

70 anos em construção



Sinduscon CE



70 anos em construção

Uma publicação do Sinduscon-CE

Coordenação **Roberto Sérgio Oliveira Ferreira**

Membros **André Montenegro, Aristarco Sobreira, Artur Novaes, Delberg Ponce de Leon, Fátima Santana, Fausto Nilo, Fernando Pinto, José Carlos Gama Filho, Lisandro Fujita, Marcelo Pordeus, Patriolino Dias, Paula Frota, Pio Rodrigues, Ricardo Miranda e Ricardo Teixeira**

Concepção Editorial **VSM Comunicação**

Edição **Sandra Nunes**

Coordenação **Carolina Saraiva**

Atendimento **Daniel Rios**

Produção **Vânia Feitosa**

Pesquisa e produção editorial **Dedo de Moças Editora**

Edição **Camille Soares**

Produção de texto **Camille Soares, Cristina Carneiro e Manoella Monteiro**

Concepção Visual **Gadioli Cipolla Branding e Comunicação**

Direção de Criação **Cassiano Gadioli**

Atendimento **João Cavalcante**

Diagramação **Samuel Harami**

Fotografias

Celso Oliveira, Davi Pinheiro, José Wagner, Zé Rosa Filho

Banco de imagens Governo do Estado

Banco de imagens Prefeitura de Fortaleza

Acervo Nirez

Impressão **Expressão Gráfica**

Revisão Ortográfica **Rejane Barros**

Ficha Catalográfica **Ligia Vidal - CRB 3/158**

Sindicato da Indústria da Construção Civil do Ceará

S615s

70 anos em construção/Sinduscon-CE.—Fortaleza: Dedo de Moças Editora, 2013.

128p.: il.

1. Indústria da Construção-Ceará 2. Urbanização-Fortaleza(CE) 3. Construção Civil-Fortaleza(CE)-História I. Sinduscon-CE II. Título

CDD: 624

70 anos em construção



Fortaleza, 2013





Apresentação



Legado da Construção

A história do Ceará não poderia ser contada sem as mãos que erguem casas, desbravam caminhos, transformam em realidade sonhos. Mãos de um povo criativo, alegre, que supera as ingratidões da natureza, sem nunca desistir da sua missão, que se dispõe a transformar as adversidades em oportunidades de vencer pela força de vontade e espírito inovador.

São os construtores de sonhos que moldam as cidades, deixando um verdadeiro legado às gerações vindouras. De tijolo em tijolo, vamos transformando nossa realidade, gerando a infraestrutura para o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida, de forma sustentável.

Muito nos orgulha ver a real contribuição da indústria da construção ao nosso povo. Basta o resgate de fotos antigas de nossa Fortaleza para vermos a relevância da atuação do setor em nossas vidas diárias. Ao andarmos pelas ruas, pontes e viadutos, estudarmos nas escolas, irmos aos centros comerciais, e voltarmos para nossas casas, muitas vezes não percebemos que tudo isso foi planejado e erguido por homens e mulheres, os indutores de progresso.

Para comemorar os 70 anos do Sindicato da Indústria da Construção Civil, o nosso Sinduscon-CE, editamos esse livro para contar esta história de concretização de sonhos. A cada obra, o resgate de onde viemos e a contribuição dada a nossa sociedade atual.



Relembrar, sem dúvida, é também perceber que muito ainda podemos fazer. Os desafios do crescimento sustentável, da capacitação da mão de obra e da produção alinhada com as demandas sociais estão postas ao nosso setor. Sabedores do nosso potencial, seguiremos unindo as mãos para continuar atuantes, realizando um trabalho sério e transparente, que ampliará o patrimônio material, ético e moral que hoje desfrutamos.

Roberto Sérgio O. Ferreira
Presidente do Sinduscon-CE
(2008-2010 | 2011-2013)



1

Um passeio por Fortaleza antiga



Por muito tempo, a cidade orbitou ao redor da **Praça do Ferreira**. Construída pelos idos de 1843, a praça passou por uma série de reformas. Em uma delas, em 1920, foi erguido um coreto no local.

Os automóveis circulam sob a fiscalização da Inspetoria de Tráfego. Pessoas vão e vêm em seus trajetos próprios para trabalhar, comprar, vender, flunar... Mercadorias circulam pelas mãos de habilidosos cearenses e imigrantes. O comércio pulsa.

Os sobrados do Centro são testemunhas e memória de um período de desenvolvimento do comércio e do crescimento das elites econômicas da cidade. Três dos primeiros cinco bancos estão assim associados ao comércio, e indiretamente à agricultura.

As praças se enchem de quiosques, coretos, bancos de jardins e uma infinidade de novos elementos que desenharam de forma graciosa a fisionomia da arquitetura fortalezense, que chega a seu momento de maior esplendor com a construção do Teatro José de Alencar, em 1910. Antes dele, uma das primeiras edificações que testemunham a portabilidade da construção com ferro é o Mercado dos Pinhões (1897).

Promissores os primeiros decênios do século XX!

O dinamismo do Centro ajusta-se bem às condições socioeconômicas de sua elegante clientela e muitos serviços. Polo funcional da cidade, suas principais atividades pautam-se na administração pública, nas atividades políticas e financeiras e no entretenimento. Cinemas, cafés, templos e praças sempre apinhados de gente. Os daqui e os de fora, imigrantes libaneses, por exemplo, atualizam notícias, costumes e hábitos pelos espaços do Centro.

O cinema era uma das principais opções de lazer. Majestic, Diogo e São Luiz e suas sessões disputadas. Aqueles instalados nos bairros eram os chamados "poeiras", porém, fecharam diante da concorrência e do monopólio do Grupo Severiano Ribeiro, atuante especialmente no Centro. Para ingressar nos cinemas mais luxuosos, é preciso estar bem trajado - os homens de paletós, as mulheres com vestidos finos, luvas e chapéus.

A grande praça

Fortaleza dos anos 1930/1940 gravita em torno da Praça do Ferreira. Seus bairros não têm autonomia. Todos dependem dos bodegueiros para a obtenção de produtos essenciais ao cotidiano. Durante muitos anos o Centro de Fortaleza é a própria cidade.

Na Major Facundo, belos letreiros identificam importantes pontos de lazer e de trabalho da sociedade fortalezense. As lojas mais chiques estão na Praça do Ferreira. O nome da principal praça é uma homenagem ao Boticário Ferreira. Antes, chamava-se Feira Nova, Largo das Trincheiras, Municipal...

A Praça do Ferreira sofreu uma série de reformas ao longo do tempo. As mais significativas foram a construção do "Jardim 7 de Setembro" em 1902, época em que existiam quatro quiosques denominados: "Café do Comércio, Café Iracema, Café Elegante e Café Java", sendo este último mais antigo (1886) e o principal ponto de reunião dos intelectuais da Padaria Espiritual. Com a reforma de 1914, ganha iluminação com cabos subterrâneos. Em 1920 são demolidos os quiosques e é construído o célebre coreto, coração cívico de Fortaleza.

O local é o principal ponto de encontro dos fortalezenses e passa também a ser palco de festividades como os desfiles de carnaval e, posteriormente, até mesmo cenário de protestos da população. O "coração da cidade" é o polo difusor de todas as formas de expressão popular em Fortaleza.

É verdade, o crescimento da capital cearense foi financiado, em parte, pela economia gerada no interior do Estado. Os rendimentos obtidos com a comercialização do algodão, justificam os grandes melhoramentos que a cidade conhece até o fim do século XIX, impactando fortemente na geografia da cidade.

Uma das versões que trata sobre o Forte Nossa Senhora da Assunção aponta que o espaço foi erguido para resistir à invasão holandesa, no século XVII. Nesta época, tinha o nome de Forte Schoonenborch. Em 1812, ele foi desmoronado e reconstruído com projeto do tenente coronel engenheiro Antônio José de Silva Paulet.

O “coração da cidade” é o polo difusor de todas as formas de expressão popular em Fortaleza

Belle époque

Anos 1920. Boas calçadas, ruas niveladas, praças ajardinadas, iluminação pública elétrica, substituindo o gás carbônico. A harmonia em Fortaleza lembra cenários franceses. Belle époque!

Belle époque é o termo francês que expressa a euforia de setores sociais urbanos com as invenções e descobertas científico-tecnológicas decorrentes da Segunda Revolução Industrial (1850-1870) e outras novidades nos campos da moda e das produções artísticas-culturais ocorridas entre 1880 e 1918, fim da Primeira Guerra. No Brasil, este período segue até os anos 1920.

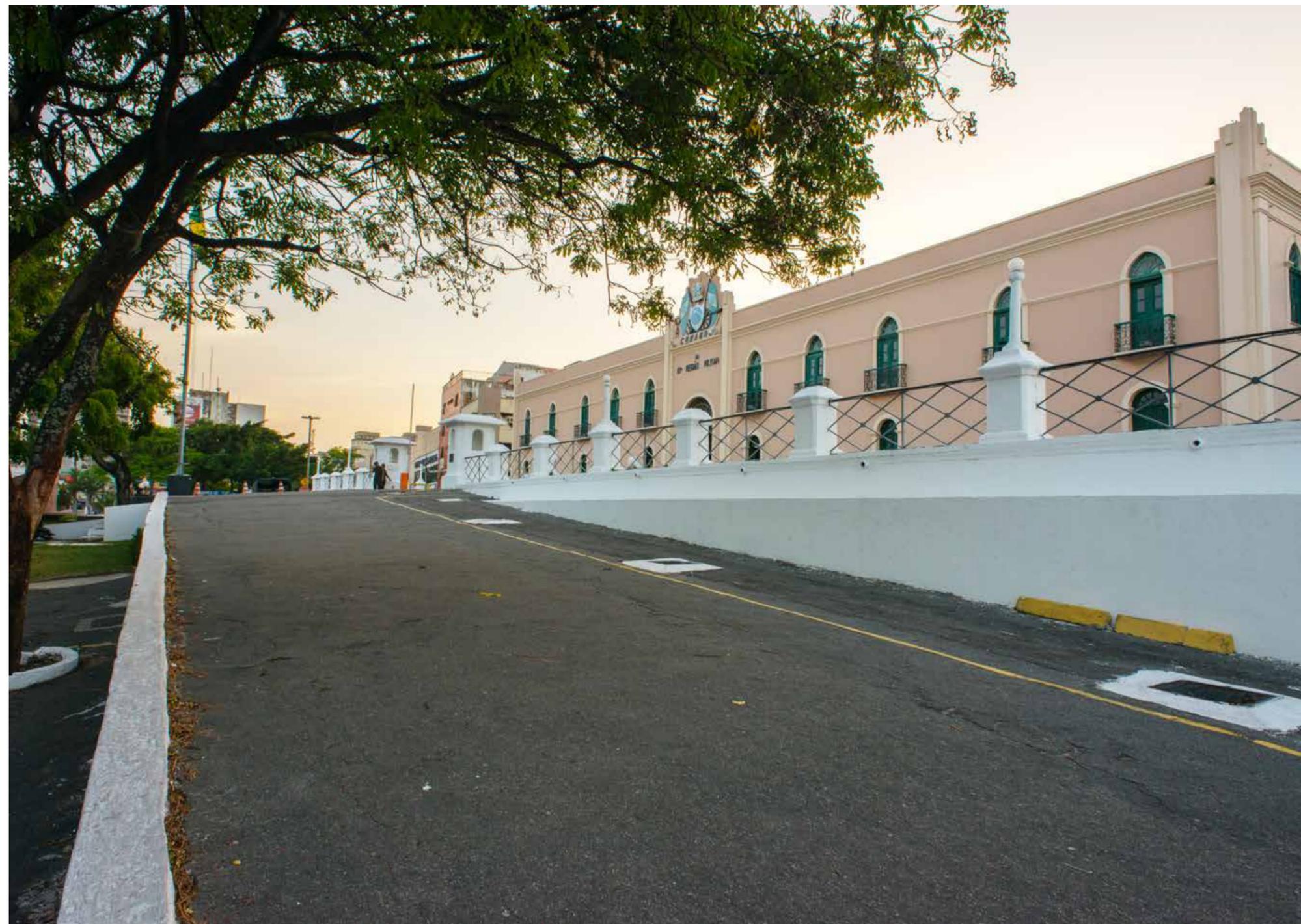
Automóvel, cinema, telefone, eletricidade e avião. Trata-se de uma época de intensas transformações que afetam em cheio a economia e a política, alterando bastante os modos de viver, perceber e sentir.

Inglaterra e França são os principais produtores destes novos objetos, valores e padrões que se irradiam mundialmente, atingindo, sobretudo as cidades. No Brasil, vive-se também o crescimento proveniente da exportação

de matérias-primas e da atuação de novos políticos, engenheiros e higienistas no dia a dia da cidade.

Os centros urbanos vão se remodelando tendo como referência a modernização urbana europeia. E remodelar a sociedade e a cidade significa introduzir equipamentos e serviços urbanos mais modernos; injetar noções de higiene, trabalho, progresso e beleza até então desconhecidas da população em geral, e disciplinar o crescente contingente de miseráveis, chegados principalmente de cidades que sofriam com as secas e com a escassez de oportunidades econômicas.

Fortaleza é, até 1930, uma cidade plana, com edificações que não ultrapassam dois pavimentos. Muito simples em sua arquitetura, porém muito harmônica e singela. Qualidades que encantam visitantes. O seu perfil é praticamente uma linha no horizonte com apenas alguns poucos contornos desenhados por telhados, torres e chaminé da Santa Casa de Misericórdia, Catedral, Estação João Felipe e Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção. Todos ali, no miolo do Centro, vizinhos.



O Hotel Excelsior foi construído em 1931. Seu projeto é do arquiteto Emílio Hinko e a construção foi de Lucas Oliveira. O prédio foi o primeiro arranha-céu da cidade e era apenas uma das inovações da época que impressionava a população de Fortaleza

Os primeiros edifícios surgem, portanto, nos anos 30, no Centro, a partir da conjugação de três fatores: a tecnologia estrutural, o surgimento do elevador e a especulação imobiliária.

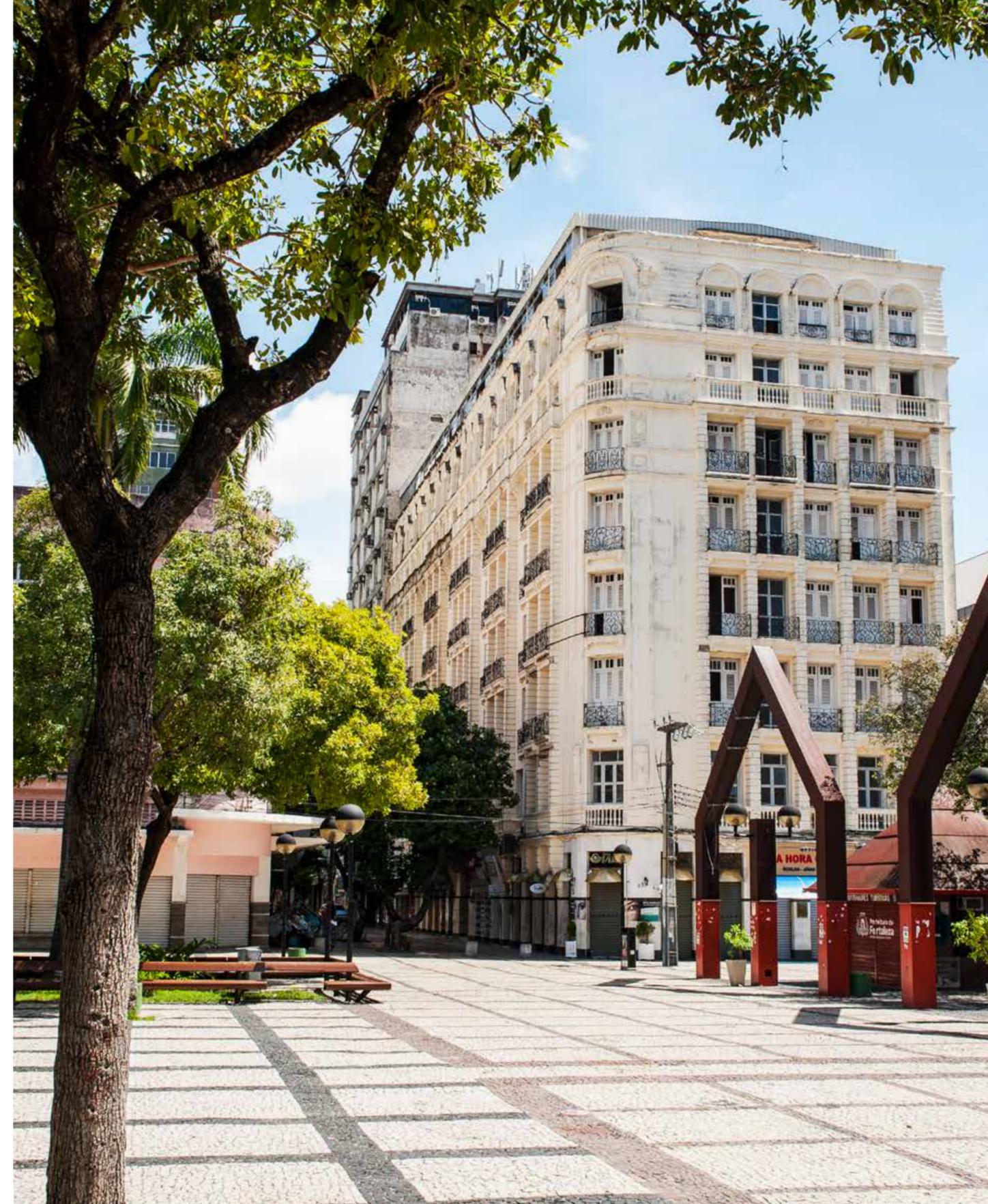
Em 1934, a antiga e deficiente iluminação pública a gás é trocada pela iluminação elétrica. A cidade entra na era dos “arranha-céus”, quebrando sua horizontalidade, com a inauguração do Excelsior Hotel, em 1931, na Praça do Ferreira, suntuoso prédio com impressionantes sete andares, tido como “melhor hotel do Norte e Nordeste”. O Excelsior, todo feito em alvenaria, tem paredes com 80 centímetros de largura! Nasceu belo e imponente como anunciavam os jornais da época. “É um terraço aprazibilíssimo, de onde se descortinam belíssimos panoramas do mar, das serras e dos sertões vizinhos”, escreveu o redator sobre o acontecimento que movimentou a cidade por anos.

O primeiro arranha-céu da cidade era apenas uma das inovações da época que impressionava a população. O ritmo de introdução das novas tecnologias em todas as atividades de Fortaleza vai mudando a paisagem da cidade em poucos anos. Em 1931, ocorre a primeira transmissão radiofônica; três anos depois, é instalada a iluminação pública elétrica e logo depois a rede de telefonia automática.

A cidade entra na era dos “arranha-céus”, quebrando sua horizontalidade, com a inauguração do Excelsior Hotel, em 1931.

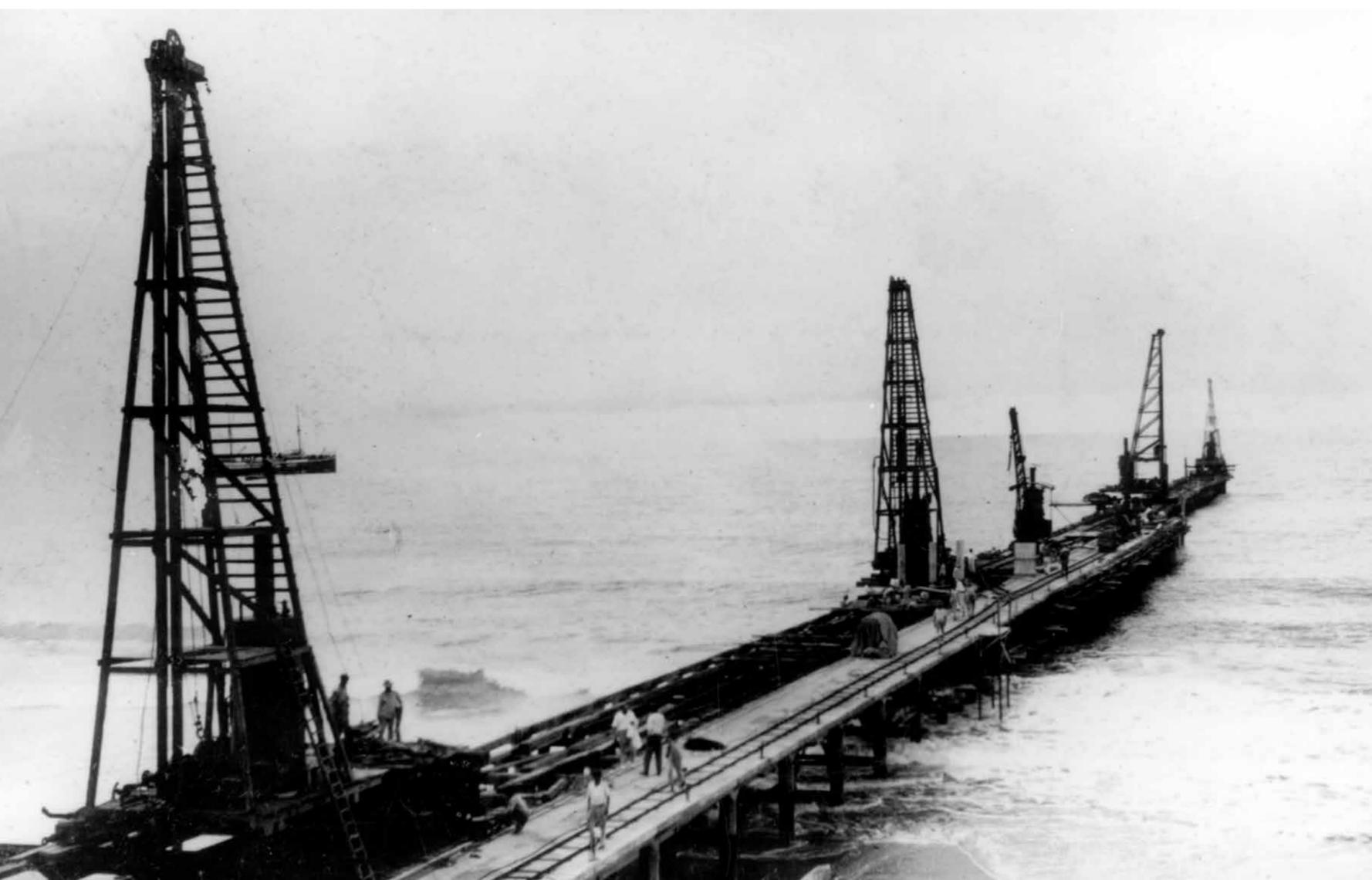
Desde a planta urbanística de Adolfo Herbster, de 1875, a cidade não presencia outro projeto global para controlar sua expansão. Em 1931, o então prefeito Major Tibúrcio Cavalcante, manda levantar uma planta da cidade e no ano seguinte elabora um novo Código de Posturas para a capital cearense (o anterior era de 1891), cujas normas ratificam a preocupação de se criar uma cidade “aformoseada, disciplinada e progressista”, onde todos pudessem “viver bem”.

O Código divide o município dividido em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural. E traz ainda regras sobre como se construir casas e prédios. Uma das exigências: os edifícios devem ser erguidos isolados uns dos outros para garantir a saúde pública.



A **Ponte dos Ingleses** recebeu esse nome em função da nacionalidade dos engenheiros, dois ingleses. Sua construção foi um projeto de Lucas Bicalho, em 1921, para oferecer uma extensão do cais para o Porto de Fortaleza. A responsável pelas construções portuárias foi a firma inglesa Norton Griffiths & Company Limited, a cargo do do engenheiro J. H. Kirwood, assessorado por George Ivan Copo, Robert Bleaby e Sebastião Flageli.

Com um porto moderno, Fortaleza se inscreve no rol das cidades competitivas, intensificando o transporte e as comunicações



Uma das muitas reformas realizada na **Ponte dos Ingleses** ocorreu em 1994, quando obras na estrutura para uso público foram recuperadas e a urbanização para uso de lazer foi concluída. São 120 metros de comprimento, muretas de proteção e piso de madeira.

A cidade e o mar

Olhando para o litoral, o desenvolvimento da antiga vila também vem do mar. A Ponte Metálica, de 1906, principal ‘porto’ de Fortaleza nos anos de 1920, já não dá conta do embarque e desembarque de gente e coisas. O trapiche é reformado em 1924. De um capeamento de cimento armado sobre a estrutura de ferro então oxidada, seguiu-se a ampliação da ponte com concreto armado.

O porto ocupa parte da Praia Formosa, estendendo-se à Praia de Iracema. Para facilitar o acesso à Ponte e as rotinas, empresas ligadas à exportação e importação instalam grandes armazéns e depósitos nas imediações da área portuária.

A Alfândega, de 1891, construída pela Ceará Harbour Corporation Ltda., e a Secretaria da Fazenda, com seu belo prédio, inaugurado com pompas políticas em 1927, estão localizados nas proximidades dos armazéns do Poço da Draga. O prédio do Fisco, aliás, é primeira edificação de valor a utilizar o concreto no piso e no pavimento superior, com nítida influência da arquitetura eclética da Renascença Veneziana, inaugurando uma nova safra de prédios *art nouveau* em Fortaleza.

A intensificação do comércio exigiu a expansão das atividades portuárias. Era preciso um novo projeto de porto. E ele até chega a ser desenhado, a ‘Ponte dos Ingleses’, pelas mãos dos engenheiros da empresa inglesa Northon Griffiths, com tecnologia atualizada de peças de concreto pré-moldado.

Pelo projeto, a ponte integra um porto-ilha a ser implantado em Fortaleza, em mar aberto, servindo como um viaduto de ligação. Porém as obras não avançam como previsto - 800 metros adentrando o mar. E o porto da cidade nasce na outra ponta da praia, no Mucuripe, seis quilômetros a oeste.

O novo porto tem sua construção efetiva iniciada nos anos 40 do século XX, depois de muitas negociações políticas e técnicas quanto à sua localização e aos recursos para sua construção. Com um porto moderno, de maior calado, Fortaleza se inscreve no rol das cidades competitivas, intensificando o transporte e as comunicações. Passa a receber navios nacionais e estrangeiros. Até mesmo uma atracação simultânea de dois cargueiros está registrada na história do Mucuripe.

Durante décadas a faixa marítima de Fortaleza é renegada, exceto para embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, e por servir de local de moradia para proletários, favelados e pescadores que também tiravam sustento do mar. As áreas junto à costa servem de depósito de lixo. Uma prova desta pouca importância está na constatação que os estabelecimentos mais destacados do Centro de Fortaleza (à exceção do Forte e do Passeio Público) estão afastados do litoral ou como obstáculos à visão e ao acesso à praia – como a Estação Ferroviária erguida solta dentro de um jardim com a frente voltada para o sertão.



O Cine São Luiz, com projeto de Humberto de Justa Menescal, já esboça uma tentativa de verticalizar a cidade. Resultado do Código de Obras de 1932 e dos decretos de 1936 e 1938



No centro da Praça do Ferreira, a Coluna da Hora, uma construção de 1933, passou a ser referência para toda a cidade. A construção é um das primeiras na cidade em que o concreto armado se sobrepõe à alvenaria. A Praça do Ferreira data de 1843

Os modos de construir

À evolução uma legislação urbanística começa a ser ensaiada. O Código de Obras de 1932 e, posteriormente, os decretos de 1936 e 1938 tentam induzir a verticalização da área comercial, através de exigências de prédios de dois ou mais pavimentos. O gabarito máximo passa para sete pavimentos em 1947 e para 12 em 1963. Exemplo disso é o Cine São Luiz, cuja construção começa em 1937 e é reiniciada em 1950, com 12 pavimentos na Major Facundo. Diferentemente dos sobrados, os edifícios altos são utilizados comercialmente.

Novas técnicas construtivas são disseminadas. O concreto armado começa a se sobrepôr às paredes de alvenaria. Ele é usado também na Coluna da Hora

inaugurada em 1933, com o relógio que passou a ser referência para toda cidade. Até as primeiras décadas do século XX, com raras exceções, as construções de Fortaleza são executadas justamente com alvenaria de tijolos. Assim como no restante do País, a madeira é usada no travejamento de cobertas, forros e pisos. Aqui, quase sempre sua execução é serviço para a Serraria Rodolpho, de Luiz Gonzaga & Filhos.

Observam-se alguns prédios de alvenarias autoportantes, com trilhos de ferro para consolidar a estrutura, vencer grandes vãos e sustentar varandas de nível elevado. Técnica do Excelsior Hotel, por Emílio Hinko, em 1931, no coração do Centro. Em seu conjunto, construções de grande homogeneidade volumétrica e unidade urbana, que se diferenciam pelos ornamentos de suas fachadas.



O prédio onde fica a sede da Empresa de Correios e Telégrafos data de 1932. O espaço ainda mantém uma excelente estrutura física e traços arquitetônicos de art decó.

A criação de um curso para formar arquitetos seria novidade lá pra década de 1960. Antes disso, são os engenheiros calculistas que dominam o padrão arquitetônico e construtivo até os fins da década de 50. É de 1925, a criação do Instituto de Engenharia, dirigido por Pompeu Sobrinho, com o objetivo de criar uma Escola de Engenharia, amparada nos quadros técnicos da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS). A atividade construtiva até então é desenvolvida por profissionais de formação pragmática em canteiros de obras ou ainda em atividades de desenho.

A engenharia civil cearense experimenta grandes dificuldades: a qualidade do solo, a dificuldade de obter materiais de construção e a falta de água. Empedimentos que justificam as obras singelas, porém marcantes do período.

Prédios e outras construções ganham forma sob a coordenação de engenheiros de fora da cidade, especialmente do sul do País e até mesmo do Exterior. E também de filhos da terra, que buscaram formação para além do Ceará. Cearenses como o engenheiro civil e arquiteto cearense Humberto da Justa Menescal, formado pela Escola de Trabalhos Públicos de Paris, e autor do belo projeto do Cine São Luiz, com apoio de Osório Pereira e Marcelino Guido Budini. Piso em mármore de Carrara, grandes lustres de cristais importados da Tchecoslováquia, decoração em gesso... O novo cinema que tira a majestade do Diogo, que reinou por mais de uma década, é um marco do progresso na capital cearense.

O processo de verticalização em Fortaleza, entre 1930 e 1960, teve origem na área central da cidade, expandindo-se em seguida para os bairros. Essa

A pedra fundamental da Catedral Metropolitana de Fortaleza foi lançada em 1939. Em concreto aparente, estilo gótico-romano, ela foi projetada pelo engenheiro francês George Mounier e levou 39 anos para ser concluída. Sua inauguração ocorreu em 1978 pelo então cardeal arcebispo de Fortaleza Dom Aloísio Lorscheider



O Teatro José de Alencar foi pensado inicialmente, pelo tenente Bernardo José de Melo, para ser um teatro-jardim. Mas o jardim acabou só sendo construído anos após sua inauguração, em 1910. O TJA apresenta arquitetura eclética e sala de espetáculo em *art nouveau*

tendência podia ser notada em prédios como os Correios e Telégrafos em 1934 (com três pavimentos), Edifício Parente em 1936 (com cinco pavimentos), Edifício Carneiro em 1938 (com cinco pavimentos), Cine Diogo em 1940 (com nove pavimentos), Edifício Prudência em 1947 (com sete pavimentos).

Nos anos 30 do século XX, década marcada pela ocorrência da grande seca de 1932, a cidade incorpora amplos espaços de ordenamento irregular, alterando sua geografia urbana calcada na simetria. Fortaleza agrega, mesmo sem oficializar, quarteirões e mais quarteirões dominados por habitações precárias, ruelas, sem o mínimo de infraestrutura. Da pequena vila litorânea desponta a cidade grande. A cidade de aparência bucólica fica irreconhecível.

Com a expansão urbana, motivada em grande parte pelo crescimento populacional expressivo, a cidade “explode”, com destruição do perfil arquitetônico harmonioso anterior. Começam a aparecer fachadas e monumentos de gosto duvidoso até, ao estilo das elites locais.





Os anos 40 são uma espécie de divisor de águas entre a Fortaleza provinciana das décadas anteriores e a grande metrópole na qual a cidade se tornaria

Novos tempos

Quando o bonde chega à década de 1940, o cenário é outro. No âmbito cultural, os anos 40 são uma espécie de divisor de águas entre a Fortaleza provinciana das décadas anteriores e a grande metrópole na qual a cidade se tornaria. No aspecto urbano, Fortaleza vive um período de profundas transformações em sua configuração. No início do século o espaço físico da singela cidade tem seis quilômetros quadrados de área; já no começo dos anos 1940 sua área urbana e suburbana corresponde em média a 40 quilômetros quadrados. Novo espaço, novas feições...

O início do século XX, ao contrário da fase anterior, corresponde a um período de poucos investimentos. Porém a Prefeitura continua atenta ao aformoseamento da cidade, pavimentando mais vias, reformando praças, arborizando logradouros.

O advento do automóvel favorece o crescimento acentuado de Fortaleza, como também reforça seu fracionamento. Bonde, ônibus, trem, carro... Todas as modalidades de transporte experimentadas pela cidade têm no Centro a área de referência e o espaço privilegiado de geração de fluxo de passageiros.

Saudosa Guilherme Rocha, primeira via da cidade a ter o trânsito destinado exclusivamente a pedestres!

Nesta época a cidade se consolida como um polo de atração sobre as outras localidades do Estado. Tanto que em uma década, entre os anos de 1940 e 1950, o número de

habitantes aumentou de 180.185 para 270.169. Crescimento em grande parte acelerado pelos fluxos migratórios do interior para a cidade grande, provocados pelas secas. Fato que se acentua nas décadas seguintes, até que nos anos 60 do século passado a população de Fortaleza alcança meio milhão de pessoas. É uma das maiores taxas de crescimento entre as capitais nordestinas.

Em decorrência da grave questão agrária do Estado, Fortaleza conhece também o boom de favelas. Nos anos 1930, já se notava em Fortaleza o problema da especulação imobiliária. Figuras endinheiradas, algumas vindas de Recife, com capital acumulado através do comércio ou do exercício de profissões liberais, começam a se apropriar de terrenos na periferia de Fortaleza e iniciam um lento processo de valorização desses espaços no mercado imobiliário cearense.

Com a ampliação da área da cidade ocorre o aumento no número de ruas, avenidas, casas, prédios públicos e particulares. Uma nova geografia urbana.

A repercussão do elevado crescimento demográfico ocorre nas diversas esferas da vida pública. Ainda sem uma estrutura econômica capaz de absorver o grande contingente populacional que chega do semiárido, Fortaleza vê suas diferenças sociais se agravarem. Número de pedintes e desocupados cada vez mais evidente. A capital do Ceará começa a sofrer os efeitos do crescimento regional desequilibrado, que caracteriza o processo de industrialização do Brasil.

Em busca da modernidade

No cenário nacional, setores oligárquicos e militares derrubam o presidente Washington Luís e entregam o comando do governo federal a Getúlio Vargas. Um momento conturbado não só para o Brasil, mas para o mundo em virtude da crise do capitalismo liberal. A Bolsa de Nova Iorque quebrou, as disputadas entre as potências agravaram-se.

Vargas implanta a Ditadura do Estado Novo (1937-1945) e os municípios não ficam imunes. Com a determinação de que Estados e Municípios sejam administrados por interventores, cabendo a estes indicar os prefeitos, a autonomia é perdida.

Com mais de 100 mil habitantes, no início da década de 1930, os problemas de Fortaleza, assim como suas contradições, agravaram-se. Mas os discursos dos governantes continuam enfatizando a necessidade de “modernizar e embelezar” a cidade. Na prática, a ideia é na verdade dotar a cidade de equipamentos que beneficiem os setores econômicos influentes, disciplinem a expansão urbana e controlem a crescente população pobre. Praças e jardins são construídos, enquanto outros eram remodelados.

Na Praça do Ferreira, o belo coreto, registro de uma Fortaleza mais pacata e harmônica, é demolido e substituído pela Coluna da Hora (1933), monumento bem mais adequado a uma cidade de ritmo cada vez mais intenso, veloz e moderno. Novos tempos!

Vias são ampliadas, a exemplo da Liberato Barroso, ou interligadas como a Visconde do Rio Branco e a Sena Madureira, na intenção de facilitar o tráfego urbano. As ruas centrais são pavimentadas com paralelepípedos e Inspetoria do Tráfego está atuante.

As contradições e diferenças urbanas, acentuadas pelo maior número de habitantes, começam a marcar materialmente também a organização do espaço construído, onde a malha urbana expande-se, fragmentada e segregada espacialmente. Em princípios da década de 1940, o número de ruas sofreu um aumento – de 61 para mais de 90.

O trânsito continua a ser um problema, pela limitada malha de circulação da cidade, pela insuficiente e precária pavimentação das ruas, pela desorganização do fluxo e pelos acidentes provocados.

Se no ano de 1929, Fortaleza apresentava pouco mais de 600 veículos, em 1944, eram 1.287. No intervalo da Segunda Guerra Mundial, a entrada de automóveis no Brasil sofreu uma redução devido ao racionamento de combustíveis.

E não foi apenas esta a mudança provocada pelo conflito internacional. O dia a dia dos fortalezenses modificara-se desde a eclosão da Guerra em 1939, sofrendo mais mudanças com a entrada do Brasil na disputa. Com o racionamento de comida, combustível e energia, formavam-se grandes filas para adquirir produtos básicos. Por medida de economia, restringe-se, e depois proíbe-se a circulação de carros particulares, os quais na falta de gasolina usavam gasogênio, um gás obtido através da queima de carvão, num equipamento acoplado à traseira dos veículos.

Na década de 1940, a Praia de Iracema torna-se o foco da presença dos norte-americanos em Fortaleza, soldados da Marinha e do exército dos Estados Unidos, aquartelados nas bases do Pici e do Cocorote para servir aos planos estratégicos das Forças Aliadas em guerra contra o eixo nazifascista. Na Rua dos Tabajaras, os ianques ocupam a Vila Morena (Estoril).



Construído por volta dos anos 20, o hoje Estoril ganhou o nome de Vila Morena. A Vila Morena serviu de residência ao casal pernambucano José Magalhães Porto e Francisca Frota Porto. A casa original era de taipa com portas e janelas de vidro importado, duas escadas caracol, frades de pedra na frente, calçadas em pedra cristal em preto e branco formando as iniciais JMP que também eram usadas nos portais e vitrais coloridos.

Com a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em 1942, os Estados Unidos fizeram acordos com o governo Vargas para instalarem bases militares em Belém, Natal, Recife, Fernando de Noronha e Fortaleza. No início de 1943, os estadunidenses iniciaram a construção de sua base na capital cearense. Na então distante área, onde, hoje, se encontra o Bairro do Pici, estabeleceram o seu Posto de Comando, erguendo um aeroporto no Alto da Balança, conhecido como “Cocorote”, denominação que vem da expressão inglesa The Coco Route (a “rota do rio Cocó”).

Era grande o número de pousos e decolagens de aviões e dirigíveis que planavam nos céus da capital cearense, patrulhando o litoral contra os submarinos

alemães. Estima-se que 50 mil soldados e técnicos norte-americanos transitaram pela capital do Ceará – a base seria desativada, apenas, em 1946.

A presença dos norte-americanos tem impacto na cidade, despertando a curiosidade da população e influenciando os costumes locais. Depois da influência cultural europeia (Belle Époque), ganha espaço, o *american way of life*, processo que se intensifica a partir dos anos 1940. Com essa influência, a economia e a política da potência que surgia na América do Norte passam a ser espelhos, assim como a cultura dos Estados Unidos, a exemplo do cinema hollywoodiano e da música mais difundida com a popularização do rádio, até então um objeto de luxo restrito a poucos.

Para além do Centro

Neste momento intensificou-se o abandono do Centro da capital pelos setores mais abastados. As elites foram ocupando, em menor escala, a região do Benfica, ao sul do Centro e, vencendo a “barreira” representada pelo riacho Pajeú, as áreas da Praia de Iracema e Aldeota, ao leste.

Nas décadas de 1930 e 1940, ainda não existiam apartamentos na cidade – as famílias tradicionais moravam em grandes e confortáveis casas consideradas como mansões, palácios, solares ou castelos. As famílias de classes média e alta, que residiam no Centro e áreas próximas, mudam-se para a zona leste.

De uma cidade comprometida com um planejamento simples e funcional em seus primórdios, Fortaleza in-

gressa num acentuado processo de crescimento demográfico, alterando seu pacato cotidiano.

O Plano de Remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza, de Sabóia Ribeiro, de 1948, busca inaugurar a experiência do urbanismo na capital, revelando uma cidade mais ampla, com muitos vazios urbanos.

Surge um novo setor de lazer, impulsionado pela abertura da Avenida Beira-Mar, com equipamentos turísticos e de lazer na orla litorânea leste e com a construção de sedes de clubes.

Um pouco antes, no início do século XX, sob a influência das práticas europeias e de valorização da higiene, a praia começa a ser usada como local para a prática de esportes e de banhos no mar, vistos como hábitos de efeitos benéficos para a saúde.

O banho de mar (e a valorização da porção litorânea) é cada vez mais apreciado e difundido, mesmo sob severas restrições da Igreja Católica, que considerava uma “imoralidade” o uso de calções e maillots. Os segmentos abastados valorizavam as praias Formosa, Meireles e Iracema, mesmo que boa parte de sua beleza natural estivesse destruída pelas obras do Porto do Mucuripe.

A praia também é dos banhistas e dos amadores de esportes náuticos. Estes têm a ideia de fundar, ainda em 1929, o Náutico Atlético Cearense. Apenas duas guaritas de madeiras instaladas em um terreno alugado na Praia Formosa (área correspondente hoje ao Centro de Turismo e à Estação Ferroviária, no Centro de Fortaleza).

O litoral passa a ser valorizado, igualmente, como um local de romantismo e área de deleite e contemplação para as classes dominantes. Dessa maneira, a praia vai

se tornando um espaço de lazer para as elites e depois para as camadas populares.

Mas concretamente, é na segunda metade do século XX que a porção litorânea de Fortaleza é, efetivamente, ocupada pelos setores abastados, em velocidade surpreendente.

Paralelamente a essa expansão, a cidade cresce ao longo das antigas estradas de penetração do núcleo urbano, principalmente as vias de Caucaia, Parangaba e Messejana.

Acompanhando as linhas ferroviárias que ligam o Centro à antiga área portuária na Praia de Iracema e ao Porto do Mucuripe (parcialmente concluído em 1945), aparecem as favelas. A construção do Porto acaba por estimular a expansão de equipamentos industriais, comerciais e portuários, assim como ocorreu na área do Poço da Draga, em décadas anteriores. De tal forma que frigoríficos de pescados, moinhos de trigo e fábricas





A **Praça Portugal** teve sua construção autorizada em 1947. Nesta época, a praça se impunha como um espaço de lazer entre coqueiros e cajueiros. Inaugurada em 1968, a praça tinha um lago artificial e um grande obelisco.

de asfalto, mais dependentes de transporte marítimo, ali se instalam. Mais disponibilidade de empregos e de terras desocupadas para os moradores das áreas faveladas, que se “nutrem” desta estrutura.

Alguns bairros vão mudando de feição. Caso do Benfica. Sua origem é ligada à via de acesso à Parangaba (atual Avenida da Universidade). No início de 1956, com a aquisição do solar da família Gentil, a Reitoria da Universidade Federal do Ceará (UFC) ganha sua localização definitiva. O espaço reúne as vantajosas condições para suprir a necessidade de afirmação da instituição de ensino como poder autônomo e da consolidação da Reitoria como lugar onde este poder é exercido.

O então Reitor Antonio Martins Filho, idealizador da Universidade, adquire terrenos nas vizinhanças da Reitoria para transformá-los em áreas institucionais, onde seriam construídos os edifícios do futuro Campus do Benfica.

A partir do pós-guerra, Fortaleza passa por grandes modificações urbanas. Amplia suas áreas residenciais e inicia uma modificação funcional em toda a sua zona central.

No período definido entre a metade do século XIX e a Segunda Guerra Mundial no século XX, praticamente, é construído todo o patrimônio edificado de maior significado da cidade, composto por um fabuloso e harmônico conjunto de edifícios residenciais e, inserido nele, um moderado número de monumentos arquitetônicos de maior importância.

O Sinduscon e as grandes obras

A criação do Sindicato da Construção Civil do Ceará (Sinduscon-CE), em 1942, começa a desenhar outro Estado, a partir de sua capital e principal cidade. Profissionais e construtoras assumem o desafio de acompanhar o crescimento de Fortaleza, hoje a quinta maior capital brasileira, contando cada vez mais com as novas tecnologias construtivas.

Obras de infraestrutura como a Rodoviária Engenheiro João Tomé e o Aeroporto Internacional Pinto Martins. Equipamentos de saúde que são referências no Estado e na Região Nordeste, como o Instituto Dr. José Frota e os recentes hospitais de Sobral e do Cariri. Sem esquecer os equipamentos culturais, esportivos e de lazer como o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, Arena Castelão e o *Shopping Iguatemi*.

Cartões-postais consagrados de Fortaleza como a Praça Portugal, no coração do bairro Aldeota. E também novas paisagens da cidade para o Brasil e para o mundo como o Jardim Japonês e o Centro de Eventos do Ceará.

Estas e outras obras fazem parte da história da capital cearense, da história do Sinduscon-CE. Referências de obras públicas e privadas que evidenciam a modernidade do Sindicato da Construção Civil cearense e são os pontos do roteiro das próximas páginas...

Na década de 30, quando foi construída uma ponte sobre o rio Choró, um núcleo urbano começa a se formar a partir dos projetos de combate à seca. Do acampamento do engenheiros do DNOCS e dos operários empregados desta construção surge o povoamento, que cresceu ao redor desta base de apoio e da capela de Santa Terezi- nha, que depois se transformaria em município.



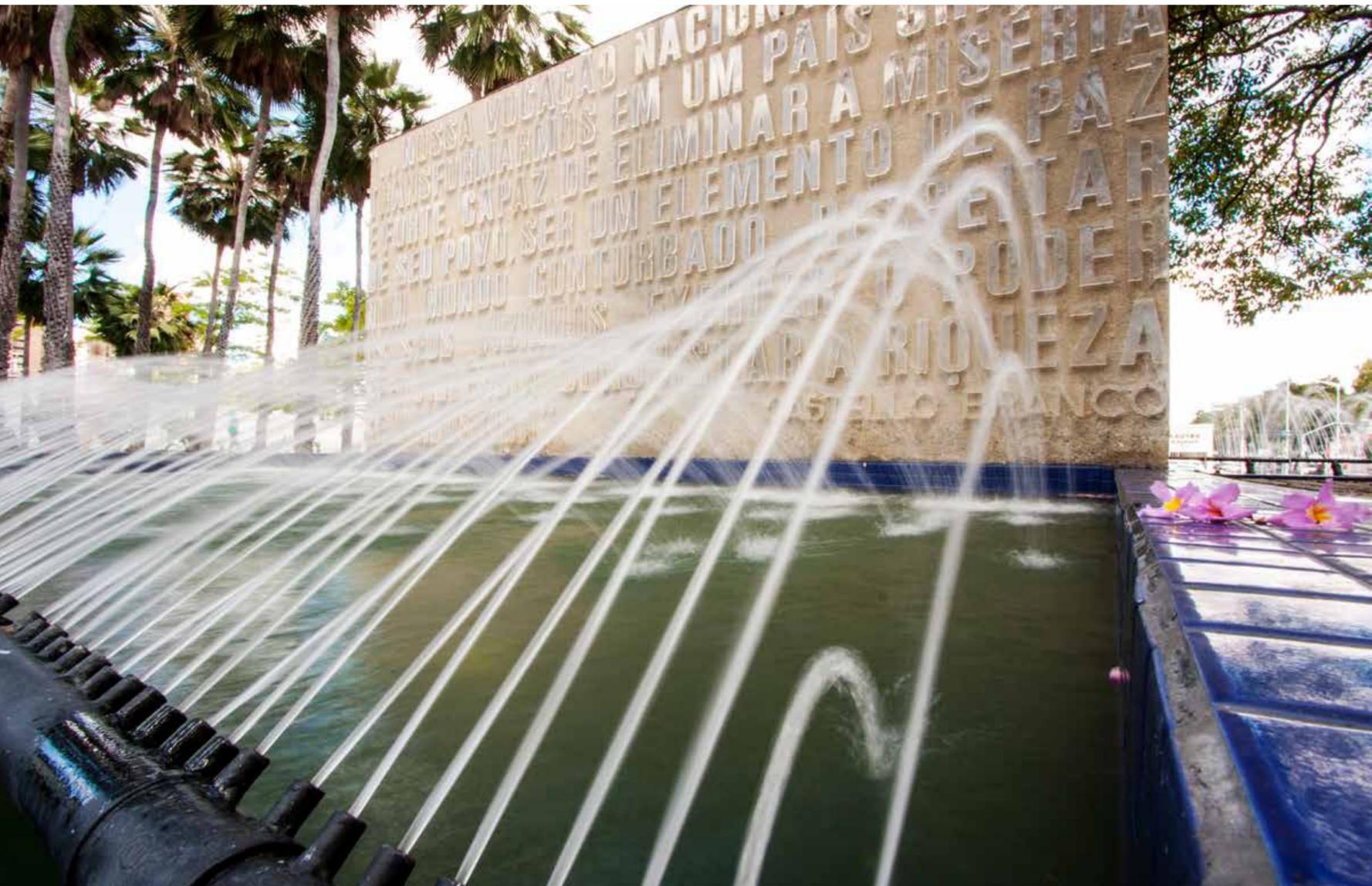
No governo de Juscelino Kubitschek, foi construída a Rodovia Régis Bittencourt (BR 116). Inaugurada em 1961, a Rodovia Régis Bittencourt foi projetada para receber 8.000 automóveis por dia. A extensão total da rodovia é de aproximadamente 4.385 quilômetros, passando por dez estados.



2

Um Estado de grandes obras

O Palácio da Abolição foi inaugurado em 4 de julho de 1970 como sede do governo estadual. O projeto é do arquiteto Sérgio Bernardes e os jardins de Burle Marx. A construção foi acompanhada pelos engenheiros José Alberto Cabral e Rui Filgueiras Lima. O Palácio segue o estilo modernista em concreto e aço, com varandas circundando todo o prédio principal



O Mausoléu Castelo Branco foi construído logo após o falecimento do Marechal Castelo Branco, primeiro presidente da ditadura militar. Inaugurado em 1972, o exemplar de arquitetura moderna tem uma grande estrutura em balanço que pousa sobre um espelho d'água. Abaixo, existe ainda uma praça onde o piso é composto por antigos dormentes de trem.

A arquitetura expressa muitas vezes poder e *status* de governos e entidades. Ajuda a tornar acessível à população um equipamento que tem como finalidade compartilhar conhecimento e Justiça. Revela ainda o peso econômico de uma atividade.

O Palácio da Abolição, por exemplo, é atualmente a sede do Governo do Ceará. Desde 2005 é bem tombado pelo Estado. A história da edificação começa na gestão de Plácido Castelo, em 1970, quando foi decidida a transferência da sede do Poder Executivo do Estado, do Palácio da Luz, localizado no Centro, para o Palácio da Abolição, erguido no bairro Meireles, na zona leste da cidade. Foi assim até 1986, quando a sede foi transferida para o Centro Administrativo do Estado, no bairro Cambéba.

Com o Mausoléu Castelo Branco, de 1972, o Palácio forma um conjunto arquitetônico de aproximadamente quatro mil metros quadrados de área, englobando

quase três quadras, com frente para a Avenida Barão de Studart e para as Ruas Silva Paulet, Deputado Moreira da Rocha e Tenente Benévolo. É uma obra representante da chamada arquitetura moderna brasileira, com características marcantes e visíveis na forma e disposição dos volumes, na conformação dos espaços internos e na utilização dos materiais.

São quatro blocos distintos, separados uns dos outros por grandes recuos, formados pelo Palácio de Despachos e a residência oficial do governador, o bloco anexo com serviços administrativos, o Mausoléu Castelo Branco e a Capela. O projeto é do arquiteto carioca Sérgio Bernardes, com jardins concebidos por Roberto Burle Marx. Os engenheiros José Alberto Cabral e Rui Filgueiras Lima foram responsáveis pela construção.

O projeto concebeu o Palácio com pórticos estruturais compostos por duplos tubos de aço pintados de preto,



Construída em 1998, a nova sede do Fórum Clóvis Beviláqua teve projeto de Melânia Cartaxo Aderaldo Lobo e Neila Romero. A construção foi da Palma, Trana e EIT. Quando inaugurado, o prédio ganhou o *status* de maior edifício público da América Latina

A primeira sede do Fórum Clóvis Beviláqua foi erguida na Praça da Sé. Trinta e sete anos depois, a instituição foi transferida para o atual endereço

dispostos em série e distribuídos paralelamente no sentido longitudinal dos blocos. Além de elementos dominantes, eles dão suporte para as paredes de alvenaria. No Palácio, esses pórticos avançam, criando beiras e formando varandas nas fachadas norte e sul nos dois pavimentos. No piso superior, as varandas são cobertas com guarda-corpos de madeira em forma de bancos. Nas fachadas, panos de vidro temperado fazem os fechamentos do edifício.

A porta principal do edifício, com trabalho executado em madeira talhada, dá acesso a amplo *hall* com pé-direito duplo, que se abre para o jardim, na face norte do terreno. Todo o revestimento do piso é em mármore cinza, à exceção da área residencial, que tem tábuas corridas.

Do Poder Executivo para o Judiciário. Destaque para o Fórum Clóvis Beviláqua. A primeira sede foi inaugurada em 31 de dezembro de 1960, na administração do Desembargador Péricles Ribeiro, presidente do Tribunal de Justiça, e no Governo de José Parsifal Barroso. O prédio escolhido para abrigar o Palácio da Justiça havia sido planejado desde 1956, no Governo de Paulo Sarasate.

O edifício localizado na Praça da Sé foi construído com área útil de 4.248,60 metros quadrados, distribuída em cinco pavimentos. No local funcionavam o Instituto do Ceará e o Museu Histórico.

Trinta e sete anos depois, o Fórum Clóvis Beviláqua, nomeado em homenagem ao grande jurista cearense, que elaborou o anteprojeto do primeiro Código Civil Brasileiro, ganhou nova sede.

Inaugurado no dia 12 de dezembro de 1997, o prédio está localizado na Avenida Desembargador Floriano Benevides, número 220, no bairro Edson Queiroz. São 75 mil metros quadrados de área construída e extensão horizontal de 330 metros, o que lhe confere o *status* de maior edifício público da América Latina.

No Fórum, funcionam 108 varas, das mais diversas áreas, como Família, Cível, Fazenda Pública, Crime, Júri, Trânsito, Execução Fiscal, Falência, Registro Público, Trânsito, Tóxico, Pena Alternativa, Infância e Juventude, Execução Penal e Auditoria Militar. A estimativa é que por lá passem cerca de cinco mil pessoas diariamente.

Sinônimo também de universalidade é a instituição de ensino mais antiga do Estado: a Universidade Federal do Ceará. O prédio mais tradicional desta instituição é a Reitoria. O extenso prédio em tons de rosa e branco é ponto de referência no Benfica. A Reitoria da UFC foi instalada em plena Avenida da Universidade na gestão de Antônio Martins Filho.

Mas antes de abrigar importante setor da instituição de ensino mais antiga do Estado o espaço onde hoje está a Reitoria era uma chácara. O imóvel foi vendido em 1909 pelo proprietário Henrique Alfredo Garcia ao Dr. José Gentil Alves de Carvalho. A casa que existia no local foi demolida (ou totalmente reformada) em 1918. O projeto da casa construída no local foi do Dr. João Sabóia Barbosa. Em 1956, a propriedade foi comprada pela UFC à Imobiliária José Gentil S/A pertencente aos herdeiros de José Gentil.

Um ano após a compra, o casarão foi demolido. O Reitor Martins Filho mandou projetar, pelo Departamento de



A sede da UFC foi projetada tendo como referência a antiga casa que ocupava o local e foi demolida. O projeto original era de João Saboia Barbosa

Obras da UFC, a atual sede da Reitoria tendo como referência as mesmas linhas arquitetônicas da casa construída segundo o plano de João Saboia. O palacete projetado tem duas alas laterais unidas por um corpo central conservando a torre que já existia no projeto de João Saboia. No interior do prédio foram projetadas duas escadarias de bronze e latão. Os salões ganharam móveis de estilo e lustres de cristal.

No terreno onde se encontra a atual Reitoria da UFC, ergueram-se duas casas, posteriormente demolidas para dar espaço às atuais proporções ao parque em torno do edifício e possibilitar a construção da Concha Acústica, espaço de lazer e cultura anexo à Reitoria.

Na economia, toda representatividade da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC) e entidades parceiras

é revelada na arquitetura moderna da Casa da Indústria. Em um concurso fechado para projetar o prédio sede da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (FIEC), do SESI e do SENAI, a chamada Casa da Indústria, com a proposta de integração paisagem/clima e flexibilidade total nos espaços administrativos, venceu a ideia do Atelier Integrado de Arquitetura.

O projeto vencedor data de janeiro de 1985, mesmo ano de início da construção, concluída em 2006 e inaugurada em 1989.

No terreno regular de 7.185 metros quadrados de área, foi possível erguer duas torres em concreto armado que servem de acesso e local para os serviços de apoio, oferecendo também proteção contra a insolação. As torres são intercaladas por um volume de paralelepípedo de base

Com projeto de Antônio Carvalho Neto, José Sales e Robledo Valente, a Casa da Indústria teve sua construção iniciada em 1984 pela Mercurius Construções. O projeto foi fruto de um concurso que resultou em uma construção considerada moderna e funcional.



retangular, com 30 metros de comprimento por 15 de largura. As fachadas norte e sul foram tratadas com *brises* horizontais e verticais leves de fibra de vidro. Nas torres, o fechamento é em alvenaria revestida com cerâmica.

A Casa da Indústria é considerada uma construção funcional e moderna, com seus sete pisos mais subsolo. O prédio foi dotado de todos os dispositivos de segurança e conforto ambiental sem, no entanto, se esquecer da economia de energia que pode ser observada, por exemplo, através do uso dos *brises* nas fachadas do prédio. Além disso, a racionalização das instalações foi possível através da concentração, nas duas torres, de toda parte elétrica e hidrosanitária.

Além da indústria, os bancos representam o fôlego de uma economia e essa importância também se reflete na

arquitetura. Exemplo disso é o prédio da Superintendência do Banco do Brasil. O imóvel localizado no quadrilátero bancário de Fortaleza chama a atenção pela sua fachada em vidro azul. Mas nesta construção, a ideia foi criar não só uma obra equilibrada do ponto de vista estético, mas que cumprisse a função como edificação.

O edifício do Banco do Brasil tinha que se adequar às condições climáticas da região. Assim adotou-se a solução de andares escalonados servindo de marquises que protegiam do sol os andares subsequentes. Para executar essa ideia foi necessário fazer uso da tecnologia do aço, ainda nova no Brasil, mas muito usada durante anos nos países ricos. Isso também porque a função exigia que os espaços internos pudessem ser modificados futuramente. Espaços livres, com o mínimo de pilares possível, apenas com o aço.

Do início da década de 90 data o prédio da Superintendência do Banco do Brasil, em Fortaleza. Com projeto do funcionário hoje aposentado Antônio Carvalho Neto e construção de João Fortes Engenharia, o edifício foi um dos primeiros na capital cearense a adotar o uso da tecnologia do aço



A Praça Portugal começa sua história em 1949, mas até chegar ao desenho de hoje foram muitos anos e reformas. A última reforma ocorreu em 1992 quando ganhou dois arcos que se cruzam tocando um globo e um mastro gigante



Entre os anos de 1969 e 1974, o projeto do arquiteto Marrocos Aragão deu forma ao **Terminal Rodoviário Engenheiro João Tomé**. A construção foi de José Lins da Silveira. Com arquitetura simples e funcional, a obra se caracteriza por não empregar sequer uma telha

Obras por terra, ar e mar

Uma boa cidade para se viver e morar deve ter uma boa infraestrutura de transporte. O Terminal Rodoviário João Tomé, projeto do arquiteto Luciano Marrocos Aragão, foi construído no antigo bairro da Gameleira, entre o Bairro de Fátima e o Parreão, em Fortaleza. A inauguração aconteceu em 1973. Nesta época, o terminal concentrava todas as linhas de ônibus da cidade.

Marrocos foi convidado para o projeto em 1969 pelo então prefeito José Walter Cavalcante. Com inspiração na sua infância, a obra levou de seis a oito meses para ser concluída.

As colunas e lajes de concreto armado são características da obra de 17mx17m, sem uma única telha de qualquer tipo. Na ampla área de circulação, por onde passam cerca de oito mil pessoas diariamente, estão distribuídos os guichês de mais de 30 empresas. Em cinza predominante, a arquitetura da rodoviária é simples e funcional, afinal é local de trânsito de pessoas, em suas idas e vindas por várias cidades do Brasil.

Os 36 módulos que compõem a rodoviária representam árvores, sendo que cada um, cobre uma área de 289m². Cada “copa” se tangencia e abre espaço para a luz natural através de frestas.

A **estação São Benedito** é a primeira das três estações da linha Sul no Centro. Localizada na Avenida Imperador, a estação fica ao lado da igreja do mesmo nome.

Juntamente a esta nova tecnologia houve o emprego da tradicional tecnologia do tijolo e estrutura de concreto, cuja função foi deixar estável o imóvel. O esqueleto de concreto pré-fabricado era uma impossibilidade para a época, por falta de empresas que executassem o serviço.

Emendas, tubulações, conexões, tudo já estava predeterminado numa lógica modulada. A tecnologia do aço permitiu ainda uma obra mais rápida que uma em concreto, mesmo com toda a estrutura de aço vinda de São José do Rio Preto (SP). Vantagem que compensava o mais alto originado, por exemplo, da necessidade de usar tirantes para reduzir o número de pilares. Trata-se de um projeto que acreditou na racionalidade do processo construtivo.

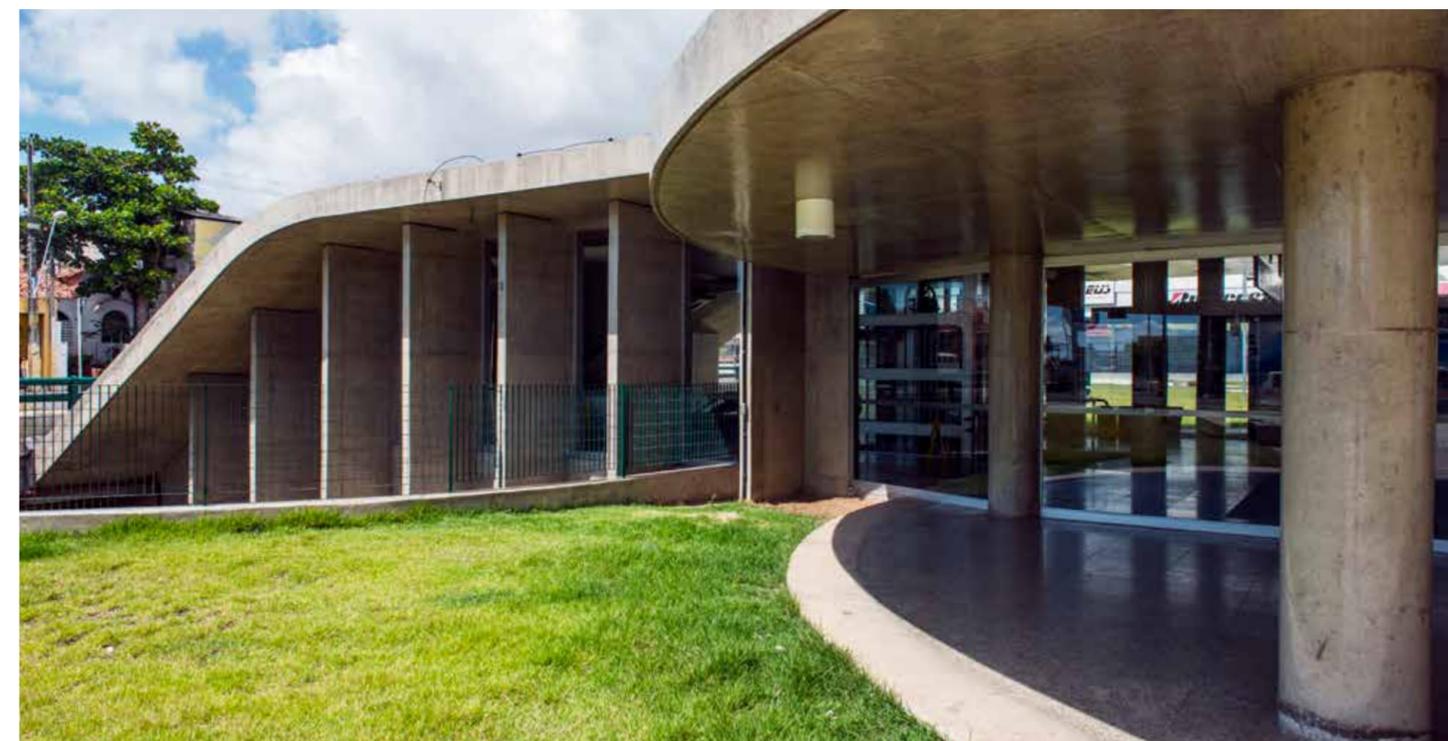
Da Superintendência pode-se avistar uma obra particular, também no coração da Aldeota. Ela é um símbolo de Fortaleza. Em meio ao trânsito quase sempre congestionado da cidade, ela é majestosa. A Praça Portugal foi construída no encontro de duas importantes vias da Aldeota: a Dom Luís e Desembargador Moreira. A história desta construção começa em 1949. Sua inauguração só ocorreu quase duas décadas depois, em 1968. De lá para cá sofreu várias reformas, incluindo aquela que justificou sua reinauguração em 2006.

O projeto da Praça já existia na década de 1950, época em que a Avenida Desembargador Moreira terminava na altura da Rua Marcos Macedo. O acesso para a praia era feito pela Rua Barbosa de Freitas e as casas eram destina-

das a aluguel residencial, bem diferente de hoje, quando a área em volta da Praça é dominada por *shoppings* e lojas de rua. O espaço estava sendo planejado como área de lazer para os futuros moradores da região.

Inicialmente foi chamada de Praça Nunes Weyne, na altura da Avenida Otto de Alencar (hoje Desembargador Moreira) e a Avenida Farias Brito (atual Dom Luís). Em homenagem ao país colonizador passou a ser denominada oficialmente Portugal ainda em 1947. A praça se apresentava dividida em uma área circular com quatro ilhas laterais. No centro, uma plataforma elevada, contornada por um espelho d'água, servia de suporte para um monumento que estampava uma caravela em mosaico. No final da década de 1970, ganhou uma fonte luminosa que se tornou mais um atrativo para visitantes. Naquela época o fluxo de veículos não era grande, o que permitia o acesso tranquilo dos pedestres à área.

Na significativa reforma de 1992, a praça ganhou nova feição com um pórtico em forma de arco instalado ao centro de que pense uma esfera armilar, um instrumento de astronomia aplicado em navegação marítima. Dois imensos arcos se cruzam tocando um globo e um mastro gigante que serve de sustentação para árvore de Natal que todo fim de ano é montada numa leitura artesanal. O espaço, onde já foram realizados shows e feirinhas, é hoje ponto de lazer para muitos jovens nos fins de semana.



Os arquitetos Francisco Luiz Deusdará, Francisco Expedito Deusdará e Daniela Alcântara assinam o projeto do **Aeroporto Internacional Pinto Martins**, que teve sua construção a cargo da Queiroz Galvão. A obra se iniciou em 1996 e a inauguração em 1999

Quando o terminal começou a ser administrado pela empresa paulista SOCICAM em 1999, foram iniciadas reformas e obras de adequação do terminal, compreendendo melhorias na área de embarque e sanitários, relocação das bilheterias, reformulação e modernização do comércio existente, aumento das vagas e informatização do estacionamento.

As obras civis abrangeram a restauração das estruturas e instalações hidráulica e elétrica, impermeabilização das lajes, projeto de paisagismo e jardinagem, implantação de rampas de acesso para deficientes físicos, adequação das plataformas e vias de acesso ao terminal, melhoria das condições de segurança.

Para o transporte aéreo, Fortaleza conta com o Aeroporto Internacional Pinto Martins. As origens do aeroporto de Fortaleza remontam à pista do Alto da Balança, implantada na década de 1930 e utilizada até 2000 pelo Aeroclub de Ceará. Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), foi instalada uma base aérea de apoio às forças aliadas e construída a pista 13/31 com cerca de 2.100 metros de extensão. Anos mais tarde, em 1963, foi ampliada para 2.545 metros.

Ainda em 1952, a Base do Cocorote, como era conhecida, passou a se chamar Aeroporto Pinto Martins, em homenagem ao piloto cearense Euclides Pinto Martins (1892-1924), natural do município de Camocim, a 380 km da capital. Ele realizou o primeiro voo sobre o Oceano Atlântico, entre Nova York e Rio de Janeiro a bordo de um hidroavião, entre setembro de 1922 e fevereiro de 1923.

Mas só em 1966 foi construído o primeiro terminal de passageiros, com aproximadamente 8.200 m² de área construída e capacidade para atender 900 mil passageiros por ano.

A Administração do aeroporto foi transferida para a Infraero em 1974, iniciando uma série de obras de revitalização e ampliação do complexo aeroportuário. Diante da grande demanda da Fortaleza turística e de negócios que despontava, foi necessário pensar em um novo aeroporto, maior e mais moderno.

Através de uma parceria entre a Infraero, o Governo Federal e o Governo Estadual, foi iniciada em 30 de abril de 1996 a construção do novo Terminal de Passageiros (TPS), classificado como internacional em 1997. A entrega oficial do equipamento ocorreu em junho de 1999. A capacidade anual de passageiros era de 2,5 milhões.

O aeroporto de hoje em quase nada lembra o anterior, em uma solução mista de aço e concreto. Estacionamento amplo, 14 posições para parada de aeronaves, sistemas de automação, nova área de guichês das companhias aéreas, piso superior para embarque de passageiros com praça de alimentação e lazer, área de desembarque de viajantes. Uma nova Torre de Controle, com 40 metros de altura, proporcionou maior segurança aos pousos e decolagens. Também a aviação comercial foi ampliada com o início das operações do novo Terminal de Logística de Carga (TECA) em 2009.

Mesmo com toda a ampliação, o aeroporto mostra-se pequeno para atender ao grande fluxo de passageiros, especialmente nas férias. Esse movimento é ainda maior quando ocorre em Fortaleza grandes eventos.



Com a proximidade da Copa do Mundo de 2014, a necessidade de reforma do terminal é ainda mais clara, apontando para a urgência de ampliar a pista e o número de vagas para as aeronaves. A obra de ampliação teve início em junho de 2012 e a estimativa é concluí-la totalmente em fevereiro de 2017.

Outro investimento em transporte motivou a construção do Metrô de Fortaleza. Parte desta obra já está em operação. O projeto da linha Sul inclui 20 estações de

passageiros, ligando o centro da Capital à Pacatuba. As primeiras foram finalizadas em 2011. São 24,1 km de extensão em via dupla, sendo 18 km de superfície, 3,9 km subterrâneo e 2,2 km em elevado. Estão sendo executadas 18 novas estações: Carlito Benevides (antiga Vila das Flores); Jereissati; Maracanaú; Virgílio Távora (antiga Novo Maracanaú); Rachel de Queiroz (antiga Pajuçara); Alto Alegre; Aracapé; Esperança (antiga Conjunto Esperança); Mondubim; Manoel Sátiro;

O **Porto do Pecém** foi o equipamento pensado para dar vazão à grande quantidade de produtos exportados, em especial as frutas, e à crescente quantidade de importações. Sua construção teve início em 1995 e a inauguração ocorreu em 2002.

Quando o assunto é transporte de carga, a grande obra do Ceará é o Porto do Pecém. Depois da Ponte Metálica e do Porto do Mucuripe, o Ceará precisava de um novo equipamento para dar vazão ao grande volume de produtos exportados.

Vila Pery; Parangaba; Couto Fernandes, Porangabussu; Benfica; São Benedito; José de Alencar (antiga Lagoinha); Central – Chico da Silva (antiga João Felipe).

Ao final das três etapas de implantação, serão transportados pelo sistema cerca de 350.000 passageiros por dia. Eles encontrarão estações com rampas de acesso, escadas rolantes e elevadores. No primeiro nível da Estação São Benedito, por exemplo, estão localizados o setor administrativo, a bilheteria, os bloqueios e o reservatório de água. No 2º nível (quatro metros abaixo do terreno natural) encontra-se o mezanino, que funciona como transição para se chegar ao 3º nível. Neste (8,32 m abaixo do terreno natural) encontram-se a plataforma, a casa de máquinas do





A termelétrica, também chamada Energia Pecém, tem esteiras para carregamento da matriz energética, partindo do Porto do Pecém. São 12 quilômetros para o transporte do carvão.

elevador, as salas técnicas e o acesso aos equipamentos de exaustão.

Quando o assunto é transporte de carga, a grande obra do Ceará é o Porto do Pecém. Depois da Ponte Metálica e do Porto do Mucuripe, o Ceará precisava de um novo equipamento para dar vazão ao grande volume de produtos exportados, especialmente frutas, e à crescente quantidade de importações. Construir um porto no Pecém foi a solução encontrada. As instalações contemplam o prédio da administração do porto, com três pavimentos e área total em torno de 1.300m². Neste espaço funcionam também vários órgãos da Administração Pública Federal tais como o Ministério da Agricultura e a Capitania dos Portos, e de órgãos da Administração Pública Estadual, a exemplo da Secretaria da Fazenda.

A concepção do terminal, de buscar águas profundas, bem como preservação das condições ambientais, faz com que as instalações para atracação de navios se localizem a certa distância da costa, fazendo-se portanto necessária a construção de uma ponte de interligação entre os píeres de atracação e as instalações em terra. Para isso foi construída uma ponte com 1.789,33 m de comprimento até o píer 1 e de 2.142,61 m até o píer 2.

O píer 1, com 350 metros de comprimento e 45 de atracação, tem dois berços de atracação, voltado para produtos siderúrgicos e carga geral. O píer 2, de granéis líquidos e gases liquefeitos, tem 336,56 m de comprimento e também dois berços. Junto à ponte de acesso do píer 2, foi construído um píer para os rebocadores que deverão auxiliar os navios nas manobras de atracação.

Por se tratar de um terminal marítimo “off shore”, artificialmente abrigado, foi construído um quebra-mar do tipo berma (rubble mound breakwater) na forma

de “L”, com comprimento total de 1.768 m, em argila e pedras fragmentadas de tamanhos variados com o objetivo de absorver a energia das ondas. A finalidade é criar uma baía artificial de águas paradas, onde se situam os píeres de atracação. A estrutura do porto contempla também instalações de armazenagem e esteira transportadora.

Ainda no Pecém, o Ceará conta com outro grande investimento, desta vez na área de energia. Trata-se da Termelétrica Porto do Pecém Geração de Energia S/A, um projeto inovador e ousado com investimentos da brasileira MPX e da portuguesa EDP. Conforme a empresa, a usina, localizada no município de São Gonçalo do Amarante, utiliza a tecnologia da queima limpa de carvão e visa suprir a demanda crescente por energia elétrica do Nordeste e do Sistema Interligado Nacional. Este processo de produção retém mais de 99% dos particulados gerados na queima do carvão.

As obras para instalação do empreendimento contemplaram terraplanagem, escavação e concretagem de cerca de mil estacas, responsáveis por suportar as fundações das caldeiras, dos geradores e das turbinas.

A termelétrica, também chamada Energia Pecém, tem esteiras para carregamento da matriz energética, partindo do Porto do Pecém. São 12 quilômetros para o transporte do carvão. É composta de duas unidades com capacidade instalada de 720 Megawatts (MW) e uma geração de energia assegurada de 6.307 GWh por ano, o que corresponde a 85% do consumo atual da energia elétrica do Ceará.

Outro investimento é a UTE Pecém II, 100% MPX, que começou a ser construída em 1999 com investimento de R\$ 1,5 bilhão. Sua operação foi iniciada em 2013. Também utiliza a tecnologia da queima limpa do carvão. Possui capacidade instalada de 365 MW.



O Vila Mar, projeto da Prefeitura de Fortaleza, está revitalizando uma das áreas mais bonitas da cidade, a Barra do Ceará. A obra foi realizada entre 2010 e 2012 e executada pela Camargo Correia.

Urbanizando a cidade

Urbanização com melhoria da qualidade de vida da população foi o mote de outro projeto da construção civil, desta vez em Fortaleza. O projeto de urbanização e requalificação de 5,5 quilômetros da orla da capital cearense, o Vila do Mar, foi financiado com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em parceria com o Governo do Estado. As melhorias atingiram os bairros do Pirambu, Cristo Redentor e Barra do Ceará, beneficiando mais de 300 mil pessoas. Na urbanização, o projeto contempla uma avenida litorânea, com ciclovia e calçadão, além de equipamentos esportivos e culturais. Foram realizadas ainda obras de contenção do mar e de preservação de encostas.

A avenida ganhou paralelepípedo; o calçadão, pedra cari. Foram construídas ciclovia, praça de convivência, quadras esportivas, além de campos de areia, mirante (Rosa dos Ventos), 50 quiosques (em substituição às barracas de praia), capatazia, iluminação pública, espigões, recomposição marítima e ambiental.

Em 2009, o projeto Vila do Mar reformou quatro espigões e construiu um novo quebra-mar que deu origem a um atracadouro de jangadas, no início da Avenida Dr. Theberge. Os espigões contribuem para a contenção marítima. Junto à avenida serão construídos muros de proteção e realizado plantio de vegetação nativa para estabilizar as encostas.

Com a obra, a Prefeitura Municipal de Fortaleza pretendia especialmente reassentar a população moradora de Áreas de Preservação Permanente (APPs) e de áreas de risco que



Nautilus

Em forma de navio, o prédio da construtora Mota Machado foi construído entre 2009 e 2010. O projeto tem assinatura de Luiz Fiuza Arquitetos Associados. Na “proa do navio” ficam as banheiras dos apartamentos com vista permanente para o Parque do Cocó.

O cuidado com o bem morar

Nas últimas décadas, Fortaleza deixou de ser uma cidade plana para dar lugar a grandes edifícios, especialmente residenciais. Um dos primeiros a ter duas torres foi o Bagatelle & Demoiselle, na Aldeota, nos anos 1970 (1976). Com o nome oficial de Parque Santos Dumont, o empreendimento da Construtora Baluarte tinha como proposta ser uma moradia em uma espécie de “bosque” particular.

Na baixada da Avenida Santos Dumont, eram dez mil metros de área verde, um pequeno bosque aberto a moradores, do conjunto ou não. Era uma forma de integração de condôminos e seus vizinhos de entorno, em um tempo de mais tranquilidade em Fortaleza.

No Parque Santos Dumont, as torres Bagatelle & Demoiselle não eram cercadas nem por muro baé ou alambrados. Eram abertas de ir e vir. Tinham também “uma vista panorâmica para o mar” das praias do Futuro e Mucuripe. Ali tudo era areia de duna.

É também desta época o Edifício Granville (1977), que teve grande impacto na paisagem urbana da orla, devido à rarefeita verticalidade à época e à sua localização, elevada em relação ao nível da praia. Outros diferenciais do edifício residencial multifamiliar são a variação volumétrica e o jogo geométrico do bloco, visíveis na alternância de amplas varandas em balanço. A volumetria estrita e vertical favorece a proteção contra insolação e captação da ventilação. Nesta obra foi utilizado o concreto aparente nos elementos da fachada (varandas e sacadas alternadas).

se encontravam próximas ao mar. A maioria das famílias permanece na área, com a realização de 2.490 melhorias habitacionais e 7.010 ações de regularização fundiária. Outras 1.434 famílias foram reassentadas nas proximidades das antigas moradias, em novos conjuntos habitacionais construídos, beneficiados com redes de drenagem e de saneamento. A infraestrutura da região foi melhorada também com a recuperação das ruas paralelas e perpendiculares à via paisagística.

Granville

Outro prédio da década de 70 é o Edifício Granville, que marca a presença do arquiteto Acácio Gil Borsoi no Ceará. O arquiteto cria um jogo de volumes presente na alternância das varandas. A ideia é de casas superpostas com amplas e sombreadas varandas.



Mais para leste da cidade, na região do Cocó, outra fachada que salta na paisagem ao redor é a do Edifício Nautilus. A construção tem arquitetura arrojada, em forma de navio, cercada por espelho d’água, com projeto paisagístico minimalista. Foi o primeiro prédio com abastecimento de água mineral com ponto na cozinha. Utilizou o sistema “all concect” nas instalações (telefonia/antena/interfone/TV). São 22 pavimentos, com dois apartamentos por andar, mais térreo e dois de garagens. Na “proa do navio” ficam as banheiras dos apartamentos com vista permanente para o Parque do Cocó.

E a criatividade dos arquitetos e profissionais da construção civil parece não ter limite. O Bossa Nova, por exemplo, é formado por duas torres com formas arquitetônicas que lembram um violão e homenageiam os grandes gênios, Vinicius de Moraes e Tom Jobim. Trata-se de um empreendimento temático, no Meireles, com riqueza de detalhes alusivos ao importante movimento da música popular brasileira, que dá nome ao condomínio e agrega valor ao cliente por trazer elementos diferenciados em sua estrutura.

A fachada com muitas curvas foi o grande desafio da construção do imóvel, utilizando diversos sistemas e materiais para fixação, como painéis de Reynobond, pele de vidro refletivo, porcelanato aderido com argamassa e porcelanato assentado através do sistema de fachada ventilada. O Bossa Nova dispõe de aerogeradores para a produção de energia eólica para as áreas comuns, aquecedores de água a gás, reaproveitamento de águas pluviais, sistemas de irrigação automatizados e sensores de presença.

A área de esporte e lazer é outro ponto forte. Com o total de 5.500 m², o espaço engloba um parque temático



com *playground*, minirrampa de *skate*, quadra de esporte, brinquedos ao ar livre, salão de festas e piscinas. O Bossa Nova oferece vista para o mar, para as 42 unidades, com área privativa de 401 m², e mais duas coberturas com área de 793 m², cada.

Também no Meireles está outro edifício relevante para a construção civil de Fortaleza, o Landscape Beira-Mar. Três torres foram construídas em uma área de oito mil metros quadrados. As torres 1 e 2 têm 21 andares e a torre 3, 20. Os apartamentos de 40 m² a 294m² de área privativa têm opções de plantas de um a quatro. O imóvel está localizado em uma das áreas mais valorizadas da Capital, a beira-mar, bastante frequentada por turistas.

O Bagatelle & Demoiselle foi construído na década de 70 e marcou a cidade por ser um dos primeiros com duas torres. O prédio foi da extinta construtora Baluarte.

O edifício tinha como proposta ser uma moradia em uma espécie de “bosque” particular

Landscape Beira-Mar

Construído onde funcionou a Associação Atlética do Banco do Brasil (AABB), o Landscape Beira-Mar foi erguido em 2011 pela Integral, com projeto da Luiz Fiuza Arquitetos Associados.





O edifício **Othon Palace** foi construído entre 1998 e 2000. O projeto é do escritório Novaes Arquitetura e a construção de Eugênio Montenegro

Uma característica marcante de Fortaleza é o desenvolvimento do turismo. A mais recente e importante obra nesta área é o Centro de Eventos do Ceará

Fortaleza de turismo e lazer

Uma característica marcante de Fortaleza é o desenvolvimento do turismo. A mais recente e importante obra nesta área é o Centro de Eventos do Ceará. Quem passa pela Avenida Washington Soares, na capital cearense, dificilmente deixará de ver um extenso prédio erguido próximo à Universidade de Fortaleza. Trata-se do novo Centro de Eventos do Ceará (CEC), cuja grandiosidade pode ser melhor compreendida por dentro.

Em um terreno de 17 hectares, o Governo do Estado construiu o equipamento tão sonhado pelo setor turístico local, para atender a demanda do mercado de eventos. O Centro de Convenções do Ceará, da década de 1970, já estava bem pequeno. O novo espaço tem 153 mil m² de área construída, 21 mil m² de jardins e 3,2 mil vagas de estacionamento, sendo 1.760 cobertas. Tem heliponto integrado.

Pode abrigar até 30 mil pessoas em um único evento. Sua construção ficou a cargo do consórcio Galvão Andrade Mendonça. Os sistemas de refrigeração, iluminação e sanitários são adequados à preservação do meio ambiente.

São dois pavilhões de 15 mil metros quadrados de área, cada, climatizados e isolados acusticamente. O pé-direito chega a 14 metros. O espaço é dimensionável (com divisórias retráteis), permitindo uma diversidade de eventos. No *foyer*, 18 salas multiuso, com 300 metros quadrados cada e capacidade para 250 pessoas, permitem a realização de encontros paralelos e também independentes. O acesso é por escadas rolantes ou por um dos oito elevadores instalados. Há apoio de copas e bancadas para recepção ou bilheterias.

As salas de apoio são modelares com divisórias retráteis e isolamento acústico, permitindo a flexibilidade e otimização dos espaços. Na área de convivência, são 5.928 metros quadrados, com cúpula de vidro no teto que permite iluminação natural. A praça de alimentação comporta até 1.250 lugares.

Há ainda vestiários, refeitórios, ambulatórios, banheiro família e fraldário, salas para produção de eventos, telefonia pública, administração, segurança, brigada de incêndio, juizado de menores, vigilância sanitária e ouvidoria.

O Centro de Eventos do Ceará é um dos maiores do País. Com projeto assinado pelo arquiteto Joaquim Car-taxo e obra executada pelo consórcio Galvão Andrade Mendonça, o CEC tem 153 mil m² de área construída e 21 mil m² de jardins.



Os visitantes deste grande equipamento, em sua maioria, ficam hospedados na orla de Fortaleza ou lá usufruem de equipamentos de lazer. Um dos hotéis é o Othon Palace, localizado na Avenida Beira-Mar, área mais sofisticada da cidade. Com esta localização privilegiada, bem na “Volta da Jurema” e de frente para a praia, o hotel oferece o que Fortaleza tem de mais bonito: a bela vista do mar. E para fazer jus a tanta beleza, capricho na fachada do imóvel, com seu jogo de volumes e sacadas diferenciadas. Um cartão-postal à parte. São 136 apartamentos, distribuídos em 19 andares com vista para o mar. Os menores têm 18 m² de área, com vista de frente pra o mar. Os maiores possuem 73m² e vista panorâmica de 180° do mar de Fortaleza.

Na orla da capital cearense um dos pontos turísticos é o Jardim Japonês. Recente construção na beira-mar de Fortaleza, a Praça Jardim Japonês Jussaku Fujita é uma área de lazer, meditação e entretenimento projetada em homenagem à cultura oriental. Para a obra foi vencido o desnível de sete metros entre vias, com uma sequência de platôs seccionados por muros no eixo leste oeste que representam o espírito da força japonesa, proporcionando estações de permanência no passeio paisagístico com funções específicas para, na última etapa, chegar ao mirante, onde todos poderão interagir e praticar técnicas orientais como meditação e ioga. Foi implantada em topografia similar a do Japão, por possuir 70% do território em desnível.

No local cerca de 50 espécies compõem o paisagismo horizontal, projetado pelo arquiteto e paisagista Salomão Nogueira. O paisagismo vertical foi pensado pela paisagista paulista Gica Messiera. A área de 1.900 metros quadrados revela toda a simbologia da cultura japonesa:

nascente d’água e lagos que simbolizam o acúmulo de experiência da vida; uma cascata que expressa a força e a juventude; além da ponte que simboliza a ligação entre a Terra e o Paraíso.

O jardim suspenso assegura o isolamento acústico e a harmonia do espaço, cobrindo os muros de pedras, no interior da praça, formando um mosaico com diversas espécies de plantas. Os visitantes também podem conhecer esculturas em aço do artista cearense Ascal, instaladas no jardim. A praça contempla ainda cinco totens em concreto e três em concreto com luminárias em aço corten, com inscrições em japonês que significam Prosperidade, Felicidade, Fortaleza e Fé. Além dessas peças, foi esculpida a nascente inspirada em origamis japoneses, um bonsai metálico fixado sobre as rochas, um painel no templo e uma luminária na rampa de acessibilidade. A Praça recebe iluminação especial à noite.

Um pouco mais distante dali, na Praia de Iracema, outro ponto de grande visitação de é o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. São 30 mil metros quadrados de área para vivenciar a arte e a cultura, localizados na Praia de Iracema. Entre as atrações para os cearenses e turistas estão o Memorial da Cultura Cearense, o Museu de Arte Contemporânea, o Teatro Dragão do Mar, as salas de cinema do Cine Dragão do Mar, o Anfiteatro Sérgio Mota, um auditório e o Planetário Rubens de Azevedo.

A arquitetura do Centro Dragão do Mar caracteriza-se por linhas arrojadas, concebidas pelos arquitetos cearenses Delberg Ponce de Leon e Fausto Nilo. Construído em uma antiga área portuária, o Centro Dragão do Mar possui em seu entorno bares, restaurantes, lojas de artesanato e teatros.



Jardim Japonês

A Praça Jardim Japonês Jussaku Fujita é uma área de lazer e meditação que homenageia a cultura oriental. O espaço tem projeto de Salomão Nogueira e a obra é da Construtora Duplo M. O paisagismo vertical foi feito pela paisagista paulista Gica Messiera



Dragão do Mar

Memorial, museu, cinema, teatro, praça e planetário se reúnem no Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, uma construção da década de 90, desenhada pelos arquitetos Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon e executada pela Conic Engenharia e Palma Engenharia.

Quando foi construído, na década de 1990, a ideia do governo estadual era investir ainda mais no turismo como indutor do crescimento econômico, criando em Fortaleza um grande equipamento que articulasse o turismo, a renovação urbana e a política cultural, a exemplo do que tem sido feito em cidades americanas e europeias, como São Francisco e Barcelona.

O ambicioso projeto pretendia reunir elementos de um *shopping* como conforto e segurança, apostando na concentração das atividades culturais num mesmo local e na presença de turistas naquela região da Capital. A arquitetura pós-moderna do Centro Dragão do Mar gera um enorme impacto visual na área onde está inserido. O complexo de edificações ocupa três quadras, sobrepondo-se ao sistema viário existente e contrastando com o casario vizinho.

Décadas atrás o lazer em Fortaleza era sinônimo de clubes como Náutico e Ideal. Este clube é um retrato da vida social de Fortaleza. Nas primeiras décadas do século XX, os bairros Centro, Aldeota, Damas e Praia de Iracema consolidam-se enquanto espaços políticos, econômicos e culturais de grande relevância para Fortaleza, aspiração almejada por sua emergente elite. Quando foi fundado, em 1931, a cidade tinha cerca de 120 mil habitantes. Seus 12 fundadores, de visão empreendedora, pretendiam criar um clube social moderno.

A primeira sede do Ideal foi uma chácara no bairro Damas, longe, na época, do centro da cidade, e construída à margem da estrada de Parangaba. Foi instalado em 1931 no aconchegante e arrojado sítio de Luiz Gonzaga Flávio da Silva. Antes ainda de fixar residência na atual sede do Meireles, o Ideal Clube foi instalado na Praia de Iracema,

na Rua dos Tabajaras, sendo a sua filial de praia até 1935, mas com a sede das Damas continuando a funcionar.

Somente a partir da construção do restaurante na Praia de Iracema é que a primeira sede do Clube foi substituída pela atual. A inauguração da sede atual e definitiva, no bairro Meireles, data de 31 de dezembro de 1939, marcado por um grande Baile de *Réveillon*. Entre 1940 e 1946, a sede da Praia de Iracema passa a ser gradualmente substituída pela de melhores instalações na Avenida Monsenhor Tabosa, nº 1331, no bairro Meireles – o que só ocorrerá efetivamente em 1960, deixando em segundo plano o ingresso à praia, no intuito de oferecer mais conforto e sofisticação aos associados.

Com projeto de Sílvio Jaguaribe Eckman, o imóvel possui característica do “estilo missões”, chamado também de colonial californiano, uma vertente da arquitetura neocolonial. No estilo missões, a liberdade da composição é maior, tendo os arquitetos adeptos trabalhado bastante com jogos de volumes, com telhados de duas águas e anexos de uma água, sendo frequente uma torre circular, a qual geralmente abriga uma biblioteca ou uma escada em hélice. Outra característica interessante são os arcos ogivais com a base larga, uma herança árabe, concebida para possibilitar a passagem de mulas que transportavam cargas dos dois lados. Outro detalhe arquitetônico é a utilização de telhas coloniais, as telhas de ponta arrebicadas.

Grades de ferro batido artisticamente trabalhadas, rasgos de janelas e portas recortados em forma de concha, pequenos painéis formados de azulejo, lampiões de ferro, frontões em arco ou triangulares coberto por telhas, torre



O Ideal Clube teve sua sede no bairro Damas e na Praia de Iracema antes de chegar ao meireles, onde se encontra hoje. O prédio, em estilo “colonial californiano”, tem projeto e construção de Sílvio Jaguaribe Eckman.



O Nautico Atlético Cearense data de 1929, mas a atual localização foi inaugurada em 1948. O projeto é do arquiteto europeu Emílio Hinko e expressa as influências italianas adquiridas pelo arquiteto quando morou em Gênova, Itália.

Quando foi fundado, em julho de 1929, possuía instalações simples – duas guaritas de madeira - em terreno alugado na Praia Formosa (área correspondente ao atual Centro de Turismo e a Estação Ferroviária, no Centro de Fortaleza).

circular com telhado de beiral, paredes com superfícies irregulares, colunas torcidas (também chamadas de salomônicas) e muros cobertos por telhas são outras características do estilo que podem ser apreciadas.

Ao longo dos anos, o Ideal consolidou-se como clube de lazer, esporte e cultura da cidade, recebendo importantes eventos em seus salões e piscinas. Em fins do século XX, o discurso da sociabilidade, do lazer saudável, praticado com categoria e classe, difundido pelos gestores, associados e apreciadores do Ideal Clube, é significativamente renovado. Isso se dá no momento em que as famílias frequentadoras do clube aderem às causas sociais e prestam serviços a instituições como a Santa Casa de Misericórdia de Fortaleza, em nome da vida esportiva e cultural da população fortalezense. Por se tratar de um espaço de grande relevância para a memória social da cidade de Fortaleza, é tombado pelo Município.

Assim também acontece com o Nautico, propriedade privada tombada pelo Município. O clube é outro tradicional imóvel da cidade, localizado na Avenida Abolição, 2727, no bairro Meireles.

Quando foi fundado, em julho de 1929, possuía instalações simples – duas guaritas de madeira - em terreno alugado na Praia Formosa (área correspondente ao atual Centro de Turismo e a Estação Ferroviária, no Centro de Fortaleza). Inicialmente, reuniu adeptos da prática de esportes náuticos.

Após alguns anos, os sócios transferem as guaritas para terreno próprio, no início da Rua Barão do Rio Branco, e nele constroem pequena sede em alvenaria, estrutura que permanecerá até 1944. Pouco antes dessa data a diretoria inicia intensa campanha de aquisição de novos associados para implantação da sua terceira sede, a atual, no bairro Meireles, local de casas de veraneio, choupanas de pescadores e cajueiros. Com a compra do terreno, em 29 de maio de 1944, Pio Rodrigues presidente do clube, de 1946-1947, oferece água doce para os banhistas, com a perfuração de um poço, campos de voleibol, basquetebol e guaritas para troca de roupas.

Ainda em sua gestão, o empresário encarrega o europeu Emílio Hinko (1901-2002) de fazer o projeto da nova sede, iniciado em 11 de janeiro de 1948, sendo inaugurada em 19 de julho de 1952. Segundo registros, a nova sede do Nautico era uma grande surpresa para a cidade. O projeto de Emílio Hinko, húngaro naturalizado e portador do título de arquiteto licenciado a partir da criação dos Conselhos de Engenharia e Arquitetura em 1933, mostrava soluções curiosas e ao mesmo tempo originais. Foi erguido pela própria construtora de Hinko em predominante estilo barroco genovês, com marcada influência da cidade italiana de Gênova, onde ele viveu vários anos antes de migrar para o Brasil.

O projeto do Nautico é um primor e foi certamente o de maior visibilidade criado por Hinko em Fortaleza. Com

Construído há 28 anos, o **Beach Park** foi uma surpresa para a cidade dada sua dimensão e diversidade de atrações. A construção foi da CMM.

ele, o arquiteto desenvolveu um estilo regional, adaptando a construção ao clima, com varandas, terraços, marquises e elementos vazados. Sua obra resiste ao tempo, não apenas pela durabilidade dos materiais empregados, mas porque é agradável aos olhos.

Nos anos seguintes, a sede foi ampliada, preservando as características iniciais do projeto arquitetônico. O projeto do parque aquático do clube já seria elaborado por um dos jovens recém-chegados à cidade, o arquiteto Roberto José Villar Ribeiro.

O Náutico Atlético Clube marcou os anos 1950-1960 com seus diversos eventos de lazer e sociais na cidade, instaurando calendário próprio, com seu tradicional baile de Carnaval da Saudade e sua festa de *Réveillon*, por exemplo.

Saindo de Fortaleza para a Região Metropolitana obras turísticas também são destaque. É o caso do Beach Park, hoje complexo aquático e hoteleiro na praia do Porto das Dunas em Aquiraz. A construção do parque com tobogãs e outros brinquedos era uma grande novidade há 28 anos. Agregando novos serviços como barraca de praia e hotel, lançando novas atrações e inovando ao longo dos anos, o equipamento é hoje um dos maiores da América Latina e grande diferencial do turismo cearense.





Ainda em Aquiraz outro importante equipamento turístico é o Dom Pedro Laguna - Beach Villas & Golf Resort, o primeiro hotel do Aquiraz Riviera, o maior complexo turístico-imobiliário do Ceará, que ocupa uma área total de 285 hectares, com 58 hectares de área de Proteção Ambiental e faixa de 1.800 metros de frente para o mar da praia da Marambaia.

Inaugurado em 17 de dezembro de 2010, o Dom Pedro Laguna é um *eco-resort* cinco estrelas perfeitamente integrado ao meio ambiente, uma vez que foi projetado de forma a preservar e realçar a natureza envolvente. O projeto arquitetônico do empreendimento procura recriar uma Veneza no Ceará, um paraíso en-

Construído em 2010 sob a assinatura dos irmãos Francisco e José Hissa, o **Hotel Dom Pedro Laguna - Beach Villas & Golf Resort** tem projeto que busca recriar uma Veneza no Ceará. Com vista para o mar, o espaço tem campo de golfe e uma lagoa cortando a área.

tre o golfe e a praia que se estende por uma lagoa com 15.000 m², com 200 metros de frente mar. São 102 unidades de alojamento.

O Dom Pedro Laguna usufrui do primeiro campo de golfe do Ceará, o Ocean Golf Course. Dos 18 buracos previstos, nove já estão em funcionamento. Quando estiver

concluído em sua totalidade, no final de 2013, o campo de golfe ocupará 90 hectares, num total de 7.322 jardas, tornando-se um dos maiores do Nordeste. O gramado do campo é o primeiro do Brasil a utilizar 100% da grama Seashore Conquista (*Paspalum Vaginatatum*), grama costeira nativa do Brasil, adaptada à baixa demanda hídrica, nutricional e agroquímica.

Além do campo de golfe, dispõe de quadras de tênis e poliesportivas com iluminação noturna, campo de futebol society, academia com funcionamento 24 horas, piscinas, clube infantil, centro de convenções, restaurantes e heliporto. Dos 285 hectares do empreendimento, 58 estão sendo reservados para uma Área de Proteção Ambiental (APA).

No litoral oeste, outro equipamento importante que o turismo cearense ganhou foi o Vila Galé Cumbuco, primeiro *resort* de investimento internacional do Ce-

ará, construído entre 2008 e 2010. A 41 quilômetros de Fortaleza, o empreendimento hoteleiro compreende dois blocos com apartamentos e bangalôs, totalizando 465 quartos, além do SPA Satsanga (primeiro SPA médico do Estado), boate, Clube Náutico, Clube de Crianças e espaço para uma piscina exterior de 2.400m², com bar molhado e duas quadras de tênis e uma poliesportiva. O hotel possui também cinco restaurantes, cinco bares e um centro de convenções com capacidade para 700 pessoas. Tudo isso em um terreno de 100mil m².

O Vila Galé Cumbuco foi o primeiro *resort* de investimento internacional no Ceará. Em um terreno de 100 mil m², o empreendimento tem bangalôs e apartamentos em um projeto desenvolvido por Muniz Deusdará e Nasser Hissa. A construção ficou a cargo do engenheiro João Fiuza.





O Instituto José Frota substitui a antiga Assistência Pública de Fortaleza. O “novo IJF” foi inaugurado pelo prefeito Juraci Magalhães, em 1993. Construído pela Conic e pela Palma Engenharia, o edifício tem projeto de José Sales, Marcondes Araújo e Robledo Valente.

Já nos anos 1970, a unidade de saúde recebeu o título de autarquia municipal e foi nomeada como Instituto José Frota, homenagem concedida pelo então prefeito José Walter ao ex-diretor da instituição

Saúde

O primeiro Serviço de Pronto Socorro de Fortaleza foi inaugurado em 22 de agosto de 1932 com apenas uma ambulância, por meio de um convênio com a Santa Casa de Misericórdia. Quatro anos depois, em 31 de dezembro de 1936, com a rescisão desse contrato, foi fundada a Assistência Pública de Fortaleza. A partir desta data, os serviços médico-cirúrgicos de urgência passaram a funcionar nas dependências do Hospital Central da Polícia Militar.

Na década de 1940, em função do crescimento demográfico e urbano de Fortaleza, então com mais indústrias instaladas e carros circulando, as estatísticas de acidentes aumentaram, justificando a necessidade de construção da sede definitiva da Assistência Pública de Fortaleza, com leitos nas enfermarias, salas de raios x e de cirurgia, entre outros espaços.

Já nos anos 1970, a unidade de saúde recebeu o título de autarquia municipal e foi nomeada como Instituto José Frota, homenagem concedida pelo então prefeito José Walter ao ex-diretor da instituição. No dia 7 de outubro de 1993, o então prefeito Juraci Magalhães inaugurou o “novo IJF”, com uma área de aproximadamente 25 mil metros quadrados, incluindo um novo bloco de internações e nove pavimentos distribuídos em um prédio vertical. O projeto também integrou a construção de um bloco de internações, ampliando o número de leitos para 416 e depois para 425.

Reformas posteriores contemplaram setores estratégicos do hospital como Emergência, Centro Cirúrgico, Centro de Tratamento de Queimados e Unidade de Terapia Intensiva. Atualmente, o IJF é o maior hospital terciário de Urgência e Emergência do Estado, sendo referência no atendimento aos pacientes traumatizados.

Outra obra relevante na área da saúde em Fortaleza é o Centro de Reabilitação Sarah Kubitschek Fortaleza. O grande destaque deste imóvel concebido pelo arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé) é a excelente utilização das variáveis de conforto ambiental. Na construção do espaço, o objetivo foi favorecer a ventilação e a iluminação naturais, beneficiando-se das características de clima de Fortaleza. Por isso, a orientação, a forma do edifício e as características de seus componentes (geometria e orientação de janelas, aberturas, cobertura e paredes) respondem à direção dos ventos e à posição do sol.

O programa hospitalar pode ser agrupado em ambientes flexíveis (passíveis de serem ventilados naturalmente) e ambientes especiais (com ventilação artificial).

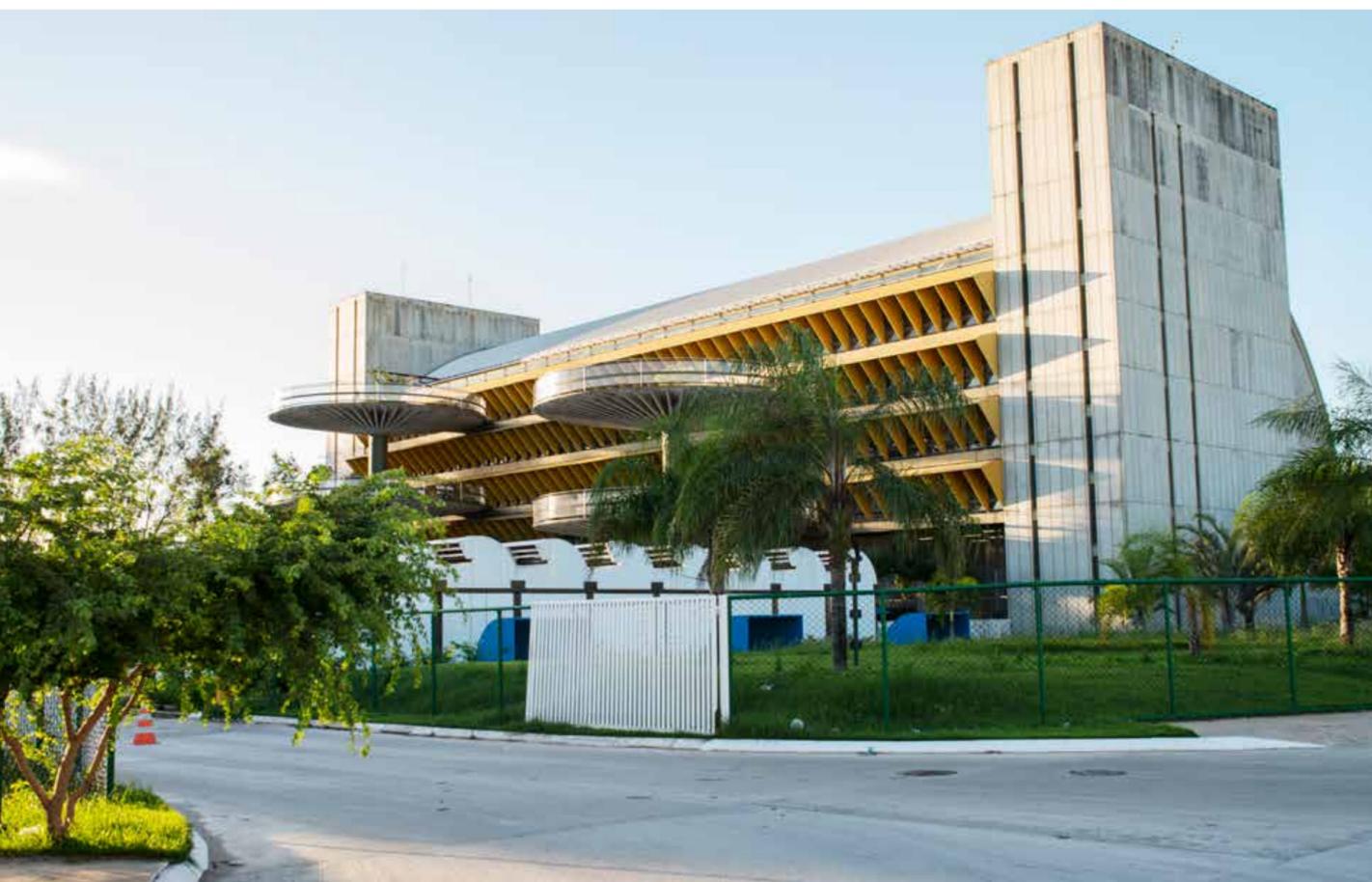
Inaugurado em setembro de 2001, o hospital da rede Sarah em Fortaleza tem capacidade instalada de 61 leitos. No então bairro Castelão, ele foi construído sobre um terreno cuja topografia, natureza do solo e nível do lençol freático favoreceram a execução da obra. Em mais de um terço do terreno, o hospital mantém uma grande área arborizada. Esta opção pela preservação das árvores foi feita no projeto do arqui-

teto e culminou na construção de um bloco vertical, onde foram instalados os apartamentos e as enfermarias. Mas sem barrar as correntes de ar. A maioria dos ambientes é ventilada naturalmente, aproveitando os ventos provenientes do sudoeste.

A grande cobertura de aço é formada por vigas de metal apoiadas nos pilares periféricos da área de fisioterapia. Lâminas de metal, apoiadas às vigas, permitem a ventilação dos ambientes e funcionam como *brises*, protegendo o jardim interno da chuva e da radiação direta do sol.

Mais recentemente, em 2012, Fortaleza ganhou uma unidade de saúde especializada no atendimento às mulheres. Foram oito anos de obras em um terreno de 70 mil metros quadrados no bairro Henrique Jorge, onde funcionava o antigo Jôquei Clube. O Hospital da Mulher foi inaugurado com a oferta de seis especialidades: ginecologia e obstetrícia, ortopedia, endocrinologia, mastologia e hebiatria (consultas para adolescentes). O custo total da obra foi de mais de R\$ 88 milhões, financiados pela Prefeitura e pelo Ministério da Saúde.

O Centro de Reabilitação Sarah Kubtsickek segue o estilo arquitetônico de outros empreendimentos hospitalares da chamada Rede Sarah e tem projeto de João Filgueiras Lima, o Lelé. Sua construção tem como objetivo priorizar as características climáticas da cidade para criar um espaço funcional e sustentável



O Hospital da Mulher dispõe de 184 leitos, incluindo dez de UTI neonatal, 16 de UTI neonatal de médio risco e dez de UTI adulto. Na sua construção, foram privilegiados amplos corredores e rampas, ventilação e iluminação natural em boa parte dos espaços de circulação dos usuários. Salas de espera, consultórios e espaços para exames foram pensados dentro da filosofia de humanização do atendimento prestado às gestantes, mães e bebês na rede pública de saúde.

A construção, de grandes dimensões, integra dois blocos. No primeiro, o maior, ficam consultórios, salas de exame, leitos da Unidade de Tratamento Intensivo (UTI), Centro de Parto Humanizado, espaços das terapias complementares, laboratório e outros setores estratégicos. Pelo projeto, no outro bloco ficam enfermaria, farmácia, almoxarifado, necrotério, além das salas de oficina e manutenção. A área externa do Hospital terá um bosque urbanizado com vários equipamentos, como Solarium (local descoberto reservado para banhos de sol), *playground*, banheiros, praça da Farmácia Viva, área para atividades físicas, anfiteatro, além de um auditório e um espaço para celebrações ecumênicas.

O Hospital da Mulher, como o nome sugere, é um equipamento especializado no atendimento às mulheres. Inaugurado em 2012, o Hospital tem projeto de Maria Luíza Araújo, Otacílio Teixeira Lima e Antônia Catarina Ramos Lira. A construção é da Planova SP.



O segundo grande hospital do Interior foi construído em Sobral, município a 238 quilômetros de Fortaleza, na Região Norte do Ceará. Com 54 mil metros quadrados de área coberta, o Hospital Regional Norte é considerado uma obra estruturante. O equipamento foi projetado para atender a população de 55 municípios de toda a macrorregião Norte, no total de 1,5 milhão de habitantes. Com perfil de assistência em alta complexidade, o HRN foi construído para abrigar amplas salas e seus equipamentos.

O Hospital Regional Norte, construído em Sobral, tem 382 leitos, sendo 70 de UTI. Além dos setores de emergência e urgência, há atendimento especializado na saúde da mulher e da criança. O projeto é do escritório Nasser Hissa e a construção do consórcio Marquise EIT

São 382 leitos, sendo 70 de UTI. Exclusivamente para a pediatria foram construídos 30 leitos semi-intensivos. Além da emergência urgência e do prédio de internação, com cinco andares, a população da região Norte terá atendimento especializado na saúde da mulher e da criança. No HRN terá ainda a Unidade de Psiquiatria, com 21 leitos.

Grandes obras na área da saúde também foram construídas no interior do Estado, dentro de uma nova política de descentralização implantada pelo Governo do Estado, na gestão Cid Gomes. O Hospital Regional do Cariri, localizado na cidade de Juazeiro do Norte, a mais populosa e economicamente forte da região, é obra do consórcio de empresas Fujita/Palma, com orçamento inicial de R\$ 68 milhões (fora os recursos para a compra dos equipamentos, incluindo tecnologias para exames de alta complexidade). O hospital tem uma área construída de 27 mil metros quadrados e oferece serviços em diversas especialidades, atendendo cearenses dos 28 municípios que formam a região, desafogando serviços especializados, como serviços na área de cirurgia plástica.

Cardiologia, referência em trauma, Neurologia, tratamento de Ortopedia, Urologia, gineco-obstetrícia, Angiologia e cirurgia vascular.

Contempla ainda um centro de atendimento para casos de envenenamento, doenças transmissíveis, traumas e unidade de queimados. Irá atuar como unidade reguladora, atender estudantes da área de saúde, se destacando como um grande centro de formação na área. O município de Barbalha também será contemplado na área de saúde com a construção de uma policlínica nesta cidade.

Dos 209 leitos, 87 são cirúrgicos, 87 clínicos, 20 de UTI para adultos e 15 semi-intensivos, além de oito salas cirúrgicas e quatro para cirurgias ambulatoriais. As especialidades são cirurgia geral, cirurgia plástica, cirurgia bucomaxilofacial, clínica geral, cirurgia torácica,

O Hospital regional do Cariri, localizado na cidade de Juazeiro do Norte, atende a 28 municípios da região. O projeto é do escritório Nasser Hissa e a construção do consórcio Fujita/Eletron Engenharia.



A Arena Castelão tem visual contemporâneo definido pela fachada e pela cobertura metálica. O projeto é do escritório Viglietta & Associados e construção do consórcio Galvão Engenharia e Andrade Mendonça.



A arquitetura e os templos esportivos

A paixão nacional impulsionou a construção de dois importantes símbolos do futebol cearense: o Estádio Presidente Vargas e o Castelão. No ano de 1941 foi inaugurado o Estádio Presidente Vargas. O Brasil vivia tempos getulistas, de valorização do esporte, especialmente do futebol, como maneira de aprimorar o físico e reforçar o ideário cívico e o conagraamento de classes. Na época, o PV, como é carinhosamente chamado pelos fortalezenses, contava com instalações ultramodernas: com muro, arquibancadas de madeira, iluminação para jogos noturnos, gramado e cerca de madeira separando o campo das torcidas.

Entre fevereiro de 2008 e abril de 2011, o PV foi interditado para reforma. A obra contemplava a reconstrução da cobertura sobre as cadeiras sociais, cabines de rádio e TV, reforma da fachada histórica, dos túneis, das rampas de acesso, dos vestiários, das salas da administração, do estacionamento e da sala de imprensa. Foram também instalados um placar eletrônico e alambrados em vidro.

Durante a reforma do estádio Presidente Vargas, todo o sistema elétrico e hidrosanitário foi modificado. Novas cadeiras e travessas foram colocadas e o campo, recuperado. Melhorias que animaram torcedores e jogadores e puderam ser conferidas até pela seleção brasileira, pois o PV foi utilizado como um dos centros de treinamentos (CT) para a Copa das Confederações de 2013.

Em 2014, a seleção canarinho novamente deve trocar passes no gramado do PV.

A capacidade atual do Presidente Vargas é de 20.162. O maior público já registrado no local foi de 38.515 pagantes, durante a partida: Ferroviário 1 a 1 Ceará, no dia 7 de maio de 1989.

Outra casa do esporte local que também passou por mudanças recentes foi o Castelão, o grande estádio cearense construído na década de 1970. Em uma área de 50 hectares começou a ser erguido em 1968 o Estádio Governador Plácido Castelo, inaugurado em 11 de novembro de 1973, com uma partida entre Ceará e Fortaleza, e o chamado “Clássico-Rei” do Futebol Cearense terminou com o placar em 0 a 0.

A paixão nacional impulsionou a construção de dois importantes símbolos do futebol cearense: o Estádio Presidente Vargas e o Castelão

Com a escolha de Fortaleza para ser uma das cidades-sede da Copa das Confederações e da Copa do Mundo, o Castelão precisou ser reformado para se adequar aos padrões da FIFA

Na ocasião, o estádio possuía somente dois lances de arquibancada. No lado direito ao portão principal, o muro era de cimento armado; no esquerdo ao portão principal o muro era de madeira. A obra do Estádio Castelão foi uma relevante realização arquitetônica do final da década de 1960 em Fortaleza, em função do porte e do programa. À época de sua construção, o estádio se localizava em uma área periférica da cidade com muitos vazios urbanos. A implantação do edifício, solto em meio à gleba, é tipicamente moderna, sendo possível percebê-lo na sua totalidade, de vários ângulos.

O projeto buscou, entre outros aspectos, garantir uma maior proximidade do retângulo que conforma o campo bem como o perfil da arquibancada, que foi estudada para assegurar plenamente a curva de visibilidade vertical. O uso do concreto aparente reforçava o caráter público e coletivo do edifício. O projeto original previa um trecho coberto, concebido em concreto protendido, que não foi construído. Inclusive, muitas outras soluções propostas não foram obedecidas na execução da obra.

Considerado um dos mais modernos estádios do Brasil, o Castelão tinha capacidade para 58 mil torcedores, além de bancada para imprensa escrita, vestiários, salas de reuniões e sala de aquecimento com piso de gramado sintético.

Sofreu uma grande reforma entre os anos de 2000 e 2002, com a construção de uma cobertura metálica.

Com a escolha de Fortaleza para ser uma das cidades-sede da Copa das Confederações e da Copa do Mundo, o Castelão precisou ser reformado para se adequar aos padrões da FIFA. As obras de modernização tiveram início em 2010. Entre os principais pontos do projeto destacam-se o rebaixamento do campo de jogo em quatro metros, que proporciona 100% de visibilidade a todos os 67.903 torcedores em qualquer lugar da arena, e o novo gramado com dimensões no padrão FIFA de 105m x 68m. Com a reforma, essa distância caiu dos atuais 40 para 10 metros. Também foram realizadas mudanças nas cabines de imprensa, camarotes, vestiários, túneis de acesso ao campo, e nas cadeiras do estádio, que são retráteis e em local coberto.

Para a Arena Castelão, inaugurada em dezembro de 2012, foram construídos novos acessos com rampas e elevadores, estacionamentos (coberto e aberto) e um museu do futebol. A construção tem visual contemporâneo definido pela fachada e pela cobertura metálica.

A estrutura da cobertura do estádio possui revestimento termoacústico translúcido que proporciona aos torcedores uma sensação térmica mais agradável por suportar os índices de insolação do Nordeste brasileiro, não absorvendo calor e permitindo a circulação de

ar dentro do estádio; e um isolamento acústico, o que melhora o acompanhamento dos jogos pela torcida e a transmissão dos jogos. A estrutura tem ainda uma área de seis mil metros quadrados de policarbonato para evitar o sombreamento e o contraste nas transmissões televisivas.

Na parte superior, sua estrutura tem contraventamento feito por tirantes metálicos que, por sua vez, convergem para arcos metálicos, ancorados no solo e na alvenaria do estádio. Além da função estrutural, esses arcos metálicos, que envolvem todo o estádio, têm papel estético, delimitando linhas verticais nas

fachadas, ora revestidas por vidro, ora protegidas por telas perfuradas.

Sobre a estrutura da cobertura foram instaladas telhas de aço galvanizado com isolamento termoacústico rígida e impermeabilização com manta flexível na cor branca. Na extremidade interna da cobertura, telhas de policarbonato transparente contribuem para que o campo tenha bons índices de iluminação natural. O conjunto formado pela cobertura e pelas fachadas resulta numa estética de elementos simples, porém muito bem ajustados aos conceitos arquitetônicos das modernas arenas esportivas.

Entre 2008 e 2011, o Estádio Presidente Vargas passou por uma reforma, executada pelo consórcio Módulo Fujita. Foi feita a reconstrução da cobertura sobre as cadeiras sociais, reforma da fachada histórica, dos túneis e das rampas de acesso, entre outros.





Traçados da Fortaleza dos anos 70

Entrevista com Vicente Fialho

Nos anos de 1970, Fortaleza viu despontar grandes avenidas no seu traçado urbano. Aguanambi, Borges de Melo, Deputado Paulino Rocha, José Bastos e Presidente Castelo Branco (mais conhecida como Leste Oeste) foram vias construídas na gestão de Vicente Fialho, prefeito de Fortaleza entre 1971 e 1975. Frutos de um plano diretor elaborado pelo arquiteto e urbanista carioca Hélio Modesto, as vias ainda hoje são consideradas estruturantes para o sistema viário de Fortaleza. Em conversa com o Sinduscon, Fialho lembra os desafios para a construção dessas avenidas e o que elas significaram para Fortaleza.

Por que construir

Vicente Fialho lembra que a decisão de construção dessas vias veio fundamentalmente para implantar as propostas sugeridas pelo urbanista Hélio Modesto para o sistema viário básico da cidade. Ele conta que Hélio Modesto (arquiteto falecido em 1980 elaborou planos e projetos urbanísticos para diversas cidades brasileiras) foi contratado pela Prefeitura de Fortaleza, entre 1962 e 1963, na administração do General Cordeiro Neto. Na administração do general, tendo como secretário de planejamento o engenheiro Amauri Costa e Silva, foi contratada a equipe do arquiteto Hélio Modesto para elaborar o plano diretor da cidade de Fortaleza. “Já havia outros planos diretores, mas este tanto levantou aspectos relacionados à mobilidade urbana da cidade, como sugeriu o apoio ao desenvolvimento de núcleos urbanos na cidade, como Messejana, Montese, Carlito Pamplona e Parangaba”.

Como recorda Fialho, as avenidas construídas faziam parte desse plano diretor. “Ele não fazia indicação exata do traçado da avenida, mas dizia as recomendações, que eram as seguintes: ligar o Porto do Mucuripe com a Barra do Ceará, ligando a zona oeste com a zona leste, o porto com a indústria; ligar o centro da cidade com a zona sul da cidade, aproveitando o vale do Aguanambi”.

O nome Aguanambi

A escolha do nome Aguanambi, que lembra nossa origem indígena, é explicada pela existência de um córrego localizado na área. “Havia um córrego, um riacho cujo nome era Aguanambi. Ali era uma área com vacarias, uma área onde as pessoas iam lavar roupa, era uma área alagada. E o Vale do Aguanambi separava o bairro do Joaquim Távora, que era um bairro antigo de Fortaleza, do bairro de Fátima que era um bairro novo e muito próspero”.

A Aguanambi foi também um marco para o desenvolvimento da cidade. “A Aguanambi foi muito importante porque todo tráfego que vinha da região Sul passava pela Rua Joaquim Távora (hoje Visconde do Rio Branco). Era uma rua extremamente congestionada e difícil de alargar porque era um bairro tradicional de Fortaleza, com casario antigo, mas muito sólido, muito bom. Seria extremamente dispendioso e iria ferir um pouco da memória de Fortaleza, se você fizesse uma cirurgia urbana naquele bairro. A Aguanambi foi uma alternativa para dar acesso a região Sul, preservando a Avenida Joaquim Távora. Ela passou a ser uma avenida importante, mas sem a sobrecarga de um tráfego de passagem que existe na Aguanambi”.

A **Aguanambi** foi uma alternativa para melhorar o tráfego da rua Joaquim Távora, hoje Visconde do Rio Branco. Seu nome remete ao riacho Aguanambi localizado na área, uma área com vacarias e alagada onde as pessoas iam lavar roupa.





A avenida Leste Oeste, além de ligar o porto à área industrial da cidade, teve uma função social de urbanizar uma região muito abalada pela prostituição.

A necessidade das vias

A construção das vias foi vista com bons olhos pela cidade. Vicente Fialho acredita que isso se dava pela consciência da população da necessidade de ligações entre diferentes pontos da cidade. “Toda a cidade sentia a necessidade de uma ligação do Porto do Mucuripe com a Barra do Ceará. Porque todo tráfego pesado que vinha do Porto para as indústrias da Barra do Ceará passava pelo Centro da cidade, pela Rua João Moreira, pelo Passeio Público. Ali era uma coisa congestionada, caótica”.

Mas nem só de logística prescindiu a construção da Leste Oeste. Houve também um aspecto social forte. “A Leste Oeste ligava o bairro mais rico da cidade, a Aldeota, a um bairro de renda mais modesta, o Pirambu. Isso promovia um melhor relacionamento social da cidade. O Pirambu era um bairro de difícil acesso e por isto havia problema de segurança. A abertura da Leste Oeste teve vários benefícios: o benefício do transporte, o benefício social, de permitir um maior relacionamento entre o bairro de renda mais alta com um bairro oeste, e

também outros aspectos... Entre a 10ª Região Militar e a Santa Casa de Misericórdia, havia uma região de alta prostituição, a chamada Cinzas. As Cinzas eram uma região extremamente decadente. Havia sido uma instalação da Ceará Light que queimava lenha para produzir energia e produzia quantidade imensa de carvão e cinza. Era uma região de difícil habitabilidade, as pessoas não iam para lá, mas era perto da zona portuária e se desenvolveu uma região de prostituição. A Fundação Social de Fortaleza, dirigida por uma grande cearense chamada Aldaci Barbosa, fez um levantamento rigoroso, casa por casa. E isso foi uma oportunidade de libertação das mulheres que trabalhavam ali. Muitas trabalhavam em um sistema quase escravo. Elas vinham do interior, iam para as casas de prostituição e ficavam presas às donas porque nunca ganhavam dinheiro suficiente para pagar suas dívidas. Quando a Fundação fez o levantamento, levantou o problema de cada um. Um preferiram voltar para o interior. Para elas, nós dávamos uma indenização para possibilitar o retorno. Outras queriam ficar em Fortaleza, recebiam um lote no Conjunto Palmeiras ou no Conjunto Rondon e dávamos uma ajuda para construir uma casinha”.

A Avenida José Bastos

Aos olhos de leigos, a localização das vias não segue a um padrão lógico. Mas Fialho explica a lógica utilizada e mostra a escolha de alternativas locais para o plano executado por Modesto. “Se você colocasse a cidade numa balança, ela pesaria mais para o lado oeste, onde está a Avenida José Bastos, porque aquela região é constituída por bairros de maior densidade. A densidade demográfica da região é muito grande e todo o deslocamento da população daquela região era feito pela Avenida João Pessoa. O Hélio Modesto tinha sugerido um projeto que a ideia era boa, mas não foi executado como estava lá. Ele previa retirar a estação ferroviária da Praça Castro Carreira (Praça da Estação) e levar para a Parangaba e aproveitar a via férrea para construir uma grande avenida. Quando assumi a Prefeitura, parti para tocar o plano, mas o superintendente da Rede Ferroviária do Ceará, o José Rego Filho, muito apropriadamente disse: ‘olha, a estrada de ferro está aqui há cem anos, nós chegamos primeiro, não podemos tirar a ferrovia daqui’. Eu entendi bem a ideia dele e havia visto, na cidade de Marselha, na França, um corredor de tráfego em que no centro

corria o metrô e na lateral corria um sistema viário. Eu não quebrei mais cabeça, tratei de usar a ideia. Desapropriamos 60 metros do lado oeste da estrada de ferro e fizemos a José Bastos que é uma avenida importantíssima para Fortaleza”.

As outras avenidas se constituem na implantação do desenho do urbanista Hélio Modesto no Plano Diretor de Fortaleza. “A Avenida Paulino Rocha foi resultante do Plandirf, Plano Diretor da Região Metropolitana de Fortaleza. A concorrência do Plandirf foi feita pelo prefeito José Walter, que conseguiu recurso com o BNH e lançou a concorrência para a elaboração. Quando assumi a Prefeitura, já havia a concorrência e o recurso para o plano diretor e a nossa equipe, juntamente, com a empresa vencedora da concorrência elaborou o Plandirf. O Plandirf gerou novas propostas, porque a cidade já havia crescido. Em 1972, Fortaleza alcançou um milhão de habitantes, já era uma cidade de grande porte. E exigia um sistema viário mais sofisticado, mais moderno, o Anel Viário que hoje é a Paulino Rocha foi uma indicação do Plandirf e atendeu também a uma solicitação do governador César Cals que concluiu o Estádio Castelão. A Dedé Brasil já existia, vinha da Parangaba até o Castelão e nós abrimos uma avenida do Castelão até a Seis Bocas. No trecho do Castelão até a BR-116 não existia nada, era só área alagada. Você hoje percorrendo a avenida, vai ver que ela é toda elevada, porque a região era toda alagada, quando o Rio Cocó enchia, toda a região que hoje está habitada, ficava inundada. Construímos a avenida a cerca de quatro metros acima do solo natural”.

Sugestões para a Fortaleza de hoje

Com o histórico de construções de Vicente Fialho, o ex-prefeito não se priva de dar indicações para o futuro. “Uma necessidade gritante hoje é um alargamento do anel viário, que interliga as BRs, a BR-222, a CE que vai para Maranguape, que vai para Pacatuba, com a BR-116 e com a CE-040, que vai para o Aracati. Esse anel vai retirar de dentro da cidade uma sobrecarga enorme de carro. Quem anda por ele, vê que o congestionamento é enorme. Hoje a necessidade mais gritante que vejo é a duplicação daquele anel viário. Entre esse anel viário e a avenida perimetral, há necessidade que no futuro se construa também uma via de acesso. Entre a Avenida Perimetral e o Anel Viário há muitas indústrias, então com o tempo alguma via vai ser construída, passando pelo fundo do Conjunto José Walter”.



Visionário da política e dos negócios

Entrevista com Tasso Jereissati

Do alto da torre empresarial onde despacha em Fortaleza, o empresário, ex-governador e ex-senador Tasso Jereissati, consegue ver importantes criações suas para a cidade de Fortaleza: o *Shopping Center Iguatemi* e a Avenida Washington Soares. Governador do Estado em três mandatos (1987 a 1990; 1995 a 1998; e 1999 a 2002), Tasso tem seu nome ligado a importantes obras do Estado. O Porto do Pecém, o Aeroporto Pinto Martins e a cidade de Nova Jaguaribara, entre outros, são fruto de seus governos. Como empresário, Tasso também tem seu nome ligado ao desenvolvimento da cidade, com a construção dos *Shoppings Center Um* e Iguatemi.

A Fortaleza de 1974 e 1982

No ano de 1974, Tasso Jereissati inaugurou o *Shopping Center Um*, o primeiro *shopping* da cidade, construído na Aldeota em uma época em que a cidade se concentrava no Centro. Para ele, o Center Um foi um divisor de águas no sentido da própria urbanização e dos hábitos de Fortaleza. “Quando a gente começou a pensar o Center Um, o comércio era todo centralizado no centro histórico da cidade. Na época, consideravam uma loucura porque o povo de Fortaleza gostava de ir ‘pra rua’ e as pessoas não entendiam o conceito, achando que deixar de ir à rua significava deixar de ter um prazer, porque ir à rua significava não só fazer compras, mas era ir à Praça do Ferreira, onde as pessoas se viam, con-

versavam, se atualizavam das fofocas da cidade, tinham sempre os contadores de história e realmente a construção do Center Um significou essa mudança de hábito que viria de qualquer maneira. Foi muito questionado na época nós fazermos ele em cima de uma laje para ter um estacionamento embaixo e as pessoas diziam que aquilo era loucura porque tinha estacionamento na rua para todo mundo, então para que fazer aquela laje toda com aquele estacionamento? Não tinha sentido”.

O Iguatemi, por sua vez, foi feito com outra ideia, a de ser feito com possibilidades de expansão e em uma área que pudesse se desenvolver anos à frente. “Aqui havia sido a antiga Salinas do Diogo, comprada pela Terra, que era um grupo imobiliário para fazer um loteamento, e estavam aterrando aqui. O Center Um ficou pequeno, ficou ultrapassado em pouco tempo. E Fortaleza estava madura para receber realmente um grande *shopping center* aos moldes dos *shoppings centers* internacionais. A ideia era fazer nesse bairro um *shopping* nos moldes internacionais, na época com o que tivesse de mais moderno, melhor, conceitos etc, e tivesse característica de *shopping* que a gente chama de regional que era abranger não só o bairro em si, mas pudesse atender outros bairros por causa do acesso dele que era pra ser fácil. Na verdade, acabou trazendo um outro bairro para Fortaleza esse desenvolvimento aqui, que foi bem mais rápido inclusive do que a



Os arquitetos Francisco e José Nasser Hissa são os nomes à frente da construção do **Center Um**, na década de 70. A obra foi responsabilidade do engenheiro Frederico Borges Moreira.

gente imaginava. Foi um equipamento moderníssimo na época, em termo de equipamento acho que era o segundo ou terceiro no Brasil. Equipamento tão moderno que virou ponto turístico por isso”.

Em busca de novas áreas geográficas

O Center Um se instalou em um bairro que começava a se caracterizar como bairro de classe média e classe média alta. Foi esse um dos pontos mais importantes na decisão de se construir o *shopping* ali. “Tinha que ser no coração da Aldeota. A gente procurou o coração da Aldeota, do que era a Aldeota naquela época e tinha que ser um terreno grande. Procuramos um terreno grande, que era um casarão tradicional de uma família, a família Oliveira”.

No Iguatemi, mais que o instinto, Tasso Jereissati utilizou-se de conhecimentos técnicos. “Contratamos alguns consultores, inclusive americanos especializados em ver qual era o vetor de crescimento quantitativo da cidade e ao mesmo tempo, qual área que também tivesse possibilidade de ter mais acessos no futuro de várias regiões e nós chegamos a essa região aqui. Existia esse terreno, como eu disse tinha comprado por uma empresa imobiliária com dificuldades financeiras na época e queria vender, e foi assim que chegamos a esse terreno. Nunca vislumbrei que essa área crescesse como cresceu. Havia um polo menor que era a Unifor (Universidade de Fortaleza), mas a Unifor era bem menor do que é hoje. A gente achava

que com a Unifor já era um polo e com o *shopping* ia solidificar esse polo. Hoje não para de crescer. Quando a gente pensa que para de crescer, está crescendo mais ainda”.

Tasso Jereissati, o governador

Tasso Jereissati é autor de grandes obras do Estado. Sob sua assinatura nasceram o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, Porto do Pecém e Aeroporto Pinto Martins, entre outros. Como um pai que vê os filhos crescerem e terem vida própria, ele observa sem dizer qual é seu predileto. “É difícil dizer qual a mais importante porque cada uma tem suas características. Eu acho que do ponto de vista do desenvolvimento futuro, o Porto do Pecém. Até porque eu acho o futuro e a cada dia que passa está provando que aquilo ali vai ser um dos grandes polos de desenvolvimento da região Nordeste e até do Brasil. Porque ele tem todas as condições para ser um grande polo gerador de comércio internacional. A localização dele é privilegiada, ele tá equidistante da Europa e dos Estados Unidos, ele é claramente uma porta de entrada e de saída do Brasil para o comércio e hoje tem, foi criada toda a infraestrutura portuária e retro portuária, de terrenos, ao redor do porto para abrigar N iniciativas. Então, a meu ver, aquilo ali vai ser, está sendo, já é, um grande gerador de empregos. Na verdade, essa ideia começou porque tínhamos duas ideias antigas aqui no Ceará, que vêm do tempo do Virgílio (Távora), que eram a

O *shopping center Iguatemi* foi inaugurado em 1982, sendo um dos primeiros do Estado. O *Shopping* foi um dos responsáveis pelo desenvolvimento daquela região. O projeto foi de Luiz Fiuza e a obra ficou a cargo de Gerardo Jereissati e José Maria Gaspar Rodes.





Com projeto dos arquitetos Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon, o Centro Dragão do Mar recebeu este nome em homenagem ao personagem histórico Chico da Matilde, pescador símbolo do movimento abolicionista no Estado.



O Açude Castanhão foi construído sobre o leito do rio Jaguaribe. A obra foi iniciada em 1995, durante o governo de Tasso Jereissati, e concluída em 23 de dezembro de 2002.

refinaria e siderúrgica. Na verdade, nenhuma das duas era viável sem o porto. Então, o que nós verificamos era que não adiantava ficar falando em refinaria e siderúrgica sem ter um porto com capacidade, calado, que pudesse receber investimentos desse porte. Daí que se partiu”.

Se o porto é considerado estruturante, o que dizer então do aeroporto? Para Jereissati, apesar de seu impacto, o aeroporto era uma exigência natural, enquanto o porto é um destaque. “A gente via uma vocação clara de Fortaleza para o turismo, e não havia infraestrutura para receber. Diria que o Aeroporto já teve um grande impacto, mas não tanto. Porque toda grande cidade tem um aeroporto, mas nem todo Estado pode ter um porto como nós temos aqui e eles se complementam do ponto de vista das estruturantes, que foi todo um projeto de acesso às regiões. Faz parte de um projeto de trazer o desenvolvimento para o litoral”.

Mas seus expressivos olhos azuis brilham mesmo quando o assunto é Nova Jaguaribara, afinal nem to-

dos os governadores têm o prazer de ver uma cidade nascer e se desenvolver. “É muito gostoso ver uma cidade toda nascendo. E ela nasceu com estrutura de qualidade e de primeiro mundo, todo mundo com estrutura, com escola, com hospital, com pronto-socorro, todo mundo com água, com esgoto, eletricidade, então essa é uma coisa que dá muita satisfação. Que possibilidades a gente teria de ter água com crescimento da população? Porque problema de água sempre foi grande. E nós vimos que o Castanhão era essencial. Sem o Castanhão nós teríamos colapso de água em pouco tempo no Estado. Só que o Castanhão inundava a cidadezinha de Jaguaribara, aí começamos toda uma discussão com a comunidade da cidade, e é claro que havia uma resistência da comunidade, para ver como a gente responderia aquela população de maneira que compensasse o fato de estar largando sua casa, sua cidade, sua história, seu passado etc”.

Grandes obras versus recursos

Em sua gestão, Jereissati não acredita que a falta de recursos tenha atrapalhado o andamento das

obras. “A maior dificuldade financeira foi em outra obra que está aí até hoje, mas a gente fez 50% dela mesmo com as dificuldades financeiras que foi o metrô. Essa foi a maior dificuldade porque havia muitas críticas, dizendo que Fortaleza não precisava de um metrô, que era um elefante branco, mas tínhamos estudos e projeções de que Fortaleza se tornaria o caos que se tornou hoje se não houvesse um sistema de transporte público mais eficiente. O metrô nunca foi considerado, nem mesmo pela sociedade, uma coisa prioritária. Acho que ele só está sendo considerado agora porque o caos está aí. Então, todo o recurso inicial foi japonês, com uma pequena contrapartida, porque mesmo o governo federal não foi fácil”.

A Washington Soares

Jereissati lembra que fazia parte de seu projeto de governo uma ação estratégica para duplicar todos os acessos às saídas de Fortaleza “porque era fundamental para o transporte, para a vida urbana de Fortaleza e para o comércio. Fortaleza, à medida que as indús-

trias iam para o interior e o turismo e os serviços se tornavam base, os serviços incluem além do turismo, o comércio etc, as saídas eram estranguladas. A ideia era fazer a duplicação. A gente duplicou até Eusébio. Depois tinha a duplicação que era a outra saída por Maranguape, Maracanaú, depois o de Caucaia. Tinha uma visão estratégica de duplicar”.

Obras para o futuro

Qual a urgência para Fortaleza? Sem pensar muito, Jereissati responde: “Você precisa de toda uma reforma do sistema viário e de transporte público. E, de novo, o metrô é essencial. Estamos vivendo o caos. E também uma melhor ordenação urbana. Mas de obra, eu não digo só o metrô, mas de todo o sistema de transporte público que dê possibilidade de você poder se deslocar e habitar mais barato e com maior qualidade e de chegar a seu trabalho com maior rapidez, ter uma qualidade de vida maior e aliviar um pouco o trânsito. Precisamos de um sistema de serviço público que dê condições de aliviar esse trânsito, em pouco tempo vai ficar impossível!”.



O governador de uma obra épica na história do Ceará

Entrevista com **Ciro Gomes**

No início dos anos 90, após três anos de seca, Fortaleza se encontrou à beira do desabastecimento de água. À época, havia a possibilidade de se construir uma barragem para resolver a questão, mas, com a falta de chuva, o que havia sido planejado não atenderia a demanda da cidade. Foi assim que, durante 90 dias do ano de 1993, foi construído o Canal do Trabalhador, um canal artificial com 113 quilômetros de extensão, que trouxe água do Rio Jaguaribe para sanar o desabastecimento de Fortaleza. A obra foi pensada e executada durante o mandato de Ciro Gomes no Governo do Estado. E é ele quem conta como a engenharia cearense foi capaz de atender a tal emergência, tornando um feito épico de seu governo. Além do Canal do Trabalhador, Ciro Gomes menciona a importância de obras no desenvolvimento de Fortaleza e do que a cidade ainda precisa para continuar se desenvolvendo.

O Canal do Trabalhador

Fortaleza tinha um sistema de abastecimento d'água que tinha sido construído pelo governador Virgílio Távora, que é o Pacoti-Riachão-Gavião, e a cidade praticamente vinha dobrando de população a cada década. Frente a essa situação, a cidade se encontrava na iminência de colapso no sistema, quando Cid Gomes assumiu o Governo do Estado. Então, apressadamente, ele construiu, ainda no primeiro momento do governo, o Açude Plínio Pompeu, que é conhecido popularmente como Açude Pacajus. “Mas aí aconteceram três anos seguidos de seca. O açude Pacajus ficou pronto, mas não carregou de água porque houve seca. Nós mobilizamos toda a inteligência de Fortaleza para pensar uma alternativa, porque o inimaginável seria uma cidade como Fortaleza ficar sem água. Eu me lembro do (Dom) Aloísio Lorscheider, numa reunião com o pessoal do Sinduscon, à época o José Martins esteve lá, enfim, todo mundo, toda a inteligência, as universidades... E dali surgiram várias ideias. Uma das ideias era importar dessalinizadores do Kuwait. Eu mandei gente para lá, uma

missão. A outra ideia era tirar água das Dunas, do aquífero que há nas Dunas. Mandei fazer também alguns poços, e surgiu a ideia do Canal do Trabalhador de um cearense radicado no Rio de Janeiro, de idade bastante avançada, Dr. José Cândido de Paula Pessoa. Havia uma ideia parecida de uma adução fechada e havia essa ideia do canal por gravidade. Acabamos discutindo com os engenheiros todos e é uma coisa muito engraçada porque a unanimidade me dizia que era impossível fazer e eu dizia que o impossível é uma cidade como Fortaleza amanhecer sem água. O limite eram 120 dias (para construir a obra). Eu perguntei para os engenheiros, já na época de resolver o problema: Tudo bem que 120 quilômetros de canal em 90 dias - que era para dar uma revanche de 30 dias para a contingência - não é possível, mas 10 quilômetros (em 90 dias) é possível? Aí todos disseram que 10 quilômetros era possível. Então pronto, aqui está a solução, nós vamos fazer doze obras de 10 quilômetros. A questão desafiotecnológica era de compatibilidade, tanto sob o ponto de vista de encontro, de uma frente com a outra, quanto sob o ponto de vista especialmente da declividade, que caía um centímetro por quilômetro. E a engenharia cearense fez, e fez isso com o maior brilho”.

Motivo de orgulho, a obra, então, mostrou-se genuinamente cearense: “Genuinamente cearense, da engenharia cearense, tudo, tudo... Inclusive tem um sifão, uma parte do canal, quando ele atravessa um rio, o Rio Piranji, ele é aéreo, em vez de ser um canal, ele é um tubo de aço gigantesco, não lembro de quantos metros, mas tem mais de cem metros de comprimento, e fica a uns 15 metros de altura, e também foi feito pela metalurgia cearense”.

Entraves à construção

Ao contrário do que possa se pensar, o Canal do Trabalhador não teve entrave financeiro algum. “Nós tínhamos muita saúde financeira, o Governo do Estado, como eu falei com o presidente Itamar Franco, que me arranhou

O Canal do Trabalhador é uma obra genuinamente cearense construída para evitar um colapso de água no Estado. A construção se destaca por seu caráter épico de ser realizada em um prazo recorde de 90 dias.





Na década de 90, o governador Ciro Gomes, com financiamento do Banco Mundial, desenvolveu o **projeto Sanear**. O projeto ampliou a rede de esgotos da capital, contribuindo para reduzir um dos principais problemas da cidade.

também um bom dinheiro. Havia obstáculos institucionais. Por exemplo, se nós fôssemos fazer uma licitação com os prazos normais não seria possível porque a própria licitação comeria o tempo. Então o que é que nós fizemos? Nós tabelamos os valores com a tabela de preços unitário da Fundação Getúlio Vargas: um metro cúbico de remoção de terra, um metro cúbico de aterro, um metro cúbico de impermeabilização, enfim, tudo isso foi tabelado, e fizemos uma chamada pública para todas as empreiteiras. O curioso é que nenhuma empreiteira grande do país aceitou, nenhuma, só as que atuavam aqui”.

Destaques de governo

Para Ciro Gomes, apesar da grandiosidade, não é o Canal do Trabalhador sua obra mais importante: “O Canal do Trabalhador tomou fama pelo caráter épico, envolveu 75 mil pessoas trabalhando em torno de 24 horas, 56 empresas, e havia desafio, caíram dois helicópteros. Eu mesmo corri risco quando uma hora explodiu uma dinamite para quebrar pedra. Desafios caricatos se não fossem trágicos. Então tudo isso foram contingências que acabaram excitando muito a opinião pública cearense e foi épico porque nós conseguimos fazer. Mas a obra mais importante do meu governo foi o saneamento básico de Fortaleza. Para você ver como é curioso. A população reclama, mas ninguém lembra. É o Projeto Sanear. Eu consegui milhões de dólares no estrangeiro. Fortaleza, quando eu assumi, tinha 13% do total dos domicílios com saneamento básico e eu deixei com 65%. Foi feito o Sanear praticamente na cidade inteira. Também uma obra de muita engenharia. E durou praticamente o meu governo inteiro. Foram três anos intensivos”.

O futuro

De que Fortaleza precisa? O pensamento é rápido para responder: Moradia popular e de mobilidade urbana. “Fortaleza precisa dramaticamente de obras de intervenções estratégicas que preparem a cidade para esse desafio do carro, da propriedade individual do carro de passeio. Nós estamos licenciando seis mil novos veículos por mês em Fortaleza. E faz praticamente 10 ou 12 anos que não se faz nenhuma intervenção estratégica que permita a

fluidez desse trânsito. E a cidade tem uma mediocridade de certo pensar político. E há desafios econômicos, muito graves, a cidade se desindustrializou e hoje praticamente a única saída para Fortaleza, tirando algumas indústrias específicas limpas, como por exemplo a indústria têxtil, na Barra do Ceará, que ainda é viável... Uma indústria naval tem tudo a ver conosco porque todos os insumos da indústria naval chegam pelo mar e toda a sua produção sai pelo mar e, incrivelmente, o poder político local de Fortaleza não permitiu essa indústria naval e esses empregos, a conta de quase sete mil empregos estão em Pernambuco hoje fervilhando, e nós não podemos mais nos dar esse luxo. E a alternativa de serviços também exige outro pensar, você não vai imaginar competir globalmente por um turista familiar, que é o que interessa, apenas porque nós tempos belas praias e um povo maravilhosamente hospitaleiro. Isso não é suficiente, é preciso que Fortaleza qualifique, profissionalize a sua estrutura de serviço, de maneira a reter esse turista fora da estação. O povo precisa trabalhar todos os meses, não podemos ficar só esperando o turismo de férias, temos de ter um turismo de eventos, um turismo cultural, um turismo de lazer familiar. Isso é o que está em marcha, mas cada passo que se quer fazer nessa direção há uma mediocridade trágica e agressiva inibindo esse esforço e Fortaleza não pode perder essas oportunidades”.

Mas para Ciro Gomes, apesar das carências, há muito que vem sendo feito por Cid Gomes, atual governador, irmão de Ciro Gomes. “O Cid, quando assumiu, pegou a cidade com 43% dos domicílios com saneamento, porque desde a minha época ninguém mais fez nada, e ele vai entregar (o mandato) com mais de 65%, como eu entreguei à época. Isso, com segurança, é a maior obra de urbanização, reassentamento e eliminação de áreas de risco no Brasil em execução. Praticamente ninguém em Fortaleza tem notícia disso, fizeram toda a reestruturação do Rio Maranguapinho. Essa é a obra mais importante em execução hoje. Agora há obras importantes sob o ponto de vista econômico. O novo Centro de Eventos do Ceará e o Aquário são duas obras que colocam Fortaleza 10 anos à frente de qualquer outro destino turístico do Brasil e da América Latina, permitindo que a gente possa gerar muitos empregos estáveis fora da estação de férias”.



Beleza que leva ao orgulho

Entrevista com Cid Gomes

Cid Gomes é engenheiro civil por formação e não esconde que a profissão tem ligação com os traços arquitetônicos que ele vai imprimindo ao Ceará em seu segundo mandato como governador do Estado. Suas obras – Centro de Eventos do Ceará, Arena Castelão, delegacias de polícia, policlínicas etc – seguem um padrão arquitetônico contemporâneo e grandioso. “Eu procuro o que há de melhor, de mais bonito para que a população cearense tenha orgulho em utilizar um equipamento público”, aponta.

Sua relação com a arquitetura é também uma relação com a memória cearense. Em sua gestão, o governador do Estado voltou a despachar no Palácio da Abolição, referência arquitetônica do Estado, e a Secretaria de Cultura instalou-se no Centro da cidade, no edifício do Cine São Luiz. Nesta entrevista, ele fala sobre sua relação com a arquitetura, suas memórias da Fortaleza de anos atrás e do que ele imagina deixar como marca de governo.

Um governo e suas grandes obras

O turismo é uma vocação natural do Estado pela beleza do litoral, hospitalidade do nosso povo. Essas duas características fizeram do Ceará um grande potencial turístico. No entanto, estávamos sempre dependentes da alta estação, para Cid Gomes, isso gerou uma grande ocupação hoteleira restrita aos períodos de férias e feriados prolongados. “Tivemos então que pensar, conceber, criar e construir um equipamento que tornasse o Ceará atrativo durante todo o ano. O Centro de Eventos do Ceará (CEC) veio para suprir essa lacuna. É o mais moderno espaço de eventos da América Latina e o segundo maior em área do Brasil. O CEC estimula o turismo de negócios, fazendo com que, mesmo na chamada baixa estação, o fluxo turístico permaneça e toda a cadeia produtiva do turismo continue gerando emprego e renda. A qualidade do CEC surpreendeu até mesmo a presidenta Dilma Rousseff que já asse-

gurou a realização do G20 (reunião das 20 maiores potências do Mundo) e do Brics (grupo dos países em desenvolvimento constituído pelo Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) no Centro de Eventos”.

Quanto ao Castelão, a *performance* do estádio na Copa das Confederações por si só já justifica o investimento feito. “Foi demonstrado durante a Copa das Confederações, a sua qualidade e Fortaleza foi a sede que teve o segundo maior número de entradas vendidas para o evento – atrás apenas do Rio de Janeiro que sediou a final -, mas foi a que recebeu o maior número de turistas estrangeiros. A Copa do Mundo da FIFA Brasil será uma grande oportunidade para o Estado mostrar que pode sediar grandes eventos. Eu tenho a plena certeza que a Copa do Mundo, no Ceará, será inesquecível para quem vier nos visitar e para os cearenses”.

Memória

Em sua gestão, Cid deixou o Palácio de Iracema e voltou para o Palácio da Abolição, que passou por uma reforma. A obra, para ele, é uma referência arquitetônica nacional, concebida pelo arquiteto Sérgio Bernardes – pertencente à mesma escola de Oscar Niemeyer. “É uma referência cultural do Estado que, infelizmente, estava se deteriorando e longe das vistas do próprio cearense. Toda característica original do Palácio foi resgatada e voltou a ser um marco histórico e cultural para nós cearenses”.

Foi também em sua gestão que a Secretaria da Cultura deixou o Cambé e se transferiu para o Centro de Fortaleza, mais especificamente para o prédio do Cine São Luiz, no que significa “um esforço do Estado em resgatar as raízes culturais que estão no Centro. Da mesma forma que a sede do Executivo Municipal, voltou para o Palácio do Bispo. É plena a parceria entre Governo do Estado e Prefeitura de

O projeto do **Centro de Eventos** é inspirado em aspectos típicos da paisagem e do artesanato cearense. O centro é formado por dois edifícios semicirculares paralelos, conectados por um volume central elevado. Entre esses dois edifícios, uma grande praça pública serve para o acesso ao centro.



Fortaleza na busca de perenizar e fortalecer as referências culturais do Centro de Fortaleza. Dentre esses exemplos estão a reforma da EMCETUR, do Theatro José de Alencar, do Teatro Carlos Câmara e o apoio à recuperação do Teatro São José”.

Cid Gomes puxa da memória outros momentos seus – que é nascido em Sobral – pela cidade de Fortaleza. “Em Fortaleza, quando estava cursando Engenharia Civil na UFC, morei no Bairro de Fátima e em seguida na Praia de Iracema. Naquela época, que é anterior à proliferação dos *shoppings centers*, a vida das pessoas girava em torno do Centro de Fortaleza, nos bares tradicionais da Praia de Iracema e, nos finais de semana, na orla de Fortaleza, quando todo mundo se encontrava na chamada Volta da Jurema, na Avenida Beira-Mar”.

As lembranças acabam por influenciar na pessoa que o governador se transformou e, por que não em ações executadas como governador. “Não apenas essas lembranças, mas o conjunto das experiências que colhi

sendo uma pessoa de origem do Interior do Estado, sendo estudante, filho, universitário, profissional... Todos esses momentos contribuem como base para a formação de toda pessoa com função pública”.

Cid Gomes, o engenheiro

Com um estilo arquitetônico marcante em suas obras, o engenheiro civil não se priva de opinar sobre arquitetura e imprimir sua cara às obras construídas. “Eu sou engenheiro civil por formação acadêmica. É quase natural que se tenha uma opinião sobre a arquitetura, já que são duas áreas que trabalham em parceria. Mas o que procuramos é que o projeto arquitetônico tenha uma excelente qualidade. Eu dou meus palpites e escuto muito também. Eu procuro o que há de melhor, de mais bonito para que a população cearense tenha orgulho em utilizar um equipamento público. Nas cidades do Interior, na grande maioria delas, o prédio público, como as escolas profissionalizantes, os Hospitais Regionais, os Centros de Especialidades Odontológicas, delegacias, policlínicas...

São as estruturas mais bonitas dessas cidades. Eu penso que temos que fazer o melhor para servir a população que mais precisa do Poder Público”.

Sobre mobilidade

Cid Gomes foi o governador que teve o prazer de inaugurar o Metrô de Fortaleza, obra histórica na cidade, é também ele que toca as obras do Veículo Leve sobre Trilhos. Com essa bagagem, ele fala sobre mobilidade: “Recentemente, ao lado da presidenta Dilma Rousseff, foram inauguradas as duas últimas estações da Linha Sul do metrô de Fortaleza, que compreende 24,1km de extensão. Essa Linha chega ao Centro de Fortaleza e vai se interligar com as Linhas Leste e Oeste. Esses recursos solicitados compreendem a ampliação da Linha Oeste até o Porto do Pecém, totalizando mais de 60 km de extensão, bem como sua eletrificação e duplicação. Quando falamos de Fortaleza apenas, com a Linha Leste – que vai ligar o Centro até o Bairro Edson Queiroz –, o ramal VLT Parangaba-Mucuripe, e a própria Linha Sul, a Capital terá 71 km de Metrô. É disparada, em termos proporcionais, a cidade do Brasil com maior cobertura nesse tipo de transporte (em São Paulo são 74 km). Isso representa mais qualidade de vida para a população, mais tempo com a família, mais comodidade e mais conforto para todos”.

Marcas para o futuro

“Em uma conjuntura internacional nem sempre favorável, o Brasil cresceu extraordinariamente nos últimos anos, logrando um feito histórico: a redução da pobreza. No Ceará, podemos identificar um avanço ainda mais significativo, uma vez que crescemos mais rapidamente que o resto do País. Com planejamento, elegemos prioridades e, com determinação, começamos a fazer o que precisava ser feito para dar sustentabilidade ao crescimento. Assim, surgiu o Porto do Pecém, abrindo caminho para a Refinaria, a Siderúrgica e a Zona de Processamento de Exportação. Ao mesmo tempo, vieram as Usinas Eólicas, Eixão das Águas, Cinturão das Águas, as novas frentes de exploração mineral, o Cinturão Digital e o Centro de Eventos, para citar apenas alguns empreendimentos. O importante é que tudo isso foi feito ao mesmo tempo em que investíamos em saúde, educação, segurança, moradia, esporte e lazer, com isso melhorando as condições de vida das pessoas e reduzindo as desigualdades sociais”.

A cobertura da Arena Castelão foi projetada para suportar ventos de até 110 km por hora. A carcaça antiga foi reaproveitada e, ao seu redor, 60 pórticos de aço foram instalados para dar sustentação a uma nova cobertura, se encaixando com a velha estrutura de concreto. Da forma como são distribuídos, os pórticos eliminam as movimentações da estrutura.





3

**Fortaleza
do passado ou
do futuro?**



O **Bossa Nova** é formado por duas torres com formas arquitetônicas que lembram um violão e homenageiam os grandes gênios, Vinicius de Moraes e Tom Jobim. O projeto arquitetônico é da Nasser Hissa Arquitetos Associados, o paisagismo tem projeto de Benedito Abbud e a construção é da C. Rolim

Desde quando surgiu como cidade, nos idos 1726, até meados do século XX, Fortaleza era uma cidade sustentável, como todas as antigas cidades do mundo antes da Revolução Industrial. Ser uma cidade sustentável, segundo o Relatório Brundtland, assinado em 1987 em Estocolmo, na Suécia, é fazer o uso dos recursos naturais de maneira que as pessoas aproveitem os benefícios assegurando os mesmos para as futuras gerações. Como as cidades pré-industriais não produziam resíduos em excesso, a própria natureza absorvia os impactos causados pela intervenção humana. Assim, ser sustentável era inerente à cidade.

Mas nesse tempo não havia transporte motorizado, vivia-se a uma caminhada de tudo o que se precisava. Não havia centros urbanos superpopulosos, nem excessos de consumo e de resíduos. Fortaleza era assim até meados dos anos 1940. A vida na cidade girava em torno do Centro e a população não crescia a taxas extraordinárias como passou a ocorrer especialmente a partir

da segunda metade daquela década. As boas calçadas, o vaivém da população pelas praças e ruas marcavam a vida urbana: era a Fortaleza do início do século XX, a Fortaleza do passado, e talvez... A do futuro.

Sim, talvez seja a Fortaleza - e outras cidades -, que enfrentam problemas urbanos como engarrafamentos e violência urbana, no futuro. As calçadas com seus vaivéns de pessoas e residir a uma caminhada da maioria dos lugares para onde se precisa ir são aspectos das antigas cidades considerados pelos urbanistas do mundo todo como parte da solução para os atuais problemas dos grandes centros urbanos ao redor do mundo.

Como define o arquiteto e urbanista Fausto Nilo: "A melhor cidade - e isso não tem nada de ideológico - é uma cidade em que as pessoas morem a uma caminhada do centro de educação, a uma caminhada do trabalho e a uma vizinhança do centro de consumo e do seu lazer de fim de semana e noturno. E que crianças,

A grande injustiça urbana é essa: Toda concentração de serviços e oportunidades numa zona só, onde domina e predomina uma classe privilegiada

juvens, adultos e idosos permaneçam na comunidade durante todo o dia. Não essa forma que temos hoje. Isso é uma passagem, isso não vai ser possível continuar". Para ele, o predomínio de alta densidade populacional e um espaço público seguro e compartilhado são características tidas por urbanistas como fundamentais para se ter cidades sustentáveis.

O grande desafio, no entanto, é reaver esses aspectos de uma boa cidade tendo de reverter uma ideia oposta de cidade que vigorou durante muitos anos. Isso porque, após a Revolução Industrial, algumas cidades começaram a atrair muitas pessoas e começaram a crescer ocupando um território maior do que o necessário, gerando, com isso, dificuldades de deslocamento e outros problemas causados pela dispersão urbana. Como explica o arquiteto: "Uma cidade que cresce dessa forma é mais cara, separa mais pessoas, segrega mais pessoas. Consome mais terra, depende mais de combustível e de energias. O crime aumenta, o temor do crime aumenta... Essas são situações produzidas pela dispersão urbana". Por isso que a dispersão urbana é hoje a maior inimiga da cidade e o maior problema a ser combatido pelo urbanismo.

E foi como aconteceu em Fortaleza.

O crescimento de Fortaleza se deu justamente por este processo. A partir dos anos 40, quando a cidade passou a se modernizar, essa tentativa de modernização e a seca no sertão cearense trouxeram imigrantes para a capital e a cidade começou a crescer de maneira espalhada, com as famílias mais abastadas se mudando para a Aldeota e

para o Benfica, bairros ainda afastados naquele tempo. E, de fato, havia a ideia de se construir uma cidade dispersa. Como mencionado no primeiro capítulo, em 1931, na gestão do prefeito Major Tibúrcio Cavalcante, foi elaborado o Código de Posturas para Fortaleza que estabelecia que os prédios deviam ser construídos isolados uns dos outros para garantir a saúde pública. Um outro sinal dessa ideia veio em 1948, com o Plano de Remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza, que buscava inaugurar uma cidade ampla, com vazios urbanos. Esses dois documentos, de certa maneira, anunciaram as inspirações sob as quais ocorreu o crescimento frouxo de Fortaleza.

Agora a questão é suplantando os problemas oriundos das atitudes equivocadas do passado, buscando resgatar alguns aspectos da vida nas cidades do passado, para se obter uma cidade sustentável no futuro. Para isso, a cidade terá de ser repensada nos próximos anos. "Em trinta anos, eu acho que as cidades, obrigatoriamente as metrópoles, vão ter que se redesenhar, em parte; elas vão criar hierarquia de vias para tráfego de cargas e tráfegos locais e, nos tráfegos locais, apoiar tudo na caminhada e na bicicleta em terra plana, e criar uma paisagem pública mais segura, com a nossa presença, reduzir essa passagem de excessiva agressividade", disse Fausto Nilo. Dessa maneira, segundo ele, será preciso planejar as mudanças necessárias a fim de se criar cenários de oportunidades construtivas em todos os lugares da cidade e não mais concentradas como hoje. "A grande injustiça urbana é essa: Toda concentração de serviços e oportunidades numa zona só, onde domina e predomina uma classe privilegiada", disse. Isto é, será preciso construir em todos os lugares, a fim de que as pessoas vivam na comunidade de forma plena, morando perto de onde estudam, trabalham e se divertem.



Uma cidade densa e policentralizada

Os diretores da construção civil compartilham a visão de que a cidade precisa de densidade populacional. Em um bate-papo, um grupo de diretores do Sinduscon-CE, ao pensar os rumos da construção civil na cidade de Fortaleza para as próximas duas ou três décadas, enfatizou o adensamento da cidade como solução para alguns dos problemas urbanos. Além do adensamento urbano, eles acreditam que a cidade deva crescer em polos, a fim de evitar longos deslocamentos populacionais e os problemas que esses deslocamentos causam.

O adensamento e a cidade em polos são algo que, de certa forma, já se vê acontecer em alguns bairros de Fortaleza, como a Parangaba. Outro sinal de que a cidade deva se adensar com o tempo é o repovoamento do Centro, que deixou de ser um bairro residencial para se tornar um bairro eminentemente comercial, e onde, hoje em dia, já se veem alguns investimentos

da construção civil, a fim de promover o retorno de residentes ao bairro.

Encontrar formas de como e para onde Fortaleza vai crescer nas próximas décadas, no entanto, não depende apenas do investimento e da vontade de ousar dos empresários da construção civil. Para eles, outros fatores como o Plano Diretor de Fortaleza, os limites burocráticos, a infraestrutura e o desenvolvimento econômico do país encaminharão o futuro do setor.

Ao pensar a cidade e a construção civil no futuro surgem muitas dúvidas, mas a certeza que se tem é de que os projetos devem se basear na visão sustentável para que se resgate, no futuro, e com transformações urbanas realizadas pelo Poder Público, algumas características fundamentais da razão de existir de toda cidade: o compartilhamento, a experiência e a troca entre os membros da população, permitindo que os moradores da cidade vivam bem não apenas no espaço privado de seus apartamentos e casas, mas também compartilhem o espaço público com os outros.



Referências Bibliográficas

BRUNO, Artur e FARIAS, Airton. *Fortaleza: Uma breve história*. Edições Demócrito Rocha. 2012

CHAVES, Gylmar; VELOSO, Patricia, e CAPELO, Peregrina (org.). *Ah, Fortaleza!* Editora Terra da Luz. 2006

WEYNE, Walda Maria e AMORIM, Márcio F. *Sefaz: Tributo à história*. Editora Secretaria da Fazenda do Ceará. 2006

Roteiro sentimental de Fortaleza. UFC/NUDOC/SECULT. 1996

<http://www.fortaleza.ce.gov.br/cultura/historico-dos-bens-tombados>

<http://sustentabilidade-alineregina-1sem2011.blogspot.com.br/2011>

<http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/2693>

http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_A2F/Margarida_jfs.pdf

http://www.ce.anpuh.org/embornal2/jane_semeao.pdf





Composição da atual diretoria Triênio (2011 a 2013)

Presidente

Roberto Sérgio Oliveira Ferreira

Vice-Presidentes

Ananias Pinheiro Granja

André Montenegro de Holanda

Aristarco Barbosa Sobreira

Fco Eugênio Montenegro da Rocha

Fernando José Pinto

Lisandro Carvalho Fujita

Paula Andréa Cavalcante da Frota

Ricardo Nóbrega Teixeira

Rui Novaes Dias

Diretores

André Marinho Pontes

Andréa Rios de Alencar

Antônio de Assis Martins Parente

Antônio de Mattos Brito Neto

Augusto Rogério de Menezes e Souza

Clausens Roberto de Almeida Duarte

Daniel Otoch Simões

Emanuel Capistrano Costa

Emirton Holanda Teófilo Filho

Fernando Souza Castelo Branco Diniz

Heitor de Mendonça Studart

José Carlos Braide Nogueira da Gama Filho

José Paulo Callado

Luis Roberto Studart Soares Filho

Marcelo Batista de Castro

Marcelo Romero de Arruda

Marcus Vinícius Nogueira Borges

Patriolino Dias de Sousa Teixeira Silva

Paulo André Pedrosa de Lima

Pedro Felipe Barbosa Borges

Ricardo Miranda Moreira de Sousa

Conselho Fiscal

José Vilter Santos Magalhães

Marcelo Gadelha Cavalcante

Marcos Silva Montenegro

José Newton Lopes Ribeiro (Suplente)

Maurício José Costa Salles (Suplente)

Mariano Amâncio da Rocha Neto (Suplente)

Conselho Consultivo

Carlos Roberto Carvalho Fujita

Crisanto Ferreira de Almeida

Francantonio Bonorandi

Francisco de Carvalho Martins

Joacy Demétrio de Souza

José Carlos Braide Nogueira da Gama

José Carlos Pontes

José Martins Soriano Aderaldo

Pio Rodrigues Neto

Romel de Castro Barbosa

Diretoria Regional Zona Norte

Tácito Guimarães de Carvalho

Diretoria Regional Cariri

Felipe Neri Coelho

Delegados junto à FIEC

Roberto Sérgio O. Ferreira

Ricardo Nóbrega Teixeira (Suplente)

Representantes junto à CBIC

Roberto Sérgio O. Ferreira

Carlos Roberto Carvalho Fujita (Suplente)

Ex-presidentes Sinduscon-CE

1942 a 1944 | **Dr. Manoel Nobre de Souza**

1945 a 1947 | **Dr. Jacinto Gomes de Mattos**

1947 a 1948 | **Dr. João Ferreira Oriá**

1940 a 1954 | **Dr. Manoel Nobre de Souza**

1959 | **Dr. Waldyr Diogo de Siqueira**

1960 a 1962 | **Engº José Lins de Albuquerque**

1962 | **Dr. Rômulo de Souza Albuquerque**

1962 a 1970 | **Dr. Osmar Bandeira de Melo**

1970 | **Dr. João de Borba Vasconcelos**

1971 a 1980 | **Dr. Joacy Demétrio de Souza**

1981 a 1983 | **Engº. Assis Machado Neto**

1984 a 1989 | **Engº. Francisco de Carvalho Martins**

1990 a 1995 | **Engº José Martins Soriano Aderaldo**

1996 a 2001 | **Engº Crisanto Ferreira de Almeida**

2002 a 2007 | **Engº. Carlos Roberto Carvalho Fujita**







Sinduscon CE



www.sinduscon-ce.org.br