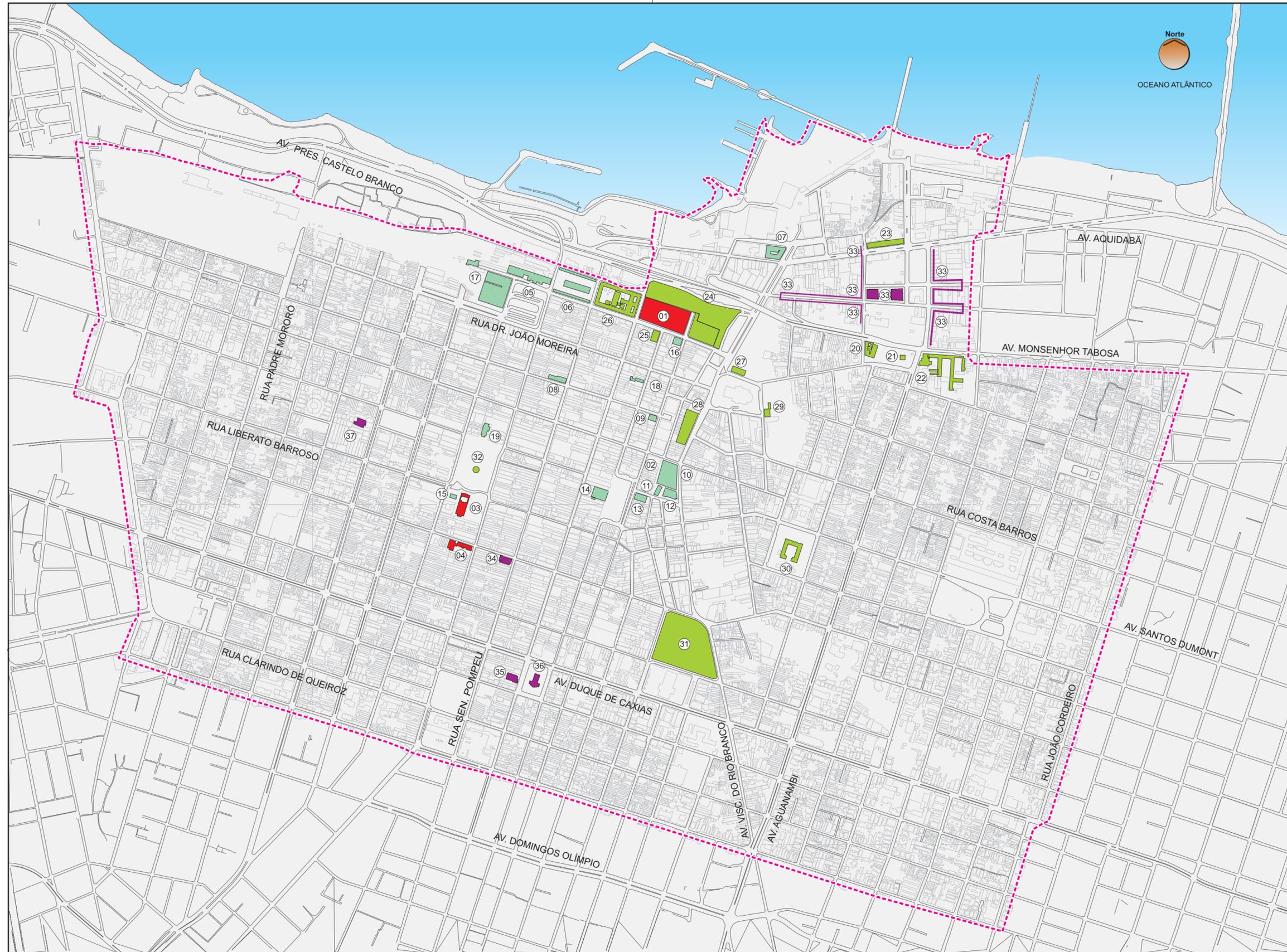


FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA



MAPA Nº 01 – ATUAL ESTRUTURAÇÃO POLICÊNTRICA DE FORTALEZA



LEGENDA

BENS IMÓVEIS TOMBADOS

- 1 - PASSEIO PÚBLICO
- 2 - ASSEMBLÉIA PROVINCIAL (MUSEU DO CEARÁ)
- 3 - TEATRO JOSÉ DE ALENCAR
- 4 - PALACETE CARVALHO MOTA (DNOCS)
- 5 - ESTAÇÃO JOÃO FELIPE
- 6 - CADEIA PÚBLICA (CENTRO DE TURISMO)
- 7 - SECRETARIA DA FAZENDA
- 8 - SOLAR FERNANDES VIEIRA (ARQUIVO PÚBLICO)
- 9 - BANCO FROTA GENTIL (LOSANGO)
- 10 - PRAÇA GENERAL TIBÚRCIO (PRAÇA DOS LEÕES)
- 11 - IGREJA NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO
- 12 - PALÁCIO DA LUZ (ACADEMIA CEARENSE DE LETRAS)
- 13 - PALACETE CEARÁ (CAIXA ECONÔMICA FEDERAL)
- 14 - CINE SÃO LUIS
- 15 - ANTIGA ESCOLA NORMAL (ATUAL SEDE DO IPHAN)
- 16 - SOCIEDADE UNIÃO CEARENSE (ANTIGA SUCAP/COELCE)
- 17 - GALPÕES E CASA DO ENGENHEIRO DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE
- 18 - SOBRADO DO DR. JOSÉ LOURENÇO
- 19 - IGREJA DE NOSSA SENHORA DO PATROCÍNIO
- 20 - TEATRO SÃO JOSÉ
- 21 - COLUNA CENTENÁRIA AO CRISTO REDENTOR
- 22 - FACHADAS DO SEMINÁRIO DA PRAINHA
- 23 - ANFÂNDEGA (CAIXA ECONÔMICA FEDERAL)
- 24 - FORTALEZA NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO (10ª REGIÃO MILITAR)
- 25 - PALACE HOTEL (ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO CEARÁ)
- 26 - SANTA CASA DE MISERICÓRDIA
- 27 - PALACETE AVENIDA CENTRAL (FEBEM-CE)
- 28 - ANTIGO MERCADO CENTRAL (CENTRO DE REFERÊNCIA DO PROFESSOR)
- 29 - PAÇO MUNICIPAL (PREFEITURA MUNICIPAL)
- 30 - ESCOLA NORMAL (ESCOLA JUSTINIANO DE SERPA)
- 31 - PARQUE DA LIBERDADE (CIDADE DA CRIANÇA)
- 32 - MONUMENTO A JOSÉ DE ALENCAR

NÍVEL DE TOMBAMENTO

- TOMBAMENTO FEDERAL
- TOMBAMENTO ESTADUAL
- TOMBAMENTO MUNICIPAL

BENS IMÓVEIS EM VIAS DE TOMBAMENTO

- 33 - FACHADAS DO ENTORNO CENTRO DRAGÃO DO MAR
- 34 - IGREJA DE SÃO BERNARDO
- 35 - PALACETE JEREMIAS ARRUDA (INSTITUTO DO CEARÁ)
- 36 - IGREJA DE NOSSA SENHORA DO CARMO
- 37 - CASA DE TOMÁS POMPEU

NÍVEL DE TOMBAMENTO

- TOMBAMENTO ESTADUAL
- LIMITE DO BAIRRO CENTRO

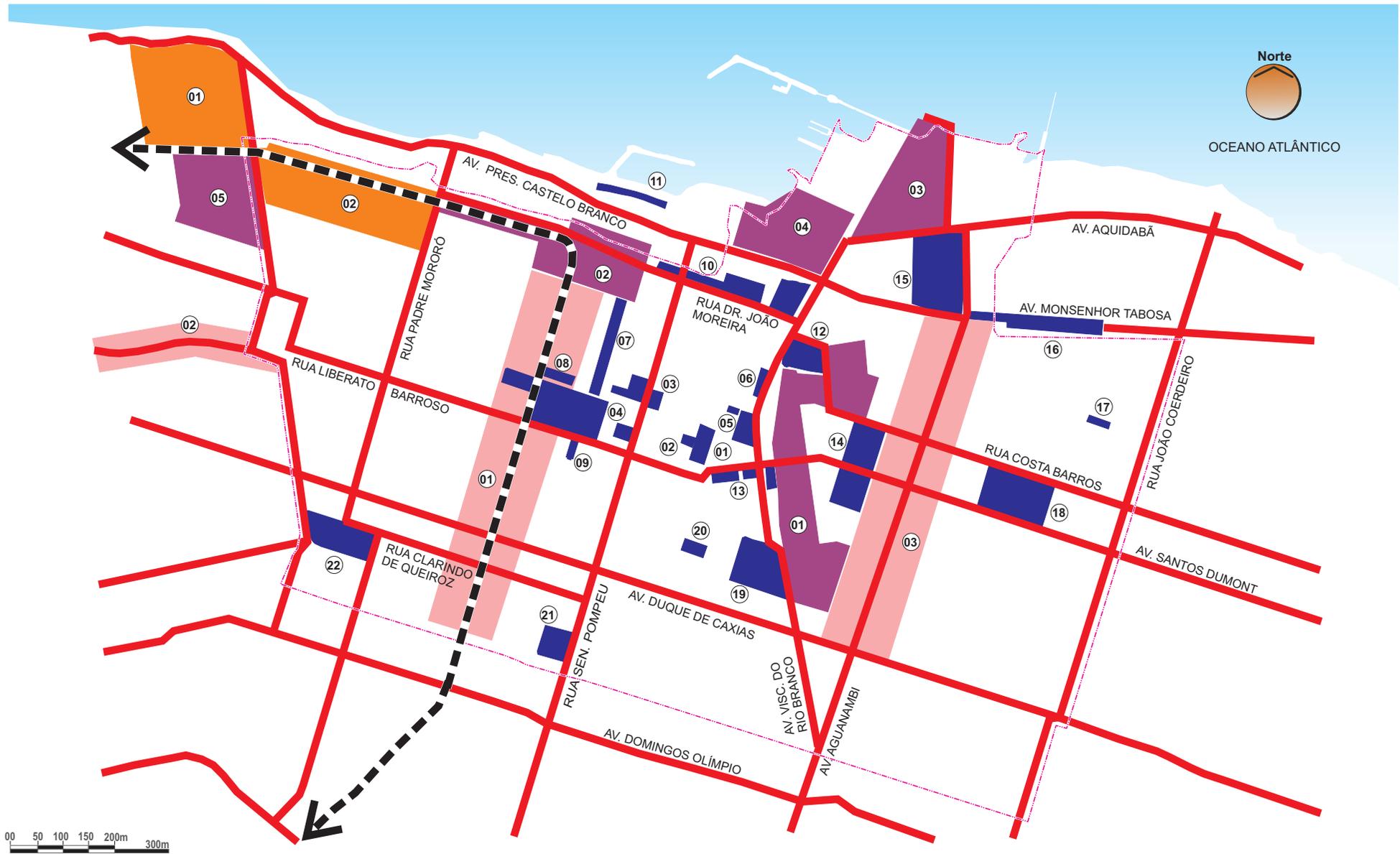
00 50 100 150 200m
 ESCALA 1:10.000 ESCALA GRÁFICA

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza



Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/C Ltda.
 Agosto - 2004



00 50 100 150 200m 300m

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 03 – MAPA DE LOCALIZAÇÃO DOS “ATIVOS URBANÍSTICOS”, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO

“ATIVOS URBANÍSTICOS”

- 01- PRAÇA DO FERREIRA, EXCELSIOR HOTEL, SAVANAH E SUL AMÉRICA
- 02- CINE SÃO LUÍS
- 03- CLUSTER COMERCIAL / SHOPPINGS
- 04- PRAÇA JOSÉ DE ALENCAR / PARQUE DA CIDADE
- 05- PRAÇA DOS LEÕES, HOTEL BRASIL, MUSEU DO CEARÁ
- 06- EX MERCADO PÚBLICO / CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO
- 07- RUA DAS PRAÇAS
- 08- SHOPPING CENTER
- 09- TEATRO JOSÉ DE ALENCAR
- 10- CORREDOR CULTURAL
- 11- MARINA HOTEL
- 12- CATEDRAL
- 13- CLUSTER DE ESTRUTURAS VERTICAIS (ESCRITÓRIOS)
- 14- IGREJA DO PEQUENO GRANDE / ESCOLA NORMAL
- 15- DRAGÃO DO MAR
- 16- AV. MONSENHOR TABOSA (COMÉRCIO ARTESANAL)
- 17- MERCADO DE FERRO DOS PINHÕES
- 18- COLÉGIO MILITAR
- 19- PARQUE DA CRIANÇA
- 20- SEDE DO BANCO DO NORDESTE
- 21- CONJUNTO I.J.F. / CAIXAS D'AGUA / FACULDADE DE DIREITO
- 22- MERCADO SÃO SEBASTIÃO

BLOQUEIOS FÍSICOS À URBANIZAÇÃO

- 01- ESCOLA APRENDIZES MARINHEIROS
- 02- CEMITÉRIO SÃO JOÃO BATISTA

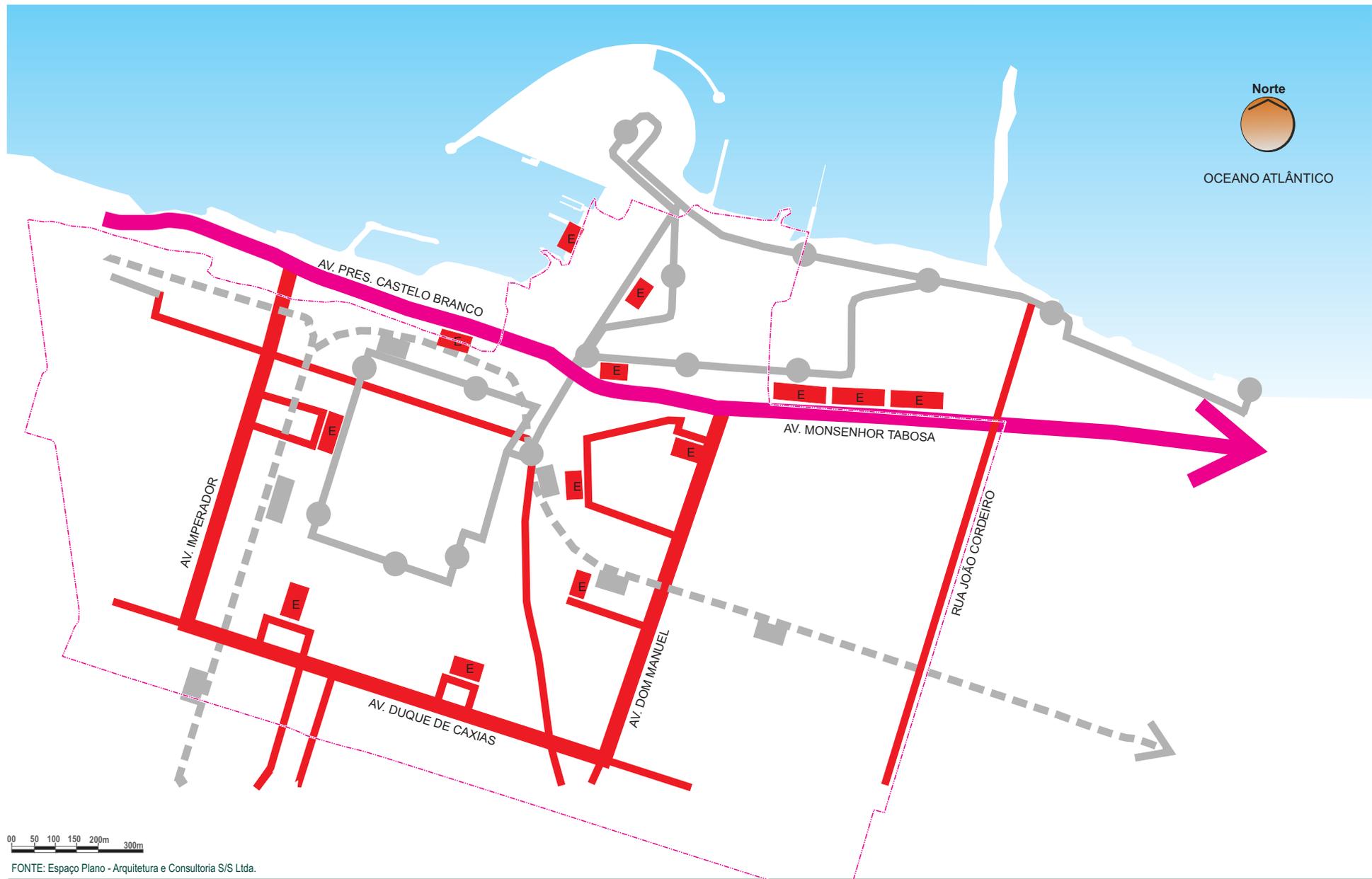
CORREDORES POTENCIAIS

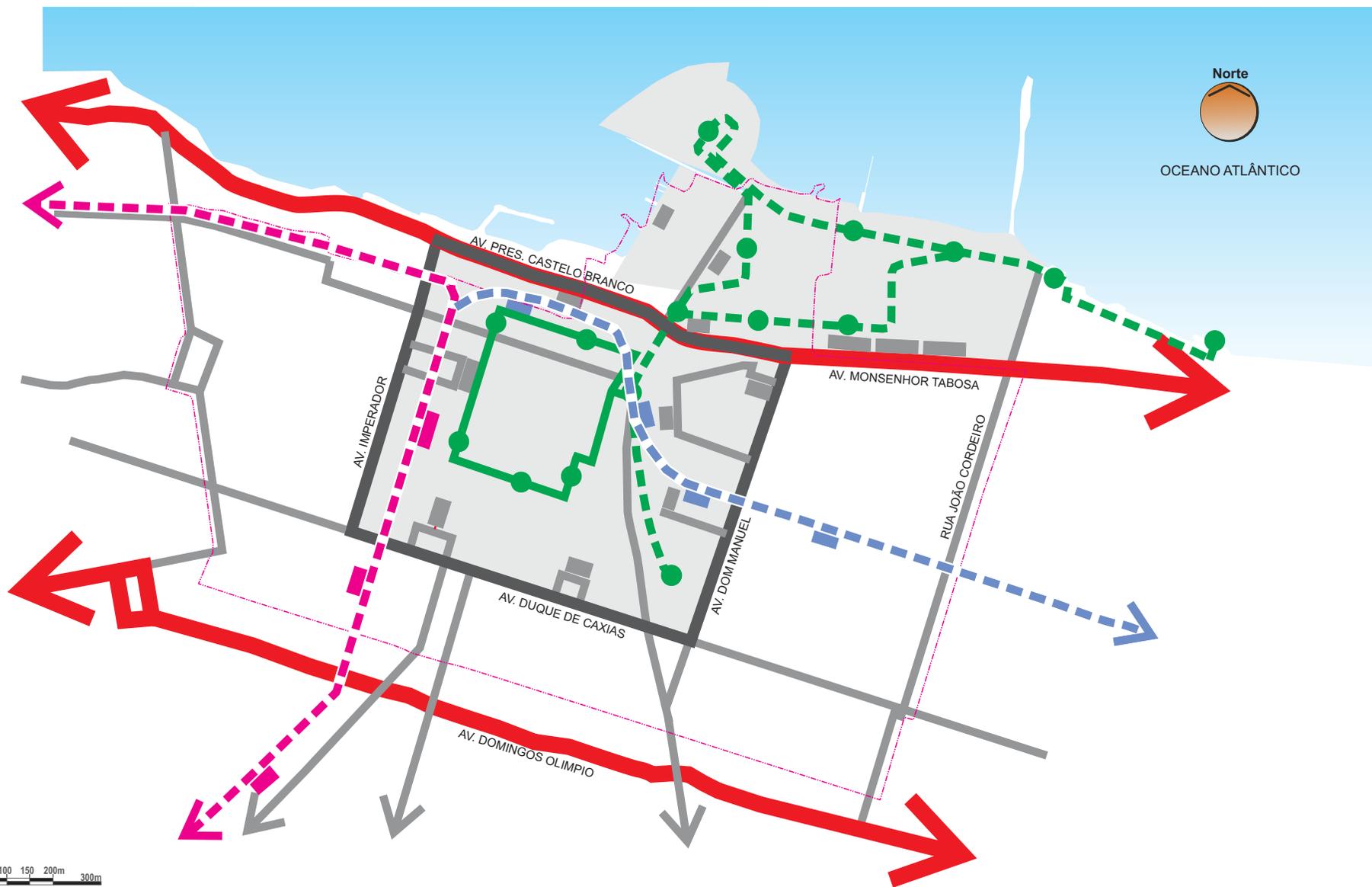
- 01- CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO DO METROFOR
- 02- CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO DA RUA SARGENTO HERMÍNIO
- 03- CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO POTENCIAL DA AVENIDA DOM MANUEL

ÁREAS ESTRATÉGICAS PARA RENOVAÇÃO URBANA

- 01- ÁREA DO ATUAL COMÉRCIO ATACADISTA
- 02- ÁREA DO PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA
- 03- ÁREA DO POÇO DA DRAGA
- 04- ÁREA DE VELHOS ARMAZÉNS
- 05- GLEBA DA ANTIGA FABRICA FILOMENO

-  SISTEMA VIÁRIO BÁSICO
-  METROFOR
-  LIMITE DA ZONA CENTRAL





FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

-  ZONA DE TRÁFEGO CALMO
-  ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS DE USO COMPARTILHADO
-  ANEL (*BOULEVARDS*) RECEPTOR DO SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO
-  ACONDICIONAMENTO DO TRÁFEGO DE PASSAGEM
-  METROFOR TRECHO OESTE
-  METROFOR TRECHO LESTE
-  ESTAÇÕES DO METROFOR (TRECHO OESTE)
-  ESTAÇÕES DO METROFOR (TRECHO LESTE)
-  CIRCUITO DE TRANSPORTE LOCAL (BONDE ELÉTRICO)
-  EXPANSÃO DO CIRCUITO DE TRANSPORTE LOCAL (BONDE ELÉTRICO)
-  LIMITE DA ZONA CENTRAL



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

- | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
|  | ÁREAS NATURAIS E ESPAÇOS PÚBLICOS |  | RUAS COM USO EXCLUSIVO DE PEDESTRES |  | E | ESTACIONAMENTOS |
|  | RUAS COMPARTILHADAS ENTRE VEÍCULOS E PEDESTRES (TRÁFEGO CALMO). |  | PÁTIO LINEAR DO PAÇO MUNICIPAL |  | | CIRCUITO DE TRANSPORTE LOCAL (BONDÊ ELÉTRICO) |
| | |  | GALERIAS COMERCIAIS NOS "MIOLOS" DE QUADRAS |  | | METROFOR |

MAPA Nº 06 – MOBILIDADE DE PEDESTRES



00 50 100 150 200m 300m

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

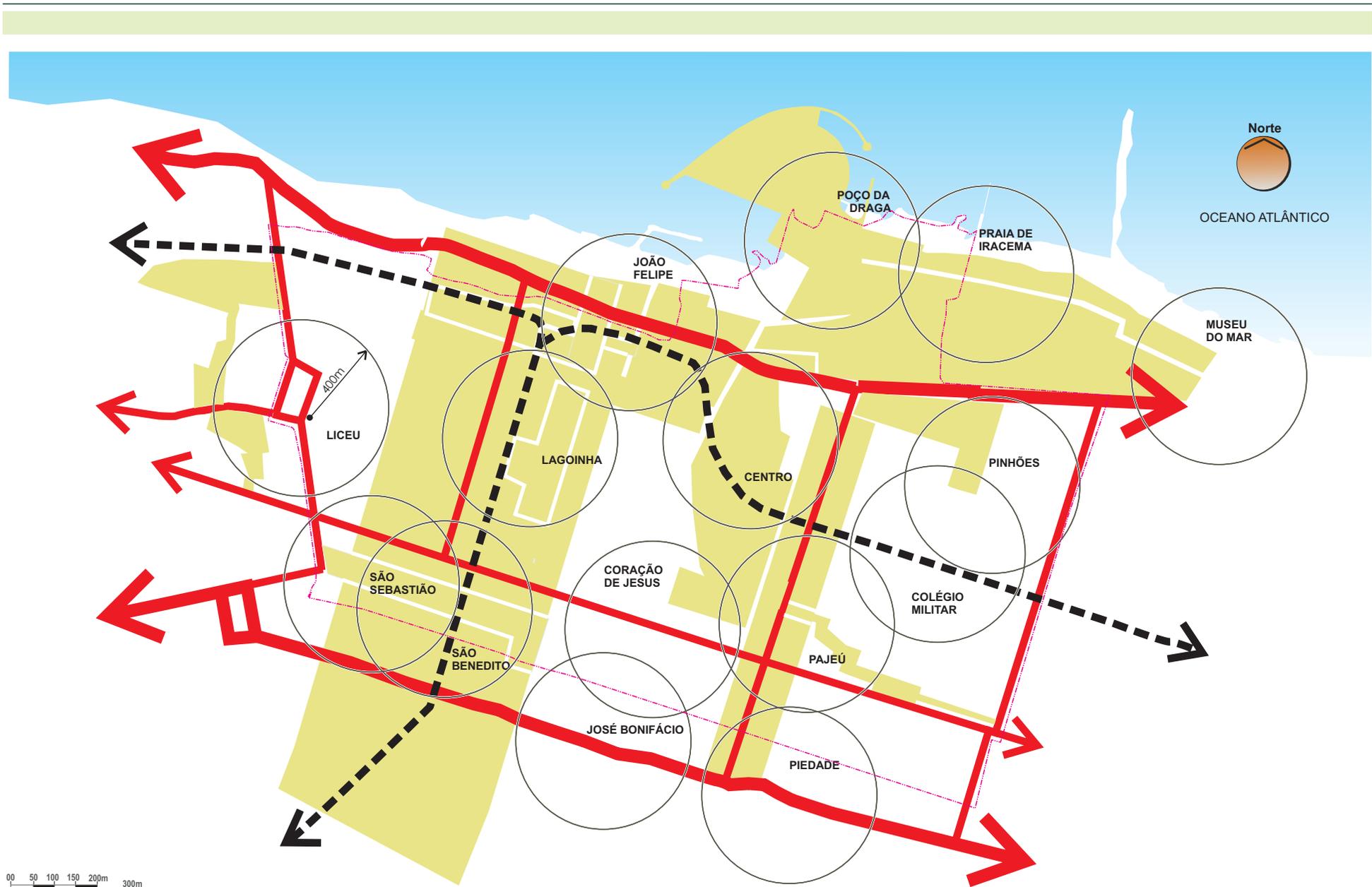
ÁREAS NATURAIS E ESPAÇOS PÚBLICOS

PARQUES LINEARES DE RECREAÇÃO, PROTEÇÃO AMBIENTAL E MOBILIDADE

RUAS COMPARTILHADAS ENTRE VEÍCULOS E PEDESTRES (TRÁFEGO CALMO)

RUAS COM USO EXCLUSIVO DE PEDESTRES

MAPA Nº 07 – MEIO AMBIENTE E ESPAÇOS ABERTOS



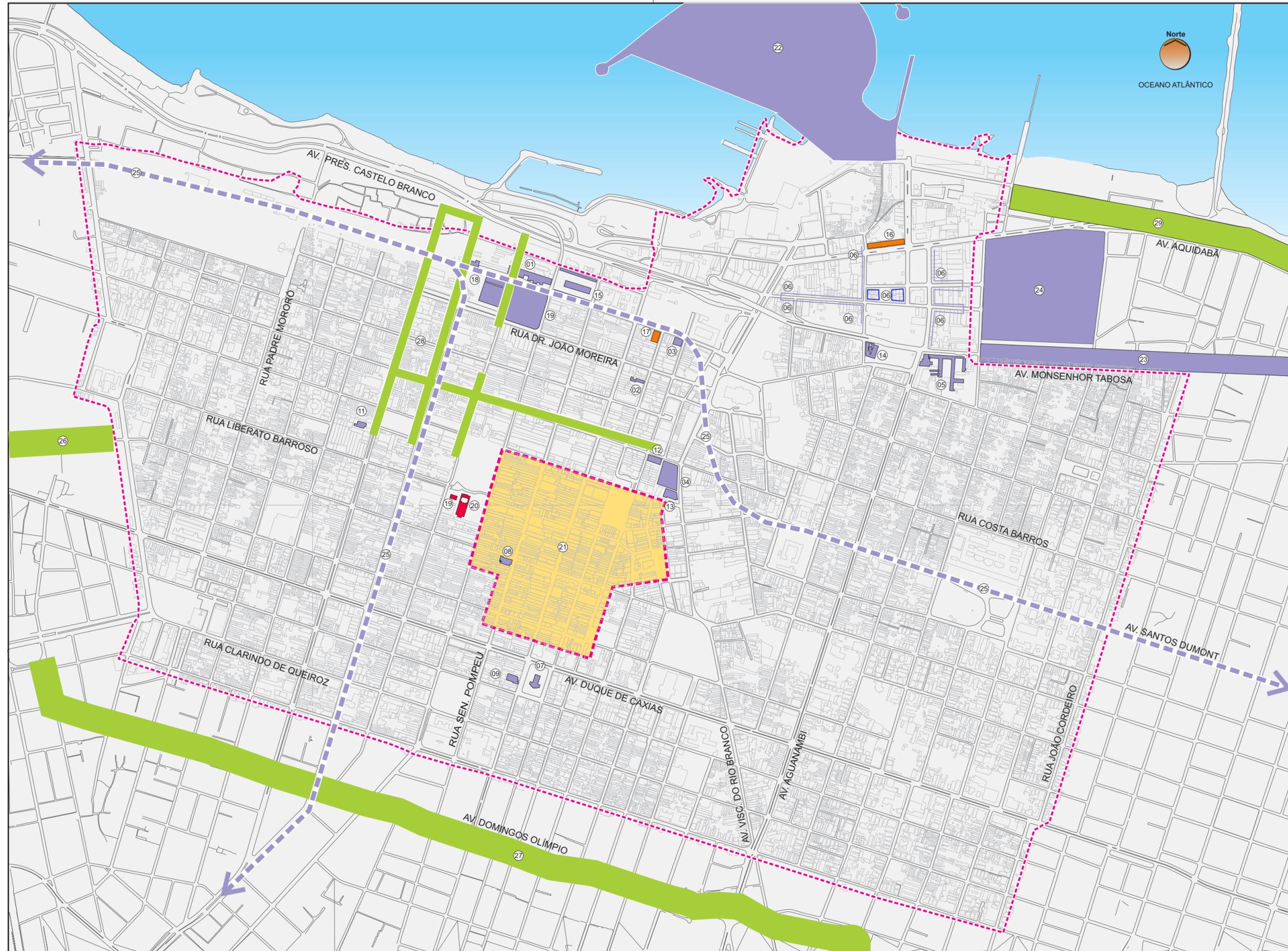
00 50 100 150 200m 300m

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



00 50 100 150 200m 300m

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



LEGENDA

INTERVENÇÕES PONTUAIS DE MENOR ESCALA

- 1 - IMPLANTAÇÃO DO CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL NA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE (EM NEGOCIAÇÃO)
- 2 - RESTAURAÇÃO DO SOBRADO DR. JOSÉ LOURENÇO E IMPLANTAÇÃO DO MUSEU DE ANTROPOLOGIA DO ESTADO
- 3 - RESTAURAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO CEARÁ (PRODETUR)
- 4 - RESTAURAÇÃO DA PRAÇA GENERAL TUBÚRICO (PRODETUR)
- 5 - RESTAURAÇÃO DAS FACHADAS DO SEMINÁRIO DA PRAINHA (PRODETUR)
- 6 - RECOMPOSIÇÃO FORMAL E CROMÁTICA DAS FACHADAS DO ENTORNO DO CENTRO DRAGÃO DO MAR DE ARTE E CULTURA (PRODETUR)
- 7 - RESTAURAÇÃO DA IGREJA E DA PRAÇA DO CARMO (PRODETUR)
- 8 - RESTAURAÇÃO DA IGREJA DE SÃO BERNARDO (PRODETUR)
- 9 - RESTAURAÇÃO DO INSTITUTO DO CEARÁ (PRODETUR)
- 10 - RESTAURAÇÃO DA FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO (PRODETUR)
- 11 - RESTAURAÇÃO DA CASA DE TOMÁS POMPEU (PRODETUR)
- 12 - RESTAURAÇÃO DO MUSEU DO CEARÁ (PRODETUR)
- 13 - RESTAURAÇÃO DO PALÁCIO DA LUZ (PRODETUR)
- 14 - RESTAURAÇÃO DO TEATRO SÃO JOSÉ (PRODETUR)
- 15 - RESTAURAÇÃO DA ANTIGA CADEIRA PÚBLICA - CETUR (PRODETUR)
- 16 - RESTAURAÇÃO DA ANTIGA ALFÂNDEGA E IMPLANTAÇÃO DA PINACOTECA DO ESTADO
- 17 - RESTAURAÇÃO DA SOCIEDADE UNIÃO CEARENSE E IMPLANTAÇÃO DO IAB, ORQUESTRA FILARMÔNICA DO ESTADO E MEMORIAL DA INDÚSTRIA (FIEC/SESI)
- 18 - RESTAURAÇÃO GALPÕES RFFSA / IMPLANTAÇÃO DA ESTAÇÃO DAS ARTES
- 19 - TRANSFERÊNCIA DO IPHAN/4ºSR PARA A CASA DE TOMÁS POMPEU SOBRINHO E TRANSFORMAÇÃO DA ANTIGA ESCOLA NORMAL NO RESTAURANTE DO TEATRO JOSÉ DE ALENCAR
- 20 - DESAPROPRIAÇÃO DOS IMÓVEIS ADJACENTES AO TEATRO JOSÉ DE ALENCAR, PARA LIBERAÇÃO DE SEU ENTORNO
- 21 - SHOPPING CENTRO (ÁREA PILOTO DE AUAÇÃO)

INTERVENÇÕES PONTUAIS DE MAIOR ESCALA, COM GRANDE PODER DE IMPACTO SOBRE A PROPOSTA

- 22 - CENTRO MULTIFUNCIONAL DE FEIRAS E EVENTOS
- 23 - SOLUÇÃO PARA TRÁFEGO DE PASSAGEM E ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS
- 24 - RE-INSTALAÇÃO DA COMUNIDADE DO POÇO DA DRAGA
- 25 - METROFOR
- 26 - REFORMA E ALARGAMENTO DA RUA SARGENTO HERMINIO (BID-FOR)
- 27 - TRÁFEGO DE PASSAGEM DA AVENIDA DOMINGOS OLÍMPIO (BID-FOR)
- 28 - REMOÇÃO DOS ESTACIONAMENTOS DE ÔNIBUS (BID-FOR)
- 29 - CORREDOR PRAINHA - PRAIA DE IRACEMA

NÍVEL DA PROPOSTA

- PROJETOS E INTERVENÇÕES ESTADUAIS
- PROJETOS E INTERVENÇÕES MUNICIPAIS
- PROJETOS E INTERVENÇÕES PRIVADAS
- CONSORCIADA (FEDERAL/ESTADUAL)
- - - LIMITE DO BAIRRO CENTRO

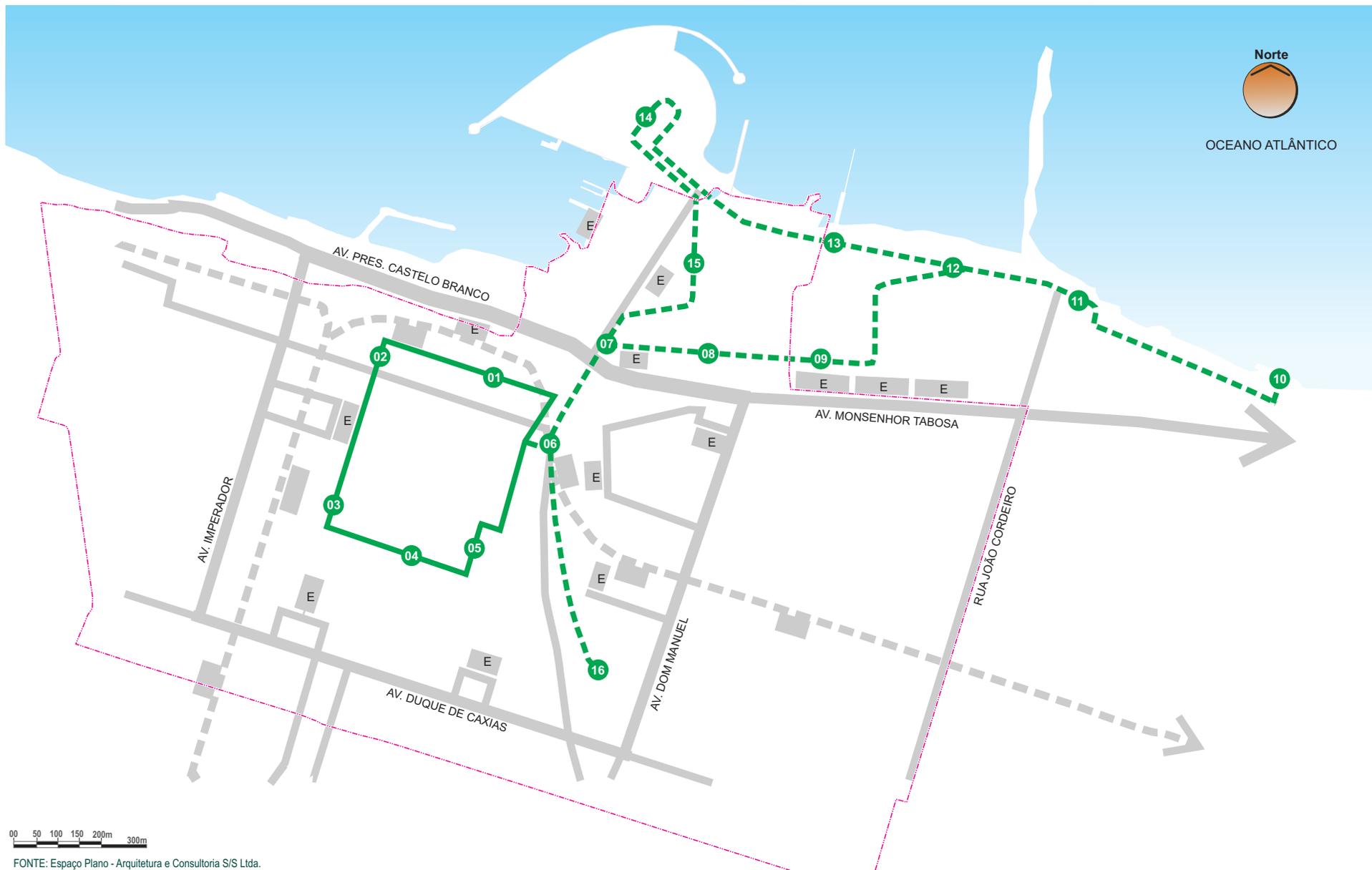
00 50 100 150 200m
 ESCALA 1:10.000 ESCALA GRÁFICA

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza

Recomendações Públicas Para o Desenvolvimento Local do Centro de Fortaleza

Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/C Ltda.
 Agosto - 2004

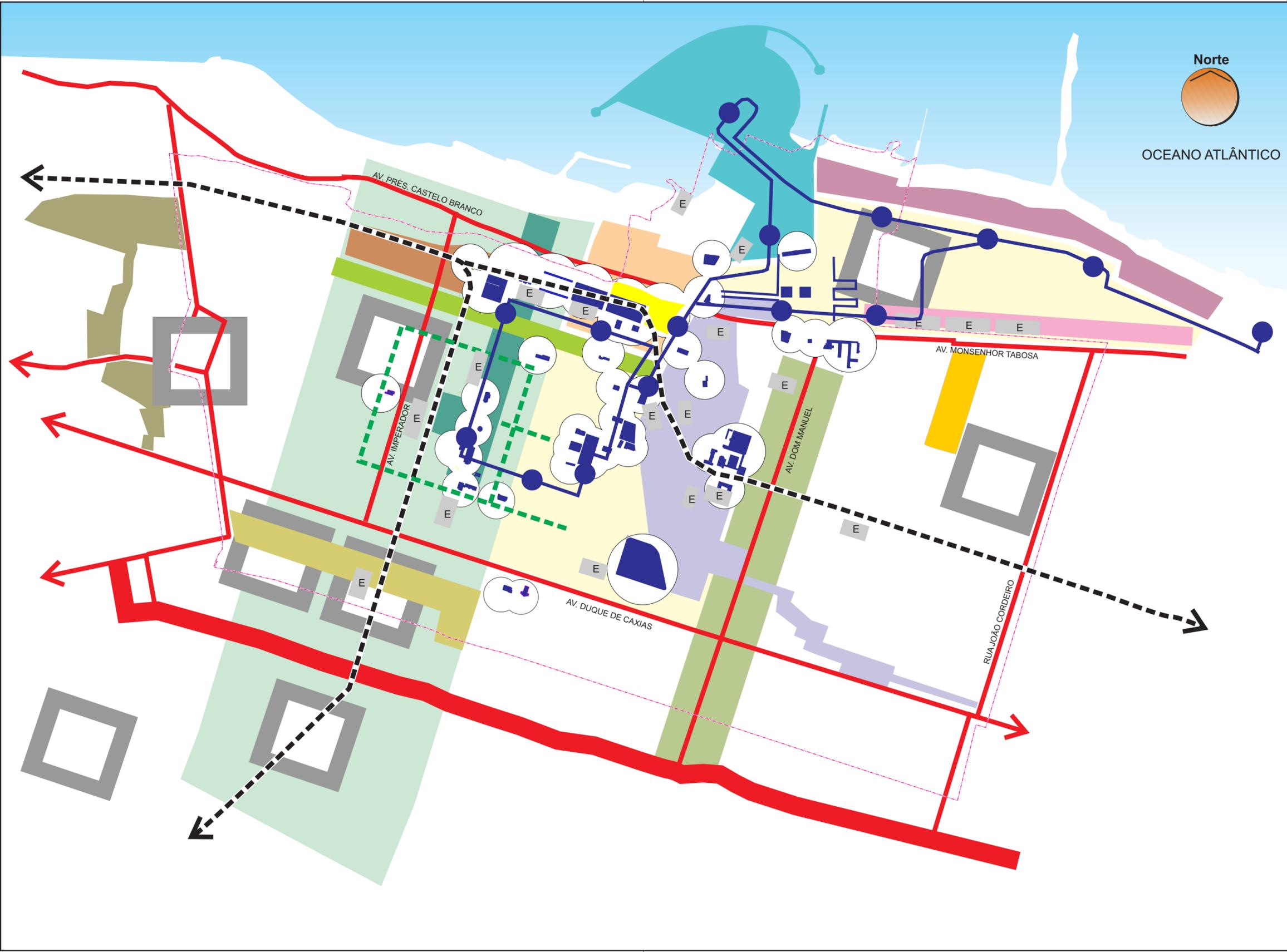


FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 11 – CIRCUITO PROPOSTO PARA O SISTEMA DE BONDE

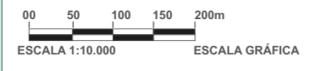
-  **CIRCUITO INICIAL**
-  PASSEIO PÚBLICO
-  CASTRO CARREIRA
-  JOSÉ DE ALENCAR
-  LIBERATO BARROSO
-  PRAÇA DO FERREIRA
-  CATEDRAL

-  **SEGUNDO CIRCUITO**
-  ALBERTO NEPUMOCENO
-  DRAGÃO DO MAR
-  MONSENHOR TABOSA
-  MUSEU DO MAR
-  IRACEMA
-  SÃO PEDRO
-  PONTE DOS INGLESES
-  CENTRO DE EVENTOS E FEIRAS
-  POÇO DA DRAGA
-  PAJEÚ / CDL
-  **PONTOS DE PARADA DO BONDE**
-  **ESTACIONAMENTOS**
-  **LIMITE DA ZONA CENTRAL**



LEGENDA

- CORREDOR NORTE-SUL METROFOR:**
Operações Urbanas Diversificadas / Recaptura de Investimentos Públicos / Reinvestimentos em Habitação Social.
- CORREDOR DA AVENIDA CASTRO E SILVA:**
Alargamento para Criação de *Promenade Central*.
- CORREDOR NORTE-SUL LITORAL-TEATRO JOSÉ DE ALENCAR:**
Implantação do Paço Municipal, Secretarias, Comércio, Serviços, Moradia e Estacionamentos.
- CORREDOR DO RIACHO PAJEÚ:**
Desenvolvimento de Urbanização de Uso Misto / Proteção Ambiental / Corredor de Mobilidade Incluindo Calçadas, Ciclovias, Recreação e Transporte Local.
- CORREDOR URBANO SÃO SEBASTIÃO / SÃO BENEDITO / CLÓVIS BEVILAQUA.**
- CORREDOR DO RIACHO JACARECANGA:**
Desenvolvimento de Urbanização de Uso Misto / Proteção Ambiental / Corredor de Mobilidade Incluindo Calçadas, Ciclovias, Recreação e Transporte Local.
- PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA:**
Desenvolvimento de Urbanização de Uso Misto / Entretenimento / Polos Universitários / Alta Tecnologia / Hotelaria e Habitação.
- ZONAS DE TRÁFEGO CALMO:**
Núcleo Central e Praia de Iracema.
- CORREDOR DA AVENIDA DOM MANUEL:**
Desenvolvimento de Urbanização de Uso Misto / Habitação / Comércio / Hotelaria e Atividades Relacionadas ao Turismo de Convenções.
- CORREDOR MONSENHOR TABOSA / MERCADO DOS PINHÕES:**
Desenvolvimento de Urbanização de Uso Misto, Apoiado em Espaço Público com Privilégio Pedestres, Comércio de Varejo, Polarizado Pelo Conjunto das Duas Estruturas de Ferro, Devidamente Reintegradas.
- TRANSFERÊNCIA DA 10ª REGIÃO MILITAR E RESTAURAÇÃO DA FORTALEZA DE N. SENHORA DA ASSUNÇÃO:**
Utilização do Espaço Como Equipamento Cultural
- RESTAURAÇÃO DO PASSEIO PÚBLICO E INCORPORAÇÃO DO PATAMAR ORIGINAL:**
Galpões da Rua Barão do Rio Branco com a Avenida Leste-oeste.
- PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DE UNIDADES DE VIZINHANÇA:**
Uso Misto de Alta Densidade, no Foco da Comunidade / 25% do Componente Habitacional Dedicado a Habitação Social (aplicação de Valores Recapturados Nas Operações Consorciadas).
- CENTRO MULTIFUNCIONAL DE EVENTOS E FEIRAS:**
Geração de Cadeias Produtivas (Hotelaria, Turismo, Comércio, Artes, Cultura, Artesanato, Gastronomia, Serviços e Indústria).
- CORREDOR URBANO MONSENHOR TABOSA:**
Trecho de Via Expressa (na Área dos Quintais) Combinada com Estacionamentos Compartilhados Visando o Desvio do Tráfego de Passagem (Leste Oeste) Devidamente Conectado com a Avenida Presidente Castelo Branco.
- CORREDOR URBANO DA ORLA MARÍTIMA NO TRECHO PRAINHA - PRAIA DE IRACEMA:**
Redesenho da Cadeia de Espaço Para Uso Pedestre.
- CORREDOR URBANO DA AVENIDA DOMINGOS OLÍMPIO:**
Soluções para Acomodar Tráfego de Passagem (Leste Oeste)
- ÁREA DE REURBANIZAÇÃO E RECICLAGEM DE ESTRUTURAS EXISTENTES:**
Apoio às atividades de Entretenimento e Turismo.
- METROFOR**
- E** **ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS EM FOCOS DE USO MISTO**
- SISTEMA DE GALERIAS CENTRAIS:**
Investimentos Privados, com Adaptação de Espaços Existentes nos "miolos" de Quadras, Apoiando a Ampliação das Fachadas Comerciais e Disponibilizando Novos Espaços de Circulação de Pedestre em Condições Ideais de Conforto Climatológico e Segurança.
- CIRCUITO DE BONDE ELÉTRICO:**
Investimento Público.
- RADIAIS DE PROTEÇÃO DO ENTORNO DAS ESTRUTURAS DE IMPORTÂNCIA HISTÓRICA**
- LIMITE DA ZONA CENTRAL**



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO - SEPLA

Recomendações Públicas Para o Desenvolvimento Local do Centro de Fortaleza

Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza

MAPA Nº 12 - PROJETOS ESTRUTURADORES / ÁREAS DE RENOVAÇÃO URBANA



00 50 100 150 200m 300m

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 13 – SEQUÊNCIA DE IMPLEMENTAÇÃO

-  01 CORREDOR NORTE-SUL LITORAL - TEATRO JOSÉ DE ALENCAR; DEMAIS ATIVIDADES RELACIONADAS AO CORREDOR; E SISTEMA DE GALERIAS CENTRAIS.
-  02 CIRCUITO DE BONDE ELÉTRICO; CENTRO MULTIFUNCIONAL DE FEIRAS E EVENTOS - C.M.F.E; CORREDOR DA AV. MONSENHOR TABOSA (TRÁFEGO DE PASSAGEM); REMOÇÃO/REASSENTAMENTO DA COMUNIDADE DO POÇO DA DRAGA; E LIGAÇÃO DA AVENIDA IMPERADOR COM AVENIDA PRESIDENTE CASTELO BRANCO.
-  2A IMPLANTAÇÃO DE ZONAS DE "TRÁFEGO CALMO" (NÚCLEO CENTRAL/ E PRAIA DE IRACEMA).
-  03 CORREDOR DO RIACHO PAJEÚ.
-  04 CORREDOR NORTE-SUL DO METROFOR; E CORREDOR DA AV. DOM MANUEL.
-  05 REURBANIZAÇÃO DA ORLA DA PRAIA DE IRACEMA.
-  06 CORREDOR MONSENHOR TABOSA / MERCADO DOS PINHÕES; E PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DA UNIDADE DE VIZINHANÇA PINHÕES.
-  07 PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA; E CORREDOR DA AV. CASTRO E SILVA (PREVISÃO DE ALARGAMENTO).
-  08 PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DE UNIDADES DE VIZINHANÇA CENTRAIS (SÃO SEBASTIÃO, SÃO BENEDITO, PRAÇA CLÓVIS BEVILÁQUA + BENFICA).
-  09 CORREDOR DO RIACHO JACARECANGA; E PROGRAMA DE ESTRUTURAÇÃO DA UNIDADE DE VIZINHANÇA DO LICEU.

Obs.: Os projetos e implementações das intervenções de proteção/restauração de estruturas históricas, embora não constem deste mapa (dada a natureza incompatível entre suas escalas) estão previstos de forma consistente com as ações aqui registradas.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 14 – ESTRATÉGIA DE BALANCEAMENTO DE INVESTIMENTOS COMPARTILHADOS



OPERAÇÕES URBANAS DIVERSIFICADAS: RECAPTURAÇÃO DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS / REINVESTIMENTOS EM HABITAÇÃO SOCIAL.



INVESTIMENTOS PÚBLICOS:

- A ADAPTAÇÃO DO CORREDOR DA AVENIDA DOMINGOS OLÍMPIO PARA APOIAR O TRÁFEGO DE PASSAGEM;
- B CORREDOR DA AVENIDA SARGENTO HERMÍNIO (PROJETO BID-FOR);
- C ALARGAMENTO DA AVENIDA CASTRO E SILVA PARA CRIAÇÃO DE "PROMENADE" CENTRAL;
- D SOLUÇÃO COMBINADA DE TRÁFEGO DE PASSAGEM E ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS, PARALELA À AVENIDA MONSENHOR TABOSA; E
- E REURBANIZAÇÃO DA ORLA E DO "VILLAGE" DA PRAIA DE IRACEMA.



INVESTIMENTOS PÚBLICOS:

- A CORREDOR NORTE SUL LITORAL - TEATRO JOSÉ DE ALENCAR, COM A IMPLANTAÇÃO DO PAÇO MUNICIPAL, SECRETARIAS, COMÉRCIO, SERVIÇOS, MORADIA E ESTACIONAMENTOS; E
- B CENTRO MULTIFUNCIONAL DE EVENTOS E FEIRAS, COM GERAÇÃO DE CADEIAS PRODUTIVAS (HOTELARIA, TURISMO, COMÉRCIO, ARTES, CULTURA, ARTESANATO, GASTRONOMIA, SERVIÇOS E INDÚSTRIA).



OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS ("CLUSTERS" DE USO MISTO CLASSE A), COM RECAPTURA DE INVESTIMENTOS PÚBLICOS E REAPLICAÇÃO EM HABITAÇÃO SOCIAL:

- A DESENVOLVIMENTO DE URBANIZAÇÃO DE USO MISTO / PROTEÇÃO AMBIENTAL / CORREDOR DE MOBILIDADE, INCLUINDO CALÇADÕES, CICLOVIAS, RECREAÇÃO E TRANSPORTE LOCAL;
- B DESENVOLVIMENTO DE URBANIZAÇÃO DE USO MISTO / ENTRETENIMENTO / INSTITUIÇÕES DE PESQUISA E ENSINO SUPERIOR; E
- C DESENVOLVIMENTO DE URBANIZAÇÃO DE USO MISTO / PROTEÇÃO AMBIENTAL / CORREDOR DE MOBILIDADE, INCLUINDO CALÇADÕES, CICLOVIAS, RECREAÇÃO E TRANSPORTE LOCAL.



INVESTIMENTO PÚBLICO: SISTEMA DE BONDE ELÉTRICO.



INVESTIMENTOS PRIVADOS: ESTACIONAMENTOS ESTRUTURADOS DE USO COMPARTILHADO, INSERIDOS EM "CLUSTERS" DE USO MISTO.



EFEITO DE REQUALIFICAÇÃO POR CAPILARIDADE.



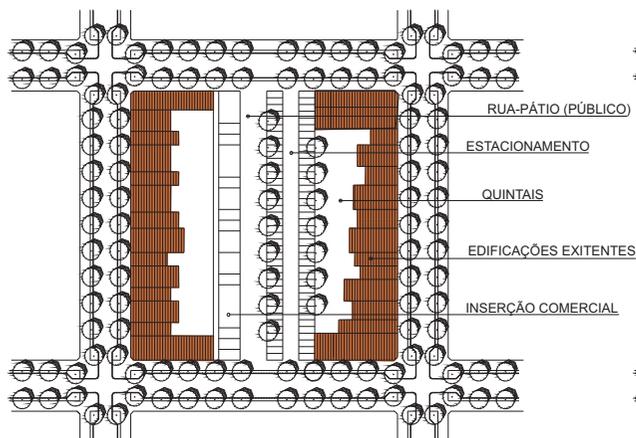
USO MISTO DE ALTA DENSIDADE, NO FOCO DA COMUNIDADE / 25% DO COMPONENTE HABITACIONAL DEDICADO A HABITAÇÃO SOCIAL (APLICAÇÃO DE VALORES RECAPTURADOS NAS OPERAÇÕES CONSORCIADAS).

- ① Praia de Iracema
- ② Lagoinha
- ③ São Sebastião
- ④ São Benedito
- ⑤ Pinhões
- ⑥ Liceu

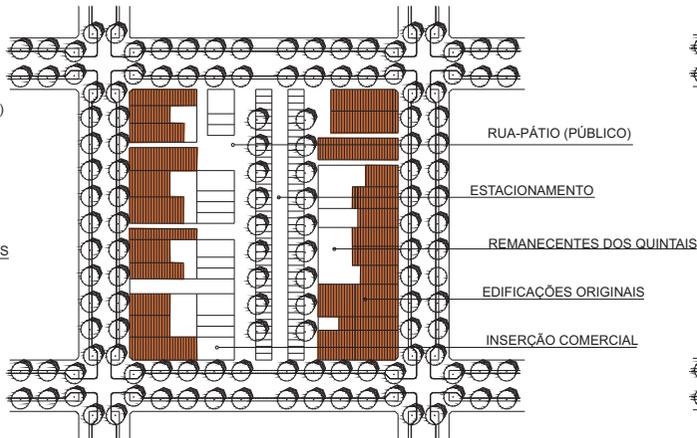


CIRCUITO DE GALERIAS COMERCIAIS: INVESTIMENTOS PRIVADOS, COM ADAPTAÇÃO DE ESPAÇOS EXISTENTES NOS "MIOLOS" DE QUADRAS, APOIANDO A AMPLIAÇÃO DAS FACHADAS COMERCIAIS E DISPONIBILIZANDO NOVOS ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES EM CONDIÇÕES IDEAIS DE CONFORTO CLIMATOLÓGICO E SEGURANÇA.

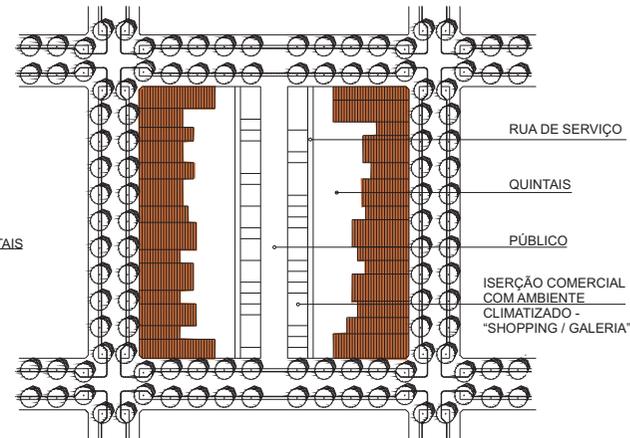




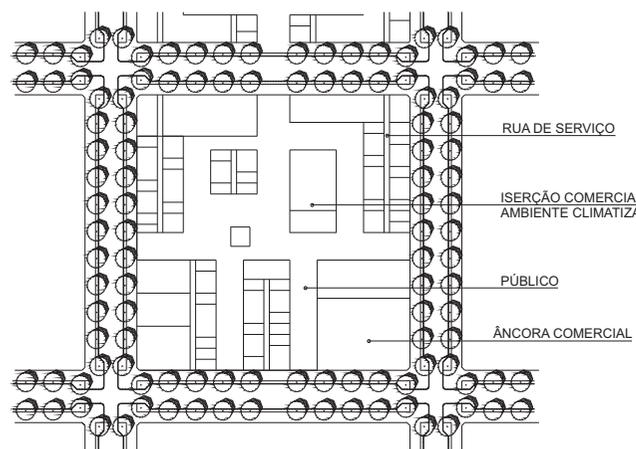
01- USO: COMÉRCIO E RESIDÊNCIA EM "RUAS-PÁTIO" COM ADAPTAÇÕES DE CONSTRUÇÕES EXISTENTES



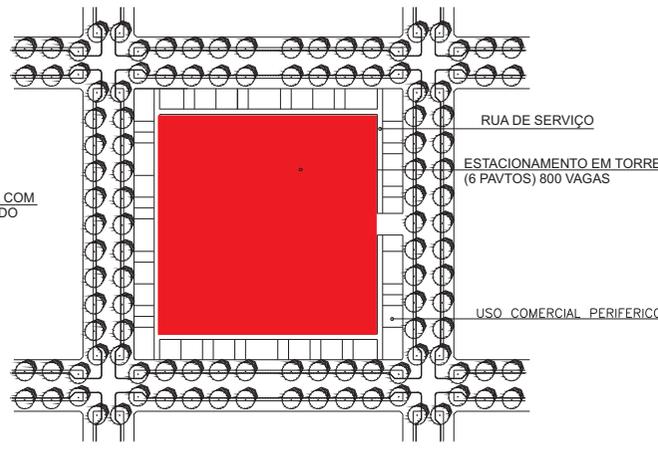
02 - USO: COMERCIAL COM ACESSO FRENTE E FUNDO E ADAPTAÇÕES DE CONSTRUÇÕES EXISTENTES



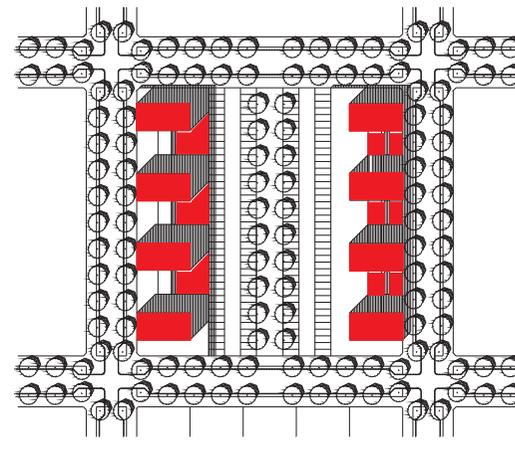
03 - USO: MORADIA E ("SHOPPING") COM ADAPTAÇÃO PARCIAL CONSTRUÇÕES EXISTENTES



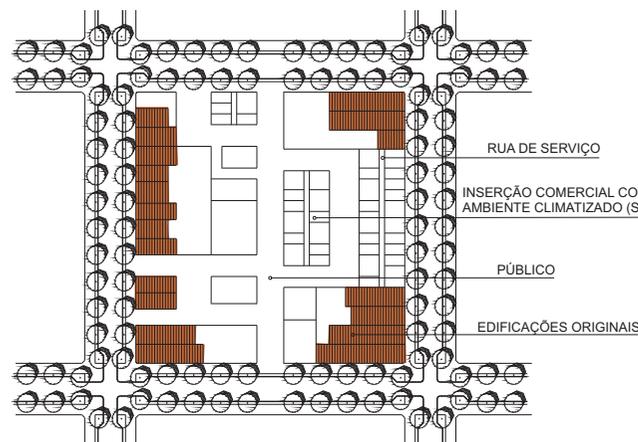
04 - USO: COMERCIAL ("SHOPPING") COM CONSTRUÇÃO COMPLETA DA QUADRA.



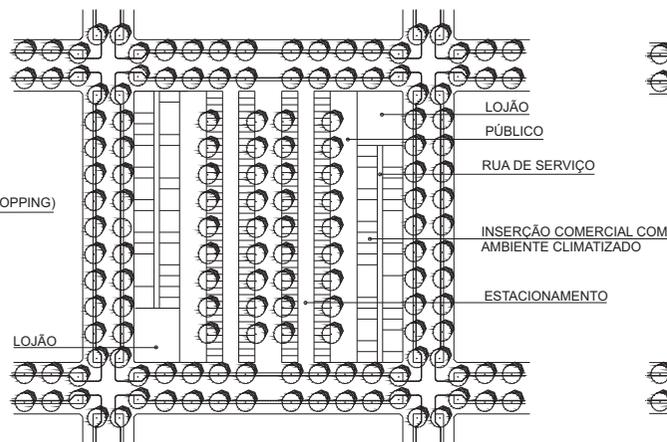
05 - USO: ESTACIONAMENTO EM TORRE COM TÉRREO COMERCIAL PERIFÉRICO.



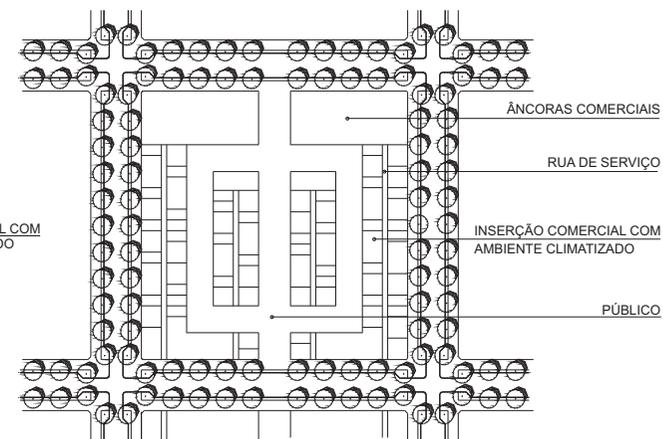
06 - USO: HABITAÇÃO DE BAIXA DENSIDADE COM COMÉRCIO E ESTACIONAMENTO TÉRREO E SUB-SOLO.



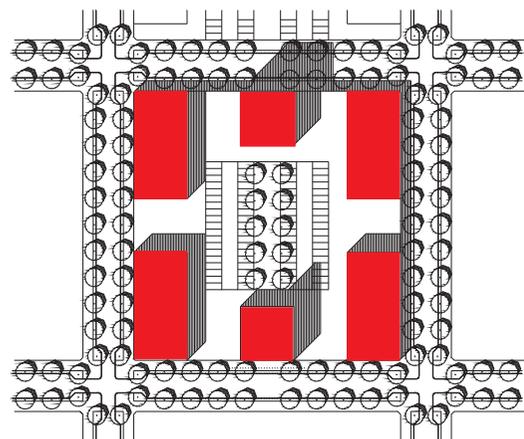
07 - USO: COMERCIAL ("SHOPPING") COM ADAPTAÇÃO PARCIAL DAS CONSTRUÇÕES EXISTENTES.



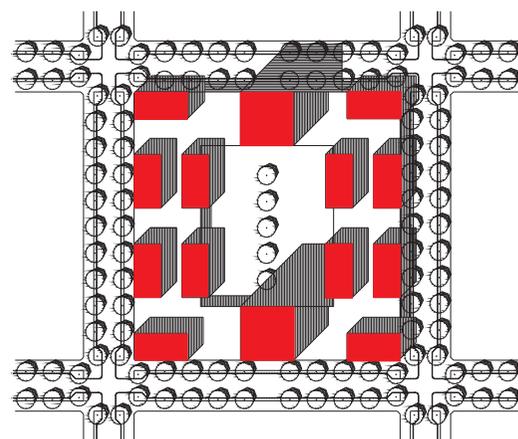
08 - USO: COMERCIAL ("SHOPPING") COM ESTACIONAMENTO E SUBSTITUIÇÃO DAS CONSTRUÇÕES EXISTENTES.



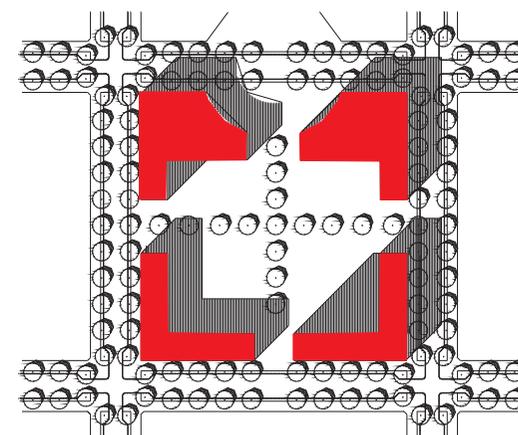
09 - USO: COMERCIAL ("SHOPPING") COM RECONSTRUÇÃO COMPLETA DA QUADRA.



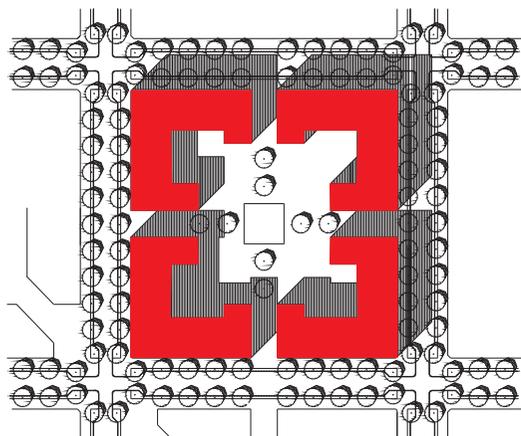
10 - USO: HABITAÇÃO DE ALTA DENSIDADE COM COMÉRCIO E ESTACIONAMENTO NO TÉRREO.



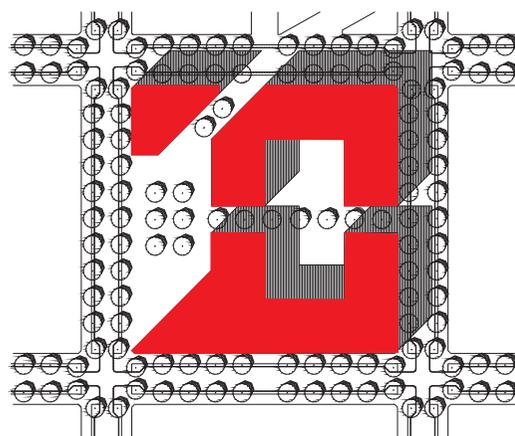
11 - USO: HABITAÇÃO DE BAIXA DENSIDADE; ESCRITÓRIOS; COMÉRCIO; NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO.



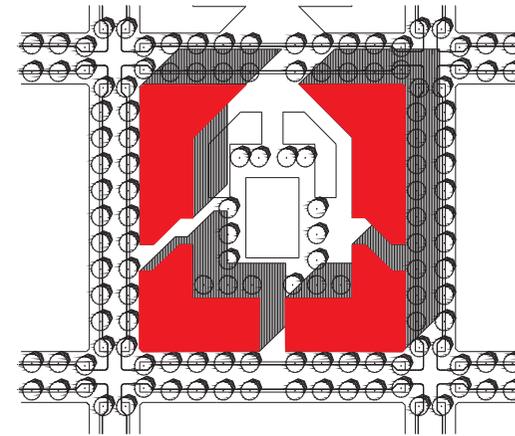
12 - USO: REPARTIÇÃO PÚBLICA COM COMÉRCIO NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO.



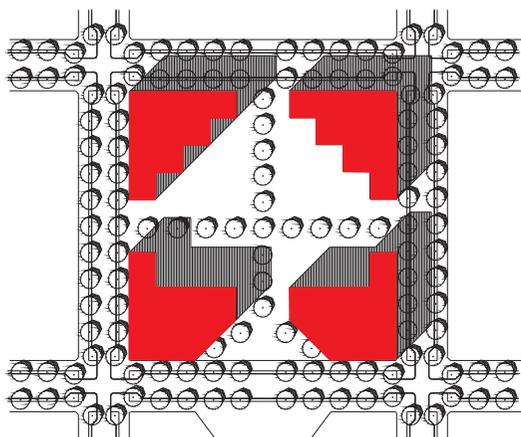
13 - USO: REPARTIÇÃO PÚBLICA COM COMÉRCIO NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO.



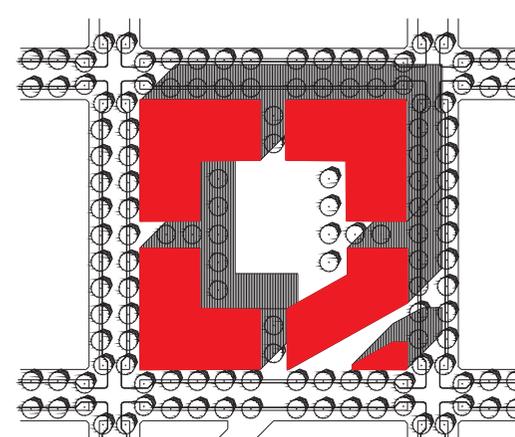
14 - USO: REPARTIÇÃO PÚBLICA COM COMÉRCIO NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO.



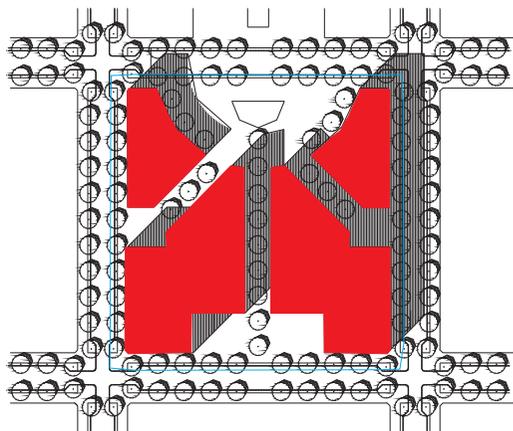
15 - USO: ESCRITÓRIO E COMÉRCIO NO TÉRREO



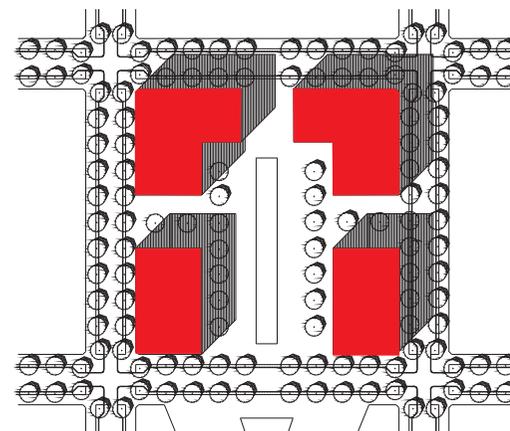
16 - USO: HABITAÇÃO DE BAIXA DENSIDADE COM COMÉRCIO NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO



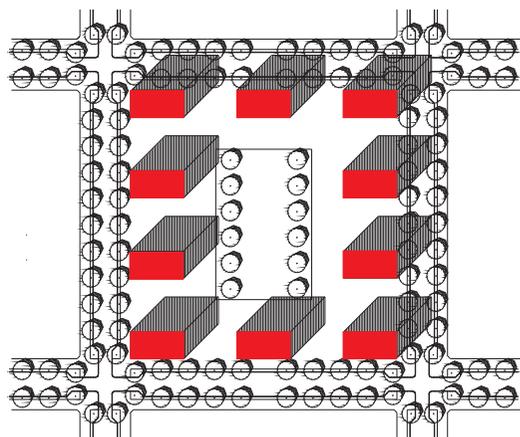
17 - USO: COLÉGIO OU UNIVERSIDADE



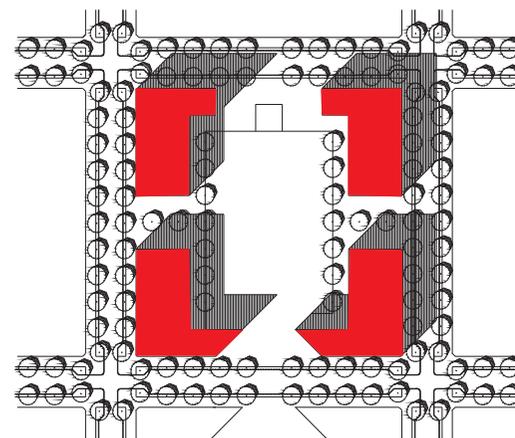
18- USO: MISTO DE HABITAÇÃO DE ALTA DENSIDADE E COMÉRCIO NO TÉRREO



19- USO: MISTO DE HABITAÇÃO DE ALTA DENSIDADE E COMÉRCIO NO TÉRREO



20 - USO: HOSPITAL, COMÉRCIO NO TÉRREO E GARAGEM NO SUB-SOLO



21 - USO: MISTO DE HABITAÇÃO DE ALTA DENSIDADE E COMÉRCIO NO TÉRREO

GLOSSÁRIO

Ambiente: Agregação de objetos circunstantes, condições e influências que apóiam a vida e os hábitos das pessoas e de outros organismos ou coleções de organismos.

Balanceamento: No contexto do desenvolvimento urbanístico, significa um estado de tensão construtiva entre dois ou mais elementos do sistema urbano, que realça os aspectos positivos e fortalece o sistema total. (Ex: conservação versus urbanização)

Comunidades Compactas: Comunidades desenhadas com o objetivo de consolidação e melhoria do uso do espaço dentro de uma área urbana por meio do incremento de sua intensidade de uso e densidade de construção, para obter dimensões finais favoráveis ao uso pedestre e menor área de projeção construída.

Corredor Urbano de Desenvolvimento: Desenvolvimento urbano linear, ao longo de uma espinha dorsal de atividades, espontâneo ou planejado, o qual liga nós de atividades em escala metropolitana. Seu desenvolvimento difere da urbanização frouxa que ocorre de forma fragmentária descontrolada ao longo das rotas principais de transporte na periferia urbana, contribuindo para a dispersão urbana.

Densidade: Intensidade de urbanização e de atividades humanas dentro de uma certa área, como uma função do tamanho da área. A densidade residencial bruta é o número de unidades habitacionais dividida pela área total do espaço de implantação. A densidade residencial líquida é expressa pelo número de unidades habitacionais dividida pela área que é usada apenas pelas edificações residenciais.

Diretriz: Um princípio de direção e aconselhamento de políticas. É a mais específica aplicação de um princípio para um contexto particular.

Dispersão Urbana: É a indesejável extensão da urbanização, usualmente de baixa densidade (tais como os bairros de residências unifamiliares em grandes lotes) na periferia ou nas zonas urbanas existentes, onde cada destas urbanizações pode ser imprópria em termos de estruturação urbana planejada e da proteção do ambiente natural não urbano. No caso local há de se acrescentar aos elementos componentes do processo de dispersão urbana a manutenção de vazios especulativos e o crescimento não planejado, a partir de processos de invasões e locações habitacionais em áreas de risco.

Estrutura Urbana: É o macro - *lay-out* das áreas urbanas. Na escala metropolitana isto envolve a geometria espacial ou os padrões de estabelecimento como se fossem criados para conectar elementos da área urbana como ligações de transporte, espaços verdes metropolitanos, nós de atividades bem como a correspondência espacial da relação entre eles.

Estruturação Espacial: Na escala metropolitana se refere ao conceito organizador consistente com as localizações apropriadas e a forma do desenvolvimento físico.

Forma Urbana: A altura física, o tamanho e a forma do desenvolvimento urbano e a maneira como os diferentes elementos (espaços públicos, edifícios públicos, espaços privados e suas construções, atividades comerciais, desenvolvimentos habitacionais, espaços cívicos, etc) aparecem em relação uns aos outros.

Infra-estrutura: No contexto do desenvolvimento urbano é uma referência ao conjunto construído e de serviços gerais de engenharia tais como suprimento de água, tratamento dos resíduos sólidos, rede de esgotos, gerenciamento das drenagens, redes de energia elétrica, etc.

Intensificação de Urbanização: Urbanização dentro de contextos já urbanizados o qual objetiva aumentar as densidades e melhorar a qualidade da cidade. (exemplo: revitalizações urbanas)

Mobilidade: A habilidade para se mover pessoas e bens com relativa facilidade e rapidez aceitável, com liberdade para manobrar sem interrupções excessivas e com aceitáveis níveis de conforto, conveniência e segurança. Este conceito se aplica a todos os modos de transporte.

Nós, ou Focos de Atividades Metropolitanas: Lugares urbanos de grande convergência que têm grande significado para a população em termos de escala, localização impacto, diversidade e aglomeração de pessoas e funções (facilidades, serviços e atividades econômicas).

Nós, ou Focos de Atividades Urbanas: Lugar de alta acessibilidade e vantagens econômicas, usualmente em um importante intercâmbio de transportes ou intersecção de vias importantes, onde uma grande variedade de atividades, tais como as econômicas, comerciais, industriais, ou desenvolvimentos habitacionais tendem a se localizar. Estas atividades apóiam-se mutuamente e são apoiadas pela concentração de pessoas que vivem em grande proximidade. Os nós urbanos criam condições para sustentar o crescimento e o desenvolvimento por meio da participação dos setores de investimentos públicos e privados.

Política: Um intento declarado adotado por autoridades de governo local ou metropolitano, resumindo o curso de um plano de ação geral. É uma afirmação de propósitos e ideais os quais são usados para dirigir uma tomada de decisão.

Sustentabilidade: A habilidade para obter equidade (balanceamento de demandas competitivas de solo) e eficiência (efetiva alocação e distribuição de recursos como solo, recursos especializados etc.) em uma base obtida sem prejudicar ou destruir a base dos recursos naturais. Em outras palavras isto significa viver, trabalhar e se conviver em uma forma que sustentará a integridade e biodiversidade dos ecossistemas locais, nacionais e planetários, dos quais o conjunto da vida depende.

Tecido Urbano: O padrão de desenvolvimento urbano que leva em conta o tamanho das construções, a natureza e a quantidade de espaço entre elas e a rede de vias que as servem.

Uso do Solo: Atividades reais ou previstas em um dado trecho de solo tais como os usos residencial, comercial, industrial ou a mistura destes.

Uso Misto: A integração horizontal e vertical de usos do solo residenciais e não residenciais viáveis e compatíveis, dentro de uma mesma área, ou de uma mesma parcela urbana de solo. Seu propósito é facilitar a construção de um largo leque de tipos de residências dentro de um raio de proximidade de centros de emprego, educação e de oportunidades sociais e recreacionais, reduzindo desta forma o tráfego de comutação e apoiando a circulação pedestre.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, M. C. S., FIGUEIRÊDO Jr., H. S., VARVAKIS, G. Modelo de Avaliação da Estratégia Ambiental – uma Ferramenta para a Tomada de Decisão. *Revista Metalurgia e Materiais*, vol. 58, N^o. 527, nov. 2002.

ADERALDO, Mozart Soriano, *A Praça*, Gráfica Editora Tipogresso Ltda., 1989.

ALEXANDER, Christopher. *Notes on The Synthesis of Form*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1966.

_____, *El Modo Intemporal de Construir*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

ANDERSON, Stanford, *On Streets*, The MIT Press, Massachusetts, 1986.

ASCHER, François *Métapolis ou L'avenir des Villes*, Editions Odile Jacob, Paris, 1995.

AZEVEDO, Otacílio, *Fortaleza Descalça*, Edições UFC, 1980.

BARNETT, Jonathan *Planning for a New Century*, Island Press, Washington, DC, 2001.

BROWER, Sidney, *Good Neighborhoods*, Praeger, Connecticut, 1996.

CARR, Stephen, *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992.

CASTRO, José Liberal de. *Texto de apresentação de proposta para o Concurso de Idéias para a Área Central de Fortaleza*.

CASTRO, José Liberal de. *Texto em Publicação da Prefeitura Municipal de Fortaleza*. 1982.

COPELAND, T., KOLLER, T., MURRIN, J. *Valuation: Measuring and Managing the Value of Companies*. McKinsey and Company and J. Wiley & Sons, 1994.

CROWE, Timothy *Crime Prevention Through Environmental Design*, Butterworth-Heinemann, Boston, 2000.

Estatuto da Cidade, Guia para Implementação pelos Municípios e Cidadãos, Lei N^o 10.257, de 10 de julho de 2001, 2^a ed., Brasília, Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

GIRÃO, Raimundo, *Geografia Estética de Fortaleza*, Casa de José de Alencar, 1997.

GLAZER, Nathan *The Public Face of Architecture*, The Free Press, New York, 1987.

GOTTMAN, Jean *Since Megalopolis*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990.

GREENBERG, Mike *The Poetics of Cities*, Ohio State University Press, Columbus, 1995.

HALL, Peter, *Cities of Tomorrow*, Blackwell Publishers, Oxford, UK, 1995.

IBGE. Censo Demográfico 1991.

_____ Censo Demográfico 2000.

IPECE. Anuário Estatístico do Ceará 2002/2003.

IPLANCE. Anuário Estatístico do Ceará 1998/1999.

JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York, 1989.

JACOBS, Jane, *Cities and the Wealth of Nations*, Vintage Books, New York, 1985.

KOSTER, Henry, *Viagem ao Nordeste do Brasil*, ABC Editora, Rio, São Paulo, Fortaleza, 2003.

KUNSTLER, Howard *Home from Nowhere*, Simon & Schuster, New York, 1996.

LEFEBVRE, Henri *O Direito à Cidade*, Editora Documentos, São Paulo, 1969.

LYLE, John. *Design for Human Ecosystems*, Island Press, Washington, DC, 1999.

LYNCH, Kevin *La Imagen de La Ciudad*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, 1960.

_____, *La Buena Forma de La Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

MENEZES, Antonio Bezerra. *Descrição da Cidade de Fortaleza*. Casa de José de Alencar, 1992.

MITCHELL, William *E-topia*, The MIT Press, Massachusetts, 1999.

OLALQUIAGA, Celeste *Megalopolis: Contemporary Cultural Sensibilities*, 2001.

PORTER, M. *Competição: On Competition. Estratégias Competitivas Essenciais*. Ed. Campus, 1999.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. SEPLA. *Fortaleza em Números*. 2003.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. SEPLA. *Estudo Sócio-econômico, Urbanístico e Ambiental das Sedes de Parangaba e Messejana*. 2003.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. SEPLA. *Plano Estratégico de Fortaleza*. 2002.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. Lei Nº. 8.234, de 29 de dezembro de 1998.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. Decreto Nº. 11.252, de 10 de setembro de 2002.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. SEFIN. *Sistema de Arrecadação Municipal*. 2002/2003.

SEBRAE. *Perfil do Empreendedor e do Cliente do Centro de Fortaleza*. CDL. 2004.

SEFAZ. *Sistema de Arrecadação Estadual*. 2004.

SHORT, Rennie *The Urban Order, An Introduction to Cities, Culture and Power*, Blackwell Publishers, Oxford, UK, 1996.

SINE/IDT. RAIS/CAGED. 2002/2003.

SOJA, Edward, *Postmetropoles*. Blackwell Publishers, Oxford, UK, 2000.

SUCHER, David *City Comforts, How to Build an Urban Village*, City Comforts, Seattle, Washington, 1996.

ANEXO I - A IMPORTÂNCIA DE UM CENTRO DE EVENTOS E FEIRAS NO PROCESSO DE RECUPERAÇÃO DA ZONA CENTRAL

Entre os padrões estruturadores da revitalização urbanística e econômica da zona central de Fortaleza, há um programa específico de radical influência que poderá ser decisivo no destino da região urbana. Segundo os estudos realizados pelo Governo Estadual e registrados nos relatórios realizados pelas variadas equipes de especialistas, fica demonstrada a capacidade da atividade para se constituir na mais potente âncora econômica transformadora da qualidade física e dos negócios no seu raio de alcance.

Os especialistas afirmam que só existem duas razões para uma cidade construir um centro de eventos: obter excelentes rendas de visitantes turísticos de forma independente de temporadas de férias ou revitalizar zonas urbanas centrais em processo de declínio. O caso de Fortaleza revela a justeza das duas razões.⁶

O que é um centro de convenções? O termo é usado normalmente para fazer referência a instalações que servem a uma variedade de atividades relacionadas. Convenções, nas quais membros de uma organização profissional, partido político, grupo cívico ou grupos de negócios se encontram para trocar pontos de vistas, são uma importante classe de atividades. Feiras e exposições, nos quais os produtos são expostos, compõem uma segunda atividade importante abrigada num centro de convenções. Uma terceira categoria é a de performances públicas, incluindo concertos musicais, *shows* e eventos esportivos. De fato, em alguns casos não há distinções significativas a ser feitas entre um estádio coberto e um centro de convenções. Algumas vezes, uma simples estrutura serve a ambos os propósitos; em outros casos um centro de convenções e um estádio são colocados um ao lado do outro, o que seria o caso do domo proposto para a expansão do McCormick Place em Chicago.

Segundo análise do relatório “O Mercado das Reuniões” da consultoria Laventhol & Horwarth, entre 1979 e 1987 o número de convenções cresceu a uma taxa média anual de 3%; a assistência total cresceu a uma média anual de 9%. O *Trade Show Bureau* relatou um crescimento de 68% em espaços de exibição durante o período de 1980-1987 e prevê um crescimento similar com a mesma taxa para a próxima década.

Da mesma forma que uma instalação imobiliária, um centro de convenção implica em dois tipos de custos: capital e operação. Os custos de capital são construção, terreno, arquitetura, consultorias e custos relacionados com a construção do centro. Os custos de operação são

⁶ Devido ao baixo índice de informação específica sobre o alcance deste programa, foram reproduzidos aqui trechos da obra do maior especialista no assunto de localizações de centros de congressos e suas influências na recuperação de zonas urbanas deprimidas. Os trechos fazem parte da obra “O PAPEL POTENCIAL DE UM CENTRO DE CONVENÇÕES E CONGRESSOS NA REVITALIZAÇÃO DAS ZONAS CENTRAIS”, segundo o especialista DAVID C. PETERSEN, livro “Sports, Convention and Entertainment Facilities”.

custos anuais recorrentes incorridos em operar o centro, notadamente salários. Em muitos documentos de planejamento para grandes centros, os custos operacionais são estimados em cerca de 2 a 4 por cento dos custos de capital. Os custos de capital anualizados são provavelmente nas proximidades de 10% dos custos originais.

A indústria da hospitalidade comunitária e/ou a tendência favorável à revitalização da cidade central, são os principais interesses para promover a construção de um Centro de Convenções e Feiras, com o objetivo econômico de aumentar o montante de rendas deixadas por visitantes nas cidades modernas. A atividade de convenções e congressos é a campeã no que diz respeito a gastos de visitantes e locação de hotéis, se comparadas a de feiras, esportes, concertos etc, conforme quadro a seguir.

EFEITO DO TIPO DE ATIVIDADE EM CENTROS DE CONVENÇÕES

DISCRIMINAÇÃO	TIPO DE VISITANTE PARA					
	FEIRA / EXPO	ESPORTE PROFISSIONAL	CONCERTOS / CULTURAL	TURISTA INDEPENDENTE	TURISTA EXCURSÃO	DELEGADO DE CONVENÇÃO
Média gasto/dia	\$ 24 (ou menos)	\$ 36 (ou menos)	\$ 42 (ou menos)	\$ 60	\$ 96	\$ 114
Percentual de requisição de acomodações	5-10% (ou menos)	5-10% (ou menos)	5-10% (ou menos)	50-80%	70-80%	80-95%
Dias de permanência (Média)	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	5.0	3.0	3.5
Total de impacto econômico direto por visitante	\$ 24 (ou menos)	\$ 36	\$ 42	\$ 300	\$ 288	\$ 400
Grau relativo de impacto em geração de novos dólares	Baixo	Baixo	Baixo	Alto	Alto	Alto

Fontes: Representantes da Atividade de Feiras do Estado da Flórida; Centro de Dados Educacionais da Universidade de Washington; Instituto de Políticas Culturais; Difusão de Turismo da Flórida; Associação Internacional do Bureau de Convenções e Visitantes; Price Waterhouse LLP.

Um centro de convenções e feiras bem sucedido gera ocupação adicional de hotéis, vendas de varejo, movimento de restaurantes, e atividades de consumo ligadas ao lazer.

Se o serviço é construído no coração da cidade, favorece o argumento em favor dos tipos de negócios (especialmente compras, restaurantes e hotéis) que atrairão os incorporadores de escritórios de 1ª classe, teatros, e novos residentes para a zona central. Dessa forma, um Centro de Convenções e Feiras pode ajudar a restabelecer o centro da cidade como um centro de entretenimento e possivelmente como ambiente mais diverso e cosmopolita.

Nos últimos 20 anos, deu-se um explosivo crescimento urbano para fora dos centros das cidades. Esse crescimento foi seguido pela suburbanização dos centros comerciais (*shoppings*, inclusive), centros de escritórios, e ocasionalmente da relocação em zonas fora do centro, de outras tradicionais âncoras do *core* urbano: serviços governamentais, judiciários e financeiros.

Freqüentemente, as forças disponíveis para adquirir, demolir e esvaziar os edifícios deteriorados são mais poderosas que a demanda de mercado para reurbanização dos claros deixados nas áreas centrais. As demandas para o re-uso do solo nas zonas centrais, quase sempre, são insuficientes para vencer a imagem negativa das condições das velhas áreas, além de outras desvantagens (falta de escolas, hotéis modernos, comércio de conveniência e outros serviços). Como os centros de cidade, na maioria das metrópoles, perderam sua posição de centros regionais de comércio, a construção de arenas, estádios e centros de convenções, são vistos como meios para que essas zonas recuperem a razão de existir: funcionar como centros de entretenimento.

Os espaços de reuniões ou de grandes reuniões são normalmente descritos em termos de número de pessoas e podem acomodar diferentes eventos: um evento de estilo banquete requer aproximadamente 1,2m² por pessoa e uma recepção ou coquetel necessita 0,5m² por pessoa. Uma reunião do tipo sala de aula demanda 0,45m² por pessoa.

Arenas, estádios e centros de convenções são agora promovidos, construídos e operados por governos locais por duas razões: estimular a revitalização da cidade central e reforçar a diversidade de usos com orientação pedestre, do qual, dependem os ecossistemas urbanos estáveis e em crescimento.

Há mais uma característica que diferencia o desenvolvimento de um centro de convenções e feiras, dos outros tipos de incorporações. Os operadores locais e oficiais desses serviços, normalmente não tiveram experiências anteriores no seu tipo de construção, *marketing* e gerência. Como resultado, o ajuntamento de vários serviços públicos pode criar grandes sobrecargas financeiras para os proprietários e requerer mais taxas de receitas porque foram

projetados de forma imprópria, construídos no lugar errado, ou “marketizados” inadequadamente. Às vezes, os proprietários podem ter tido a nobre intenção de reduzir os custos de construção ou de encontrar lugares de locação mais baratos. Entretanto, o resultado mostra sempre que essas economias só têm comprovado prejuízos irrecuperáveis e dinheiro jogado fora.

A motivação primária para construir um equipamento de eventos é a atração de um grande desenvolvimento de hotelaria ou urbanização de uso misto, para apoiar o comércio dos centros de cidades com visitantes adicionais e compradores. Em outras palavras, os benefícios combinados com as conseqüências antecipadas, primárias e secundárias, do desenvolvimento imobiliário, também devem ser avaliados como um conjunto para a determinação de viabilidades.

O Centro Multifuncional de Eventos e Feiras de Fortaleza, por exemplo, poderá abrigar, de forma adequada, os eventos carnavalescos do tipo Fortal, de maneira definitiva.

Normalmente, a viabilidade de um Centro de Convenções e Feiras é determinada pela extensão com a qual os impactos recebidos pelo estado e pelo governo local (decorrentes das despesas feitas pelos visitantes) excedem as despesas governamentais requisitadas para pagar os serviços da dívida anual e custos operacionais do equipamento.

Os três mais importantes fatores a considerar na seleção da área de locação são aqueles que se referem a público visitante, renda e ocupação. Em outras palavras, locação, locação e locação.

A boa ocupação de um centro de convenções por uma associação profissional, e o montante de visitação gerado por isso, são muito influenciados pela proximidade dos serviços de apoio: hotéis, restaurantes, comércio, estabelecimentos de entretenimento e atrações locais. Assim, a proximidade de grande concentração de hotéis de alta qualidade é um requisito fundamental para o êxito do equipamento.

Se, normalmente, 70% da ocupação dos hotéis depende da vizinhança de espaços de escritório classe A, vale a pena investigar se a área tem potencial para manter atração com atividades de escritório, no futuro. Em outras palavras, para solidificar o sistema do uso misto, uma estratégia visando desenvolver com sucesso um Centro de Convenções e Feiras deverá incluir um plano para capturar o novo desenvolvimento de áreas de escritórios.

O ambiente do entorno, percebido pelos visitantes e usuários locais, é essencial para a “*marketabilidade*”. Também, é indispensável identificar os grupos primários de usuários e priorizar os objetivos do centro. A partir do momento que organizações separadas planejem e operem as ações de projeto é quase certo que os seguintes eventos negativos ocorrerão:

- A sedução por baixos “custos iniciais” levará os planejadores a optar por uma locação inferior (terreno barato) ou por equipagem inadequada ou ainda, acabamentos que comprometerão a vida do centro;
- O terreno que é mais fácil de adquirir poderá ser escolhido, mas esta locação mais barata, porém menos favorável poderá anular a “*marketabilidade*” do centro ou seus benefícios econômicos. Por exemplo, o lugar pode ser remoto para comércio de varejo, restaurantes, lazer, artes, cultura, museus, artesanato etc; e
- Terrenos adequados para futuras expansões necessárias poderão não ser adquiridos, o que tornará o futuro equipamento precocemente obsoleto.

Um Centro de Convenções de sucesso que atrai encontros de associações profissionais deve ser locado dentro de uma distância caminhável (três ou quatro quadras) de hotéis, restaurantes, lojas, locais de entretenimento e outras atrações. Visitantes esperam que esses serviços sejam próximos do Centro de Convenções e sua proximidade é essencial para que os congressistas estimem gastar nessas atividades de apoio. No fundo, os gastos dos congressistas são a razão principal para se construir um centro.

As escalas dos gastos dos congressistas, varia desde \$ 50,00 em situações físicas distantes dos serviços de apoio, a \$ 200,00 onde o centro está locado próximo das amenidades.

Para os esportes, isso não é tão importante, mas para convenções, a ausência dessas amenidades nas proximidades do centro, deve inviabilizar uma escolha de locação.

Novos empregos, novo desenvolvimento comercial e o crescimento de taxas de receitas são os benefícios ou retornos que a comunidade recebe dos investimentos em um Centro de Convenções. Portanto, a seleção da área de locação deve ser guiada pela busca de um lugar que permita aos visitantes grandes oportunidades de gastar seu dinheiro e que possibilite aos lojistas e hoteleiros a maior proximidade possível de uma variedade de um importante gerador de consumidores: espaços de escritórios classe A, lojas e restaurantes no centro urbano.

As cidades têm que tentar manter espaços de escritórios classe A, lojas e restaurantes, ocupando o seu centro urbano. Cidades que são indiferentes à fuga de atividades centrais para a zona periféricas, aos crimes no centro da cidade, aos altos custos com estacionamento e que falham em estimular áreas residenciais atrativas, infelizmente não obterão lojas, hotéis, restaurantes e a vitalidade que elas esperam desenvolver no centro urbano por meio da construção e subsídios a um equipamento desse tipo.