

**“Distinção, Conforto e Higiene:
Modernidade Urbana na Fortaleza de 1930 e 1940”**

Autora: Marília Santana Borges

Formação: Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Ceará
Mestranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Endereço: rua Bela Cintra, 488 – Apto 43 – Bloco 1, Consolação, São Paulo/SP
Telefone: (11) 3159.3843 - Email:lila.borges@uol.com.br

RESUMO

“Distinção, Conforto e Higiene: Modernidade Urbana na Fortaleza de 1930 e 1940”

A efetivação de Fortaleza como principal centro do Estado no século XIX desencadeou uma série de reformulações urbanas, objetivando o embelezamento da cidade e alinhá-la aos ideais positivistas e republicanos de ‘progresso’ e ‘modernidade’. A principal referência de então eram os grandes centros europeus, em especial Paris. Esse período, que perdurou de cerca de 1860 a 1930, ficou conhecido como Fortaleza *Belle Époque*.

Tal processo entrou em declínio em meados da primeira metade do século XX, quando um conjunto de fatores como revoltas, motins, crescimento desenfreado da população, dos fluxos e da cidade passou a romper com a aparente tranquilidade e harmonia vivenciada pela capital e uma nova organização urbana, mais pautada pela racionalidade e funcionalidade, do que pelo embelezamento, passou a gerenciar as intervenções na cidade.

O presente trabalho buscará mostrar como se consolidou na Fortaleza das décadas de 1930 e 1940 esse ideário moderno, caracterizado por um contexto de intensas reformas urbanas, progresso material, desenvolvimento tecnológico, aceleração da dinâmica urbana, maior racionalidade e funcionalidade, crescimento populacional e territorial, incremento do consumo e expansão do capital, fortemente marcado, também, pela crescente influência norte-americana.

ABSTRACT

"Distinction, Comfort and Hygiene: Urban Modernity in Fortaleza – 1930/1940"

The affirmation of Fortaleza as the main center of the State in century XIX resulted in many urban modifications, in order to turn the city more beautiful and to line it up with republican ideals of 'progress' and 'modernity'. In this moment, the main reference was the great european centers, in special Paris. This period, that lasted from 1860 until 1930, was known as 'Fortaleza *Belle Époque*'.

Such process declined in the middle of the first half of century XX, when a set of factors as rebellions, wild growth of the population, the flows and the city started to break with the apparent tranquillity and harmony of the capital and a new urban organization, more rational and functional, started to manage the transformations in the city.

The present work will show how these modern ideas consolidated themselves in Fortaleza of the decades 1930 and 1940, resulting in a context of intense urban reforms, material progress, technological development, acceleration of the urban dynamics, rationality and functionality, population and territorial growth, increment of the consumption and expansion of the capital and also marked for the increasing of North American influence.

Palavras-chave: Modernidade Urbana, Fortaleza.

Key words: Urban Modernity, Fortaleza.

1. OS SERVIÇOS URBANOS EM FORTALEZA

1.1 O ADVENTO DA ELETRICIDADE

A introdução da iluminação pública no Ceará data de 1848, quando tiveram início os trabalhos de instalação de lâmpões de azeite de peixe nas ruas de Fortaleza. Em 1865, o empresário cearense Joaquim da Cunha Freire associou-se a Thomas Rich Brandt, fundando a *Ceará Gás Company*, para viabilizar a iluminação a gás carbônico, efetivada em 1867.



FIGURA 01

Anúncio publicitário vendendo as vantagens da eletricidade.

Fonte: Jornal "O Unitário", 01/05/1938.

Com a revolução de 30 houve uma revisão dos contratos de serviços públicos em vigor, constituindo-se uma comissão para avaliar as empresas *Ceará Gás Company* e *Ceará Tramway, Light and Power*. Em 1934, o interventor Coronel Felipe Moreira Lima encaminhou o pedido de finalização do contrato com a companhia de gás, rescindido em junho deste mesmo ano.

Então, a *Ceará Light* assumiu, experimentalmente, a responsabilidade da iluminação da capital cearense. Em 1933, já haviam sido implantadas quatro lâmpadas na rua Formosa. A iluminação pública geral, iniciada pela colocação de algumas lâmpadas na Praça do Ferreira, foi inaugurada no dia 8 de dezembro de 1934. Assim, em 1935, a *Ceará Tramway, Light and Power* conquistou definitivamente o fornecimento público e privado de luz e força.

O advento da iluminação elétrica se deu em um momento no qual a cidade buscava condições de crescimento e modernização e afirmar sua posição hegemônica de centro político, econômico e

cultural do Estado, de forma que *“as mudanças ocorridas na iluminação pública [...] foram para a cidade um salto qualitativo no seu progresso urbano”*. (LEITE, 1996, p.103)

Além disso, o acesso a tal tecnologia tornou-se objeto de ascensão e fragmentação social, já que *“o recurso a uma fonte tecnológica de emprego relativamente recente na cidade denota uma substancial melhoria na condição de vida. Daí porque a tecnologia se coloca também como substrato de distinção social”*. (SILVA FILHO, 2002, p.52)

Especialmente a partir da década de 1940, a *Ceará Light* enfrentou uma série de problemas que afetaram de modo vital o seu fornecimento energético: queda do consumo industrial; alto custo da lenha; deteriorização dos equipamentos e onerosidade em sua manutenção; complicações na ligação marítima com a Europa em decorrência da Segunda Guerra Mundial; etc. Tais fragilidades redundaram em quedas de energia e numa total instabilidade na prestação do serviço. Silva Filho (2002, p. 53), aponta *“como um momento ambíguo e complexo na urbanização de Fortaleza, seduzida pelo ideário da modernização, porém vacilante no implemento de sua execução funcional”*.

A exasperação dos problemas levou à intervenção federal da empresa inglesa, que finalmente teve seu contrato rescindindo pelo governo municipal em 1946. A Prefeitura, então, assumiu o acervo de bens e instalações da empresa inglesa, encampando-a em definitivo em 1948.

1.2 A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE ÁGUA E ESGOTO

A história do abastecimento público de água em Fortaleza remonta ao ano de 1812, quando o naturalista João da Silva Feijó escreveu ao governador Manuel Inácio de Sampaio, falando da importância das aguadas públicas para a Vila, o que resultou na construção do primeiro chafariz.

Em 1867, uma companhia inglesa interessou-se em organizar o serviço de abastecimento da cidade por meio de uma pequena rede distribuidora de água apanhada em cacimbões, de onde era captada por bombas para dois reservatórios localizados no Benfica. Assim foi criada a *Ceará Water Company Limited*. As subseqüentes secas, aliadas à crise financeira da empresa e algumas inviabilidades do projeto, resultaram no fim da primeira organização de abastecimento de água em 1877.

Em 1905, o Presidente do Estado Nogueira Accioly autorizou estudos para o serviços de abastecimento de água e esgoto da cidade, culminando na abertura de concorrência pública. Foi selecionada, em 1911, a proposta do engenheiro João Felipe Pereira, envolvendo um sistema de encanamento de captação através da barragem do açude do Acarape-do-meio e uma rede de distribuição. As obras não foram concretizadas de imediato, por conta da deposição do governador Accioly em 1912, mas, mesmo assim, foram construídas *“duas caixas de água, na Praça da Bandeira, com capacidade para 760.000 litros cada uma, além do estabelecimento de 42km de canos pelas ruas”*. (JUCÁ, 2003, p.122)

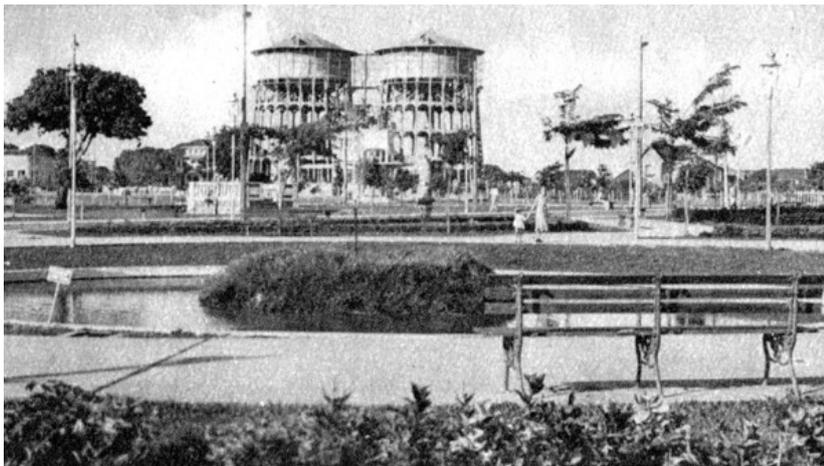


FIGURA 02

Caixas de água da Praça da Bandeira, atual Praça Clóvis Bevilacqua, 1935.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza.

Os trabalhos foram concluídos pela firma inglesa *Norton Griffiths & Co.* no ano de 1924 e inauguradas em 1927. Agora, finalmente Fortaleza possuía um serviço público de água e esgoto.

O serviço de abastecimento, desde a inauguração, já se apresentava insuficiente diante de sua demanda. Assim, na década de 1930, o interventor Menezes Pimentel contratou a firma do sanitarista Saturnino de Brito para promover ampliações na rede de abastecimento. “*Referidos serviços foram iniciados em 13 de junho de 1939 e terminaram em 6 de janeiro de 1943, a cargo da Comissão de Saneamento de Fortaleza, com a assistência técnica do engenheiro Paulo Torcápio Ferreira, titular da Diretoria de Viação e Obras Públicas*”. (CEARÁ, 1981, p.43-44) Uma nova ampliação só se efetivaria novamente na década de 1950.

1.3 A TELEFONIA AUTOMÁTICA

A linha pioneira de telefone no Ceará data de 1882, pertencendo a Confúcio Pamplona. Porém, a história da telefonia no Estado começaria mesmo em 1890, com seu irmão Arnulpho Pamplona, conhecido comerciante e detentor da concessão da “*Empresa Telephonica do Ceará*”.

O comerciante João de Pontes Medeiros comprou, em 1904, ações da empresa, assumindo sua direção e iniciando um processo de reorganização do quadro administrativo e implantação de diversas melhorias, como a renovação das linhas e instalação de redes subterrâneas.

O crescimento da população e do comércio exigia cada vez mais melhorias nos serviços de telefonia. Com a Revolução de 30, mudanças administrativas levaram a interventoria federal a rescindir o contrato existente entre a Empresa Telefônica do Ceará e a Prefeitura, ficando a municipalidade responsável pelo serviço até a realização de nova concessão.

Foi durante a administração do Dr. Raimundo de Alencar Araripe que Fortaleza passou a usufruir a telefonia automática.

Procurando dotar a Capital com um serviço telefônico à altura de seu desenvolvimento e importância, a Prefeitura contratou com a Sociedade Ericsson do Brasil Ltda., a implantação daquele serviço na cidade. [...] Todo o material técnico foi vendido pela firma contratada [...], por sinal, esse equipamento era considerado um dos melhores do mundo, ficando assim Fortaleza, nesse serviço público, em pé de igualdade com o que existia nas mais adiantadas metrópoles. (SILVA, 1982, p.79)

Em 1937, os trabalhos foram concluídos, tendo sido instalados mil aparelhos telefônicos e as assinaturas esgotaram-se antes mesmo da inauguração. Assim, em 1º de janeiro de 1938 foi inaugurado o serviço telefônico automático de Fortaleza, *“tornando-se um dos orgulhos da cidade”*. (SILVA, 1982, p.81)

Por conta da numerosa demanda, em 1939 a Prefeitura assinou novo contrato com a Ericsson do Brasil solicitando a ampliação do serviço em mais mil aparelhos. Sob o domínio da municipalidade, a telefonia apresentou lucros crescentes.

Os efeitos da Segunda Guerra Mundial e as disputas políticas, que culminaram na deposição de Getúlio em 1945, frustraram projetos do governo, dentre os quais a ampliação do serviço telefônico em Fortaleza, acontecendo novas expansões somente em 1951. Em 1946, a empresa passou a ter autonomia financeira e administrativa, ficando sob a direção da Ericsson Brasil, até seu completo pagamento à municipalidade.

1.4. VEÍCULOS AUTOMOTORES E OS TRANSPORTES COLETIVOS

A partir de 1870, inúmeras foram as tentativas infrutíferas de implantar um serviço de transporte coletivo em Fortaleza. Somente em 1877 foi fundada a “Empreza Ferro-Carril do Ceará”, sendo a primeira linha de bondes puxados a burro inaugurada em 1880.

Em 1912, a Empreza Ferro-Carril do Ceará transferiu sua concessão para a empresa inglesa *The Ceará Tramway, Light & Power Company Ltd.*, marcando o ingresso da energia elétrica em Fortaleza e revolucionando os serviços de bondes, entrando em circulação os elétricos em 1914.

No que concerne aos veículos automotores, foi no final da década de 1920 que consolidou-se em Fortaleza um crescente interesse por automóveis, caminhões e ônibus, que passaram, então, a disputar espaço com carroças, burros de carga e bondes. *“Na visão histórica, esse é o momento da ruptura do tranqüilo predomínio dos tramways, que os brasileiros batizaram de forma original: bondes”*. (LEITE, 1996, p.212)

Quanto aos transportes coletivos, a presença dos ônibus da empresa Ribeiro & Pedreira Limitada, em 1927, abalou o domínio dos bondes, causando uma progressiva queda no seu número de usuários e despertando uma reação da *Ceará Tramway Light & Power Co.* Contudo, o crescente

interesse pelos ônibus foi reconhecido pelos empreendedores ingleses, que optaram por também investir nessa forma de transporte.

Os melhores onibus de Fortaleza

A Empresa São José é dentre as suas congêneres a que mais se tem destacado em Fortaleza

Seu grande concurso

EMPRESA S. JOSÉ

O telefone da Empresa é o de numero 1650.

O seu escritorio fica á Rua Barão do Rio Branco n. 1155.

FIGURA 03

Anúncio publicitário da empresa de ônibus “São José”.

Fonte: Jornal “O Unitário” de 12/02/1938.

A multiplicação de automóveis, ônibus e caminhões nas ruas de Fortaleza¹ demandaram correntes intervenções no sistema viário da cidade, com o objetivo de torná-lo mais racional. “*Em face disso, os poderes públicos implantam reformas visando ao alargamento de ruas e avenidas e à abertura de novas vias, além de pavimentação adequada, reconfiguração de logradouros e melhoramentos no serviço de trânsito*”. (PONTE, 1995, p.45)

A intensificação do tráfego de veículos na cidade, mesmo sendo um inegável símbolo de progresso e prosperidade,

constitui um dos pontos de contradição a obscurecer a própria compreensão do poder público: ao passo que ateste um alto índice de modernização (aspiração recorrente dos administradores municipais), também desafia a capacidade reguladora da ordenação urbana, desvelando seus limites e fragilidades. (SILVA FILHO, 2002, p.21)

¹ “Se em 1929 a cidade concentrava pouco mais de 600 ‘veículos de tração automática’ (automóveis, ônibus, caminhões, motocicletas, bondes), para utilizar uma expressão consagrada no Código de Posturas do Município de Fortaleza – 1932, já em torno de 1944 a capital contava com aproximadamente 1.287 veículos de igual espécie. Considerando que, no ínterim da Segunda Grande Guerra, a entrada de automóveis no país conheceu refreamento considerável, ocasionado parcialmente pelo racionamento de combustíveis, percebe-se que em cerca de dez anos (1929-1939) o trânsito de Fortaleza sofreu um acréscimo substancial, mais que duplicando”. (SILVA FILHO, 2002, p.29-30)

Acidentes e suas causas e consequências

Ocorreram nesta capital, no mez de Fevereiro ultimo, 38 accidentes de veiculos, sendo: abalroamentos, 20; atropelamento de pessoas, 6; virada, 1; descarrilamento, 1; atropelamento, 1.

As causas determinantes desses 38 accidentes, foram: tentativa para forçar passagem, 22; «arriéres», 5; excesso de velocidade, 3; embriaguês do guiador, 2; imprupencia de vitima, 2; peças que se quebraram inesperadamente, 2; Total, 38.

"FORTALEZA É A CIDADE MAIS BARULHENTA DE TODO BRASIL!"
 declarou a UNITARIO o engenheiro paulista Nelson Rezende, tecnico em questões de transito urbano, aqui atualmente

Como se deve andar na cidade

(Comunicado do Serviço de Censura, Divulgação e Propaganda).

Atenção, Cavalheiro! Não é deste modo que se deve andar na cidade. O movimento intenso das suas ruas não permite mais esse desinteresse provinciano por parte do transeunte. Se ha sinais sonoros e mimicos, se ha regulamentos para os veiculos, está bem entendido que o pedestre deve, por igual, submeter-se ás instruções impostas pela necessidade da regulamentação do transito.

Não se compreende que um cidadão se coloque no meio de uma calçada, nas imediações da praça do Ferreira, por exemplo, centro da maior agitação, a conversar, dispicentemente com outros cidadãos, fazendo roda, e impedindo, deste modo, o transito publico.

Nas cidades adiantadas de grande movimento, o pedestre não se conduz aos encontrões, doidamente, pelo centro dos passeios, a jogar-se, qual bola de bilhar, de um lado para outro. Ele obedece, instintivamente, a um certo sistema de mão. Assim, quem desce uma rua toma o lado direito e quem sobe, o esquerdo. Deste modo, evitam-se os empurrões os aborrecimentos, bem assim o congestionamento do transito, o que se observa, a toda hora, em nossa terra.

Fortaleza, com os seus 200 mil habitantes, com a sua intensa vibração de metropole, precisa libertar-se de seus velhos habitos de quando era provinciana e acompanhar o ritmo moderno do urbanismo contemporaneo.

Atenção, cavalheiro! Ensina o teu contraneo a andar na cidade, e a esquadriñar, com elegancia e delicadesa, as ruas, as praças e as avenidas desta encantadora Fortaleza.

Bordados á mão e desenho
 EXECUTAM-SE COM PERFEIÇÃO
 Rua Marechal Deodoro n. 755 (Prado)

FIGURAS 04, 05 e 06

Reportagens noticiando acidentes, aumento da poluição sonora e regras de condutas para os pedestres; conseqüências da intensificação do trânsito urbano em Fortaleza.

Fonte: Jornal "O Unitário", 09/03/1939, 04/04/1941 e 25/10/1938.

A partir de 1931, efetivaram-se medidas, através da Inspetoria Geral de Veículos, com o intuito disciplinar o tráfego de pedestres e veículos e de evitar acidentes, os quais tornaram-se cada vez mais corriqueiros e característicos no cotidiano da cidade, como a implantação de semáforos².

O crescente interesse pelos veículos automotores também efetivou a crise da *Ceará Tramway Light & Power Co.*, pelos altos custos de seus serviços, desgaste do equipamento e trilhos e por falta de recursos financeiros. Assim, a paralisação dos bondes se deu em caráter definitivo em 1947.

De 1946 a 1949, o número de automóveis cresceu em mais de 100%, enquanto a quantidade de ônibus superou os 300%. Porém,

esses dados não significaram um regular serviço prestado à população. O crescimento representava a substituição dos antigos bondes, mas efetuado de maneira carente, pois a maioria dos ônibus não estava em boas condições de funcionamento e diversos deles

² "Peculiar o fato de que os "postes luminosos" não eram fixos mas transportáveis de um cruzamento para o outro. Assinalavam desse modo um prosaico paroxismo da circulação moderna: os próprios semáforos se tornaram transeuntes em meio ao tráfego urbano." (SILVA FILHO, 2002, P.33)

permaneciam muito tempo os fins de linha, sem obedecer a horário regular. (JUCÁ, 2003, p.101)

A dinamização dos fluxos e o aumento irrefreável do número de veículos implicaram em uma aceleração urbana, sendo importante percebê-la *“não tanto como fenômeno puro e uniforme, implementado sem tensões, choques, desencontros ou especificidades, mas enquanto tendência ligada à tecnificação da cidade moderna”.* (SILVA FILHO, 2002, p.28)

2. O NOVO CÓDIGO DE POSTURAS DE FORTALEZA DE 1932

O rápido desenvolvimento material e populacional de Fortaleza, a problemática decorrente da desordenação urbana da cidade e a difusão de novas técnicas construtivas resultaram na decretação do novo Código de Posturas do Município de Fortaleza de 1932, em substituição ao obsoleto Código de 1893. O novo código vinha com o intuito não somente de regular o crescimento da cidade, mas também de disciplinar os próprios fortalezenses, objetivando uma melhor convivência social.

Refletindo as influências das idéias higienistas e dos pioneiros do desenho da cidade moderna, o Código também postulava sobre questões como: insolação, iluminação e ventilação dos prédios, havendo uma preocupação com o tipo de implantação da edificação no lote e na quadra; alinhamento e nivelamento das ruas e passeios; arborização; idéias de preservação e criação de áreas verdes, presentes no planejamento das cidades européias e americanas do início do século XX; e o tráfego de veículos automotores.

No que concerne às novas técnicas construtivas, seu capítulo XII era todo dedicado às técnicas de aplicação e cálculo do concreto armado, sendo *“uma cópia literal de código adotado no Rio de Janeiro em 1928”.* (CASTRO, 1990, p.137) Além de evidenciar as modificações técnicas, a nova lei também exigia a qualificação dos responsáveis pelos projetos e pelas obras. Tais artigos vinham combater a atuação de leigos despreparados no ramo da construção.

3. PRAÇA DO FERREIRA, O CORAÇÃO DA CIDADE

Mais conhecida como “a praça”, a afirmação do logradouro como pólo principal da cidade deu-se, sobretudo, com a inauguração dos bondes puxados a burro, com a construção de quatro importantes cafés e com as obras de ajardinamento empreendidas pelo intendente Guilherme da Rocha, em 1902.

Ponto maior de encontros, manifestações e dos principais eventos cívicos, o logradouro abrigava os principais estabelecimentos comerciais e de serviços da capital.

Houve um instante, talvez no fim da década de 30, em que sua área, relativamente reduzida, era a própria cidade, reunindo em si as mais diversas funções, se não todas, pelo menos se se extrapolasse a periferia do circuito para uma faixa de 100 metros de envolvimento. No campo dos transportes, havia bondes, ônibus e automóveis; no do lazer – cinemas, clubes, confeitarias, cafés, retretas, footing, bilhares, bares e casas de jogos de azar; no do poder – a Câmara Municipal e, nas proximidades, a Prefeitura, o Palácio do Governo e a Assembléia Legislativa; no do comércio – as melhores lojas, padarias, farmácias e hotéis. Não muito distante, havia ainda um setor residencial de boa qualidade, alimentando a frequência noturna, sustentada pelo serviço de bondes. (CASTRO, 1982, p.29)

Ponto de bondes e de carros de aluguel, a praça concentrava o maior fluxo de veículos e de pedestres, sendo, em 1925, alvo de reformas quando da administração de Godofredo Maciel. Em 1933, na gestão do prefeito Raimundo Girão, o coreto central da praça foi destruído, sendo erguido em seu lugar a Coluna da Hora, espécie de monumento vertical de feições *Art Déco*, composto por relógios em suas quatro faces, todo em cimento e pó de pedra.



FIGURAS 07 e 08

Praça do Ferreira em 1938.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza.

Reforçava-se assim a importância da Praça do Ferreira como ponto de origem e orientação, tanto na esfera espacial, quanto temporal. Essa afirmação do logradouro central como centro nevrálgico da cidade também resultou em soluções segregadoras, criando dentro do espaço urbano uma clara dualidade entre centro e periferia.

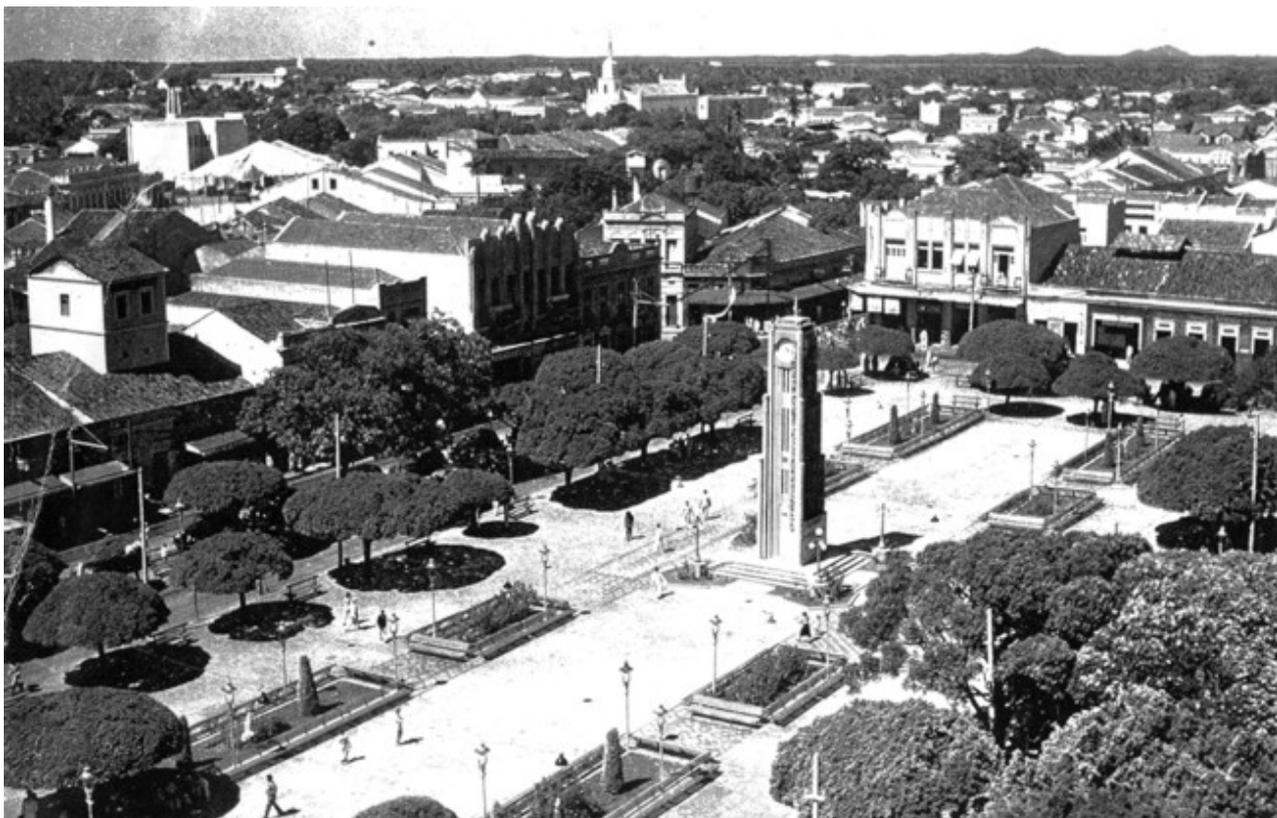


FIGURA 09

Vista aérea da Praça do Ferreira, em 1938. Ao centro, a Coluna da Hora.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza.

A hegemonia da praça sofreu um grande golpe no fim da década de 1940, quando da extinção dos serviços de bonde em 1947 e com a construção do Abrigo Central³, em 1949. Nas décadas seguintes, com a mudança das sedes do poder, a remoção dos terminais de transportes para áreas periféricas, a predominância dos clubes praianos, a construção da avenida Beira-Mar e a efetivação da Aldeota como nova centralidade, não houve mais como a Praça do Ferreira resistir, perdendo assim sua posição de coração da cidade.

4. O SURGIMENTO DE NOVOS BAIROS

No início do século XX, em termos de ocupação, Fortaleza restringia-se ao centro, à área de praia e, de forma incipiente ao bairro do Outeiro. A expansão e crescente movimentação pública da área central de Fortaleza provocaram o deslocamento das classes média e, sobretudo, alta para áreas periféricas da cidade, também com o intuito de estabelecer uma hierarquia social através da

³ Concebido inicialmente como um terminal de ônibus, foi inaugurado no dia 15 de novembro de 1949 pelo prefeito Acrísio Moreira da Rocha.

segregação espacial. *“Observou-se então uma tendência de estabelecer-se em chácaras, na periferia da cidade, fato que ocorreu principalmente junto às estradas do Soure, Parangaba e Messejana, dando origem aos bairros Alagadiço, Benfica e Joaquim Távora”*. (DIÓGENES, 1984, p.18)

No entanto, por essas áreas serem caminhos de acesso à cidade, os setores mais abastados decidiram por fixar-se em locais mais isolados. Aproveitando a continuação da rua Guilherme Rocha, iniciou-se uma promissora ocupação da zona oeste da cidade, com a construção de algumas mansões, resultando no bairro Jacarecanga.

Assim, num curto período de tempo, vários palacetes foram erguidos no local, sendo a Praça Fernandes Vieira, atual Praça Gustavo Barroso, seu pólo difusor. O bairro se destacava dos demais da cidade principalmente por seu conjunto de edificações realizadas conforme as variações formais do ecletismo arquitetônico.

“A proximidade da via férrea no bairro de Jacarecanga, com as inconveniências do trem que passava, [...] somada ao aparecimento das primeiras indústrias na zona oeste da cidade, inibiram o crescimento do bairro. Seus habitantes passaram a procurar outros locais para fixar residência”. (DIÓGENES, 1987, p.18)

A parte leste da cidade, apareceu, então, como o local preferido. Isolada do núcleo central pelo Riacho Pajeú, a área apresentava *“apenas um casario disperso pelas ruas paralelas ao Boulevard da Conceição (Avenida Dom Manuel), zona então conhecida por Outeiro (da Prainha), marcada por certa desorganização urbana e socialmente mal vista”*. (CASTRO, 1987, p.236)

Assim, tendo como vetor de ocupação a rua do Colégio, atual avenida Santos Dumont, desenvolveu-se o bairro da Aldeota, sobretudo a partir dos anos 1930. Ocupado pela elite financeira do Estado, o bairro teve seu status elevado, efetivando-o como área tipicamente burguesa da cidade.

Foi também ainda durante os anos 1920, que outro bairro emergiu como novidade no contexto cearense: a Praia de Iracema. Antiga Praia do Peixe⁴ e local do primeiro porto da cidade, a efetivação do bairro como balneário que congregava grupos ricos instaurou uma nova forma de lazer na cultura urbana local

Assim, ao invés “de Praia do Peixe, nome que exhala intenso fartum de vísceras de garôpa expostas ao sol”, como sugere uma crônica de 1925, o bairro ganha, naquele ano, uma sugestiva e sonora denominação, que contribui para promover a assepsia do local, inserindo-o nos padrões de uma nova e refinada sociabilidade. Transformada “numa grande parada de elegância”, a praia passou, então, a ser de Iracema. (SCHRAMM, 2003)

⁴ O nome do bairro foi alterado em 1925.



FIGURA 10

Principais bairros e estradas de acesso a Fortaleza.

Fonte: Imagem produzida pela autora.

Aos poucos, o banho de mar deixava de figurar como tratamento medicinal, passando a fazer parte do lazer coletivo e gratuito da população. A Praia de Iracema passou, então, a abrigar residências, utilizadas preferencialmente nas férias, ganhando o bairro ares de bucolismo e tornando-se o ponto de encontro e diversão da cidade.

Em 1944, o balneário atingiu seu ápice com a Segunda Guerra Mundial e a vinda dos militares americanos, que lá instalaram seu Clube dos Oficiais Americanos no Palacete dos Porto, atual Estoril, Centro Cultural da Praia de Iracema. Porém,

A partir de meados dos anos de 1940, as obras do porto do Mucuripe provocaram alteração no movimento das correntes marinhas, que atingiram violentamente a Praia de Iracema. A destruição de parte do casario e a drástica redução da faixa de praia iriam provocar o

abandono dos usos que lá se verificavam: o balneário entrou em decadência e os pescadores, em sua maioria, partiram para outras praias, a exemplo do Poço da Draga e do Mucuripe. (SCHRAMM, 2003)



FIGURA 11

Praia de Iracema, em 1933.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza

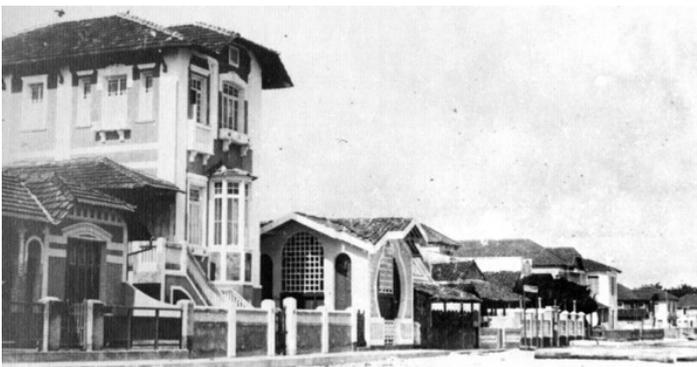


FIGURA 12

Casarões da Praia de Iracema, em 1940.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza

5. A EVOLUÇÃO URBANA DE FORTALEZA E OS PLANOS DE NESTOR DE FIGUEIREDO, EM 1933 E SABOYA RIBEIRO, EM 1947

Remonta ao ano de 1812 o primeiro plano de organização física de Fortaleza, elaborado pelo engenheiro português Antônio José da Silva Paulet. Ele foi o responsável pela implantação de um arruamento em quadrícula, na área a oeste do Riacho Pajeú.

Coube, então, ao arquiteto Adolfo Herbster em 1875, realizar a “Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios”, na qual constava um plano de expansão da malha xadrez da cidade, tornando Fortaleza mais acessível aos crescentes fluxos. Tal iniciativa já demonstrava um interesse inicial do poder público em disciplinar e ter certo controle sobre o crescimento da cidade.

Ante a expansão econômica de Fortaleza no fim do século XIX e a estreiteza dos vínculos com a Europa, convinha aos poderes públicos e elites promoverem um conjunto de reformas urbanas, com referenciais estéticos e materiais nos grandes centros europeus.

A Primeira República em Fortaleza foi marcada por essas diversas ações pontuais que, mesmo repercutindo em toda sua área urbanizada, revelavam *“estarem os segmentos de classes dominantes à época alheios a um pensamento em favor da sistematização destas intervenções, de diretrizes que sugerissem pensar a cidade na sua totalidade ou da possibilidade de investir no planejamento de longo prazo”*. (FERNANDES, 2004, p.24)

Até a década de 1930, apesar da crescente complexidade de sua vida urbana, Fortaleza atingiu uma determinada dimensão tangível e uma certa uniformidade de sua paisagem urbana. Contudo, desta década em diante, a capital vivenciou um enorme crescimento demográfico decorrente, sobretudo, do acentuado êxodo rural deflagrado por sucessivas secas. Tal explosão demográfica repercutiu na ocupação urbana da cidade, originando uma expansão espontânea e irregular, especialmente ao longo das vias de comunicação com o interior e ocasionando o surgimento das primeiras favelas.

A falta de articulação e planejamento da expansão e ocupação de Fortaleza ficou mais evidente ainda na “Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza”, realizada entre os anos de 1931 e 1932, na administração de Tibúrcio Cavalcante, despertando a necessidade de se propor um plano urbano para a cidade.

Foram então contratados, em 1933, os serviços do urbanista Nestor de Figueiredo⁵, já na administração do prefeito Raimundo Girão.

O plano de Nestor de Figueiredo foi a primeira tentativa de sistematização do crescimento urbano de Fortaleza depois do projeto de Adolfo Herbster de 1875 e das medidas embelezadoras e de melhoramentos de logradouros. Com base em princípios modernistas, propunha o zoneamento funcional, distribuindo as atividades urbanas segundo a orientação que a cidade prenunciava. (FERNANDES, 2004, p.27)

Ciente das intervenções urbanas promovidas nos principais centros brasileiros e internacionais, o plano de Figueiredo considerava a cidade numa dimensão espacial ainda não atingida, mas que já sugeria fortemente. Dentre suas principais propostas, destacaram-se: a definição de um zoneamento para a cidade, setorizando as diferentes atividades; a criação de bairros-jardim no perímetro urbano; a definição de zonas residenciais, de grande comércio e comércio varejista, industrial, hospitalar e universitária; alargamentos das vias radiais de penetração e sua conexão por vias periféricas concêntricas; a determinação de reservas de áreas verdes, como parques e jardins; e a localização de determinados edifícios públicos de acordo com o desenho urbano da cidade, criando grandes perspectivas. (SALES, 1996) Englobava ainda a implantação de uma via expressa perimetral, articulando os bairros sem demandar o cruzamento da zona central.

⁵ O urbanista se encontrava elaborando os planos das cidades do Recife e de João Pessoa, quando de sua contratação.

O Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza de Nestor de Figueiredo, entretanto, nunca foi efetivado. Álvaro Weyne, sucessor do prefeito Raimundo Girão, suspendeu os trabalhos, sucumbindo à pressão dos grandes proprietários de terras.

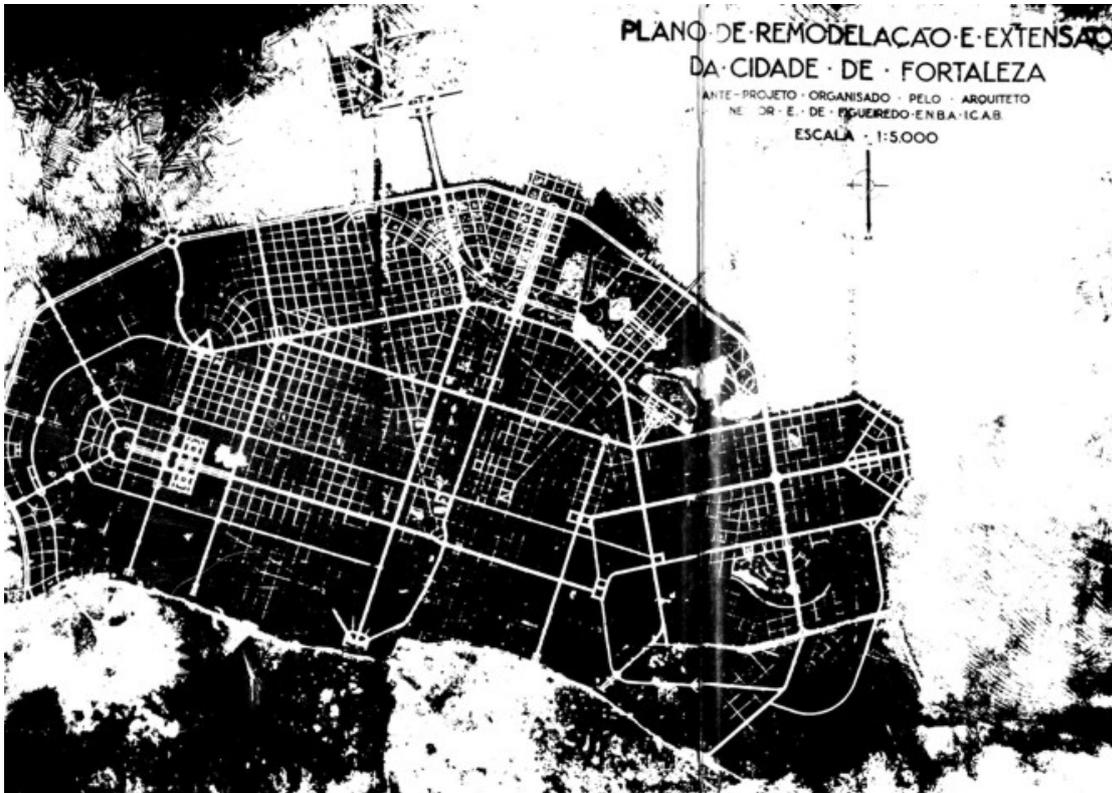


FIGURA 13

“Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado por Nestor de Figueiredo em 1933. Planta do sistema viário.

Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979.

No segundo censo de 1940, a população de Fortaleza alcançava a marca dos 180.185 habitantes, tendo a população mais que dobrado entre os anos de 1920 e 1940, conferindo à cidade uma dimensão surpreendente.

Em 1945, ganhou forma outra importante iniciativa de oferecer à capital um plano de desenvolvimento urbano. A convite do Interventor José Machado Lopes, o urbanista João de Saboya Ribeiro veio a Fortaleza, onde defrontou-se com seus principais problemas e colheu informações preliminares. Foi assim que, no início de 1947, o urbanista apresentou a síntese do Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, tendo sido sua contratação efetivada.



FIGURA 14

Vista Aérea de Fortaleza, na década de 1940.

Fonte: Museu da Imagem e do Som de Fortaleza.

Referenciado em mestres do urbanismo americanos e europeus, as propostas de Saboya Ribeiro foram reunidas em um memorial justificativo e 41 pranchas. Sua intervenção teve como premissa maior promover uma nova estrutura à cidade, respeitando, sempre que possível, a malha ortogonal e as vias radiais resultantes de sua evolução urbana, com um plano do tipo radial-perimetral.

Em seu memorial, Saboya Ribeiro (1955, p.232) sintetizou suas principais proposições:

- 1) – o traçado de um sistema de avenidas, em que procurámos (sic) assimilar o plano atual de um sistema radial-perimetral, favorecido, em parte, pela formação da própria cidade;
- 2) – o traçado de vias necessárias ao saneamento urbano, ao longo dos córregos que atravessam a cidade;
- 3) – a localização de novos espaços – praças, jardins, parques, reservas arborizadas, etc. – nos diversos bairros, antes que as construções nos mesmos se adensem;
- 4) – o aproveitamento do vale do Pajeú, nas adjacências do centro comercial, de modo a recuperar as áreas de valôr (sic) muito reduzido, transformando-as em áreas úteis e

necessárias ao embelezamento e extensão do centro urbano, destinando essas áreas à formação de um centro cívico;

5) – criação de um bairro popular na zona do arraial Moura Brasil, aproveitando, destarte, uma zona de valor apreciável, para localização de habitações destinadas às classes populares, cuja atividade se processa no centro urbano e em suas adjacências;

6) – a articulação do sistema de transporte – ferrovias, portos marítimos e aeroportos – com o plano das avenidas, de modo a permitir a circulação da riqueza do Estado através da Cidade, sem perturbar o desenvolvimento desta, nem ser pelo mesmo perturbado;

7) – a fixação dos limites da cidade, que deverá conter uma população não inferior a 400.000 habitantes⁶.

Percebe-se que o plano de Saboya Ribeiro pretendia superar os modelos tradicionais que nortearam a evolução da cidade até então, através de uma moderna concepção de cidade, própria aos avanços tecnológicos, crescimento populacional e melhorias em infra-estrutura que Fortaleza vinha vivenciando. Suas idéias aproximavam-se do modelo de cidade-jardim de Ebenezer Howard e das teorias de Raymond Unwin⁷.

Além disso, o urbanista advertiu que um dos primeiros cuidados da municipalidade deveria ser com o preenchimento dos vazios urbanos, para que a cidade crescesse regularmente, possibilitando que as diversas zonas fossem dotadas de serviços de utilidade pública.

Para o centro da cidade, Saboya Ribeiro propunha a

reconstrução gradual do centro urbano, onde os atuais prédios, de 1 e 2 pavimentos, irão sendo substituídos por outros de altura moderada, o que permitirá ir alargando progressivamente as ruas centrais, de modo a poder concentrar maior população; a limitação de altura ao máximo de 23,50m, que julgamos indispensável fazer na zona central, com as restrições relativas aos pátios de iluminação e ventilação, manterão esse adensamento dentro de limites razoáveis, de modo a evitar a hipertrofia do centro da Cidade. (RIBEIRO, 1955, p.238)

⁶ No prazo previsto pelo urbanista de 50 anos.

⁷ “Essas diretrizes o aproximam do modelo de Howard da cidade-jardim: desenvolvimento a partir de círculos concêntricos conectados por grandes artérias e bulevares, articulando e hierarquizando bairros espacialmente diferenciados, entremeados por grandes áreas verdes para a fruição e o desafogo”. De Unwin apreende a importância do centro como espaço singular no contexto da cidade e da implantação, neste, dos edifícios oficiais e o papel complementar que caberia aos centros secundárias como espaços da instalação de equipamentos urbanos de apoio direto à comunidade como educação, lazer e cultura”. (FERNANDES, 2004, p.37-38)



FIGURA 15

“Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza” elaborado por Saboya Ribeiro em 1947. Planta do sistema viário com indicação dos circuitos de avenidas.

Fonte: FORTALEZA - CODEF/PMF, 1979.

Ao defender a criação de uma zona administrativa na área central, o urbanista ressaltou sua importância simbólica e histórica, além de reforçar seu domínio, acumulando as mais diversas atividades urbanas.

Assim como o de Nestor de Figueiredo, o plano de Saboya Ribeiro não foi executado. Fernandes, (2004, p.46) aponta que

a impraticabilidade do plano de Saboya Ribeiro deve-se, sobretudo, à recusa dos proprietários de imóveis do centro da cidade em aceitar a subtração de áreas construídas [...]. Some-se a isso a inação do poder público [...]. Outro fator, nada negligenciável, é que, a despeito de todos os efeitos positivos que se possam extrair do plano de Saboya Ribeiro, não se pode deixar de levar em conta o fato de o centro da cidade apresentar número significativo de construções de porte e valor relevantes para as condições econômicas da cidades.

Não se pode deixar de ressaltar que tais iniciativas foram esforços em oferecer à cidade um desenvolvimento urbano com base em planos abrangentes e até avançados para a época, além de elaborados de modo responsável e competente. Além disso, preconizavam a modernização da estrutura urbana e um novo modelo de cidade condizente com a importância regional que Fortaleza prenunciava.

6. A INFLUÊNCIA AMERICANA E O AMERICAN WAY OF LIFE

Em Fortaleza, a forte influência do cinema americano, a Segunda Guerra Mundial e, sobretudo, as crescentes aspirações à modernização resultaram em *“uma transposição [...] de um paradigma civilizatório inspirado na cultura francesa, mais ligado ao universo das belas letras [...], em direção a uma vertente calcada no progresso material e no poderio técnico, representado pela sociedade norte-americana”*. (SILVA FILHO, 2002, p.9)

Com a construção de três grandes salas de projeção em Fortaleza - Majestic Palace (1917), Cine Moderno (1921) e Cine Diogo (1940) -, o cinema tornou-se uma das principais atividades de lazer da cidade, difundindo amplamente na capital o estilo de vida americano, *the american way of life*. As películas americanas ditaram normas e costumes, desde a maneira de se vestir, cortar o cabelo, dançar e falar, até formas de relacionar-se.

Em 1943, a chegada de americanos ao Nordeste Brasileiro para a instalação de bases militares, sobretudo nas cidades de Fortaleza e Natal, aprofundou ainda mais o processo de transformação cultural e a influência norte-americana. Na cidade, foram fundadas as bases aéreas do Pici e do Cocorote. Até 1946, foi constante o circular dos oficiais estrangeiros na capital.

A vitória no conflito mundial só reforçou a já bem-sucedida imagem norte-americana de terra da liberdade e do progresso. A idolatria aos soldados ianques era um fato no Brasil, especialmente em Fortaleza. Tal influência despertava ainda mais nos habitantes da cidade uma vontade e um fascínio pelos paradigmas modernos vindos de fora, mesmo que a cidade não dispusesse, efetivamente, de meios materiais para implementá-los. A esse paradoxo entre o “querer” e o “poder ser”, Marshall Berman chamou de “modernismo do subdesenvolvimento”⁸.

⁸ “O modernismo do subdesenvolvimento é forçado a se construir de fantasias e sonhos de modernidade, a se nutrir de uma intimidade e luta contra miragens e fantasmas. Para ser verdadeiro para com a vida da qual emerge, é forçado a ser estridente, grosseiro e incipiente. Ele se dobra sobre si mesmo e se tortura por sua incapacidade de, sozinho, fazer a história, ou se lança a tentativas extravagantes de tomar para si toda a carga da história. Ele se chicoteia em frenesim de auto-versão e se preserva apenas através de vastas reservas de auto-ironia. Contudo, a bizarra realidade de onde nasce esse modernismo e as pressões insuportáveis sob as quais se move e vive – pressões sociais e políticas, bem como espirituais – infundem-lhe uma incandescência desesperada que o modernismo ocidental, tão mais à vontade nesse mundo, jamais conseguirá igualar”. (BERMAN, 1995, p.220)

A “política da boa vizinhança”, criada por Roosevelt na conquista de aliados, completava-se assim, através dos filmes, dos objetos e dos costumes. E Fortaleza aceitava “*sem reclamar, ao contrário, muito empolgada, as tralhas que a super-potência nos impingia*”. (LOPES, 1988, p.168)

A “fetichização dos objetos” vivenciada pela cidade também estava diretamente atrelada a este processo de americanização. O crescente consumo legitimava-se e tinha como grande apelo a sua origem: *made in USA*.

Através das vitrines, do cinema e da crescente publicidade, os fortalezenses exerceram seu fascínio em adquirir os novos artefatos industriais que, menos por necessidade prática, conferiam *status* e a sensação de estar antenado com as principais metrópoles mundiais.

A publicidade teve um papel fundamental no desenrolar desse apelo ao consumo e à mercadoria-fetice. A aquisição dos novos artefatos era constantemente associada a uma atitude “moderna”, que conferiria ao consumidor conforto, praticidade, higiene e economia, atributos próprios de uma sociedade civilizada e em dia com o progresso.



UNITARIO
Página 5
Domingo, 1 de maio de 1938

CEARA' TRAMWAY, LIGHT & POWER Co. LTD.

Energia elétrica para Luz e Força. A energia elétrica é o fator principal para a eficiência das Indústrias e para a comodidade do lar. V. S. já possui um REFRIGERADOR ELETRICO? A pequena fabrica de gelo para uso domestico é a unica que funciona automaticamente, com um dispendio insignificante!

As vantagens do «Refrigerador Elétrico» :

- 1.º—**Absoluta Tranquilidade.** É inteiramente automatico e não requer vigilância.
- 2.º—**Funcionamento Silencioso.** Não trepida nem incomoda. A uma distancia de meio metro não se percebe se está ou não em funcionamento.
- 3.º—**Maior Durabilidade.** O seu maquinismo, hermeticamente fechado, em todas as partes moveis protegidas da humidade, da poeira e de outros agentes de estragos.
- 4.º—**Economia.** Diminuo consumo de energia, graças á pequena potencia do motor que o aciona e á construção especial da camera frigorifica.
- 5.º—**Higiene.** Não possui tubulação, fios, nem maquinismo á vista para aglomerar a poeira.
- 6.º—**Mobilidade.** É facilmente transportavel e pode ser instalado em qualquer lugar, onde exista uma simples instalação elétrica.
- 7.º—**Comodidade.** Não requer o uso inconveniente de fosforo nem instalação de corrente d'agua.

Outros aparelhos indispensaveis á comodidade do lar :

V. S. possui um **TOSTADOR ELETRICO para pão**? Uma **CHALEIRA ELETRICO**—aparelho indispensavel nas casas de familia de tratamento?

Um **FERRO DE ENGOMAR ELETRICO**—aparelho que, ligado á corrente elétrica durante 5 minutos fica convenientemente quente para ser usado, dando um engomado rapido e limpo?

Um **AQUECEDOR ELETRICO**—unico meio de se obter sem dispendio e incomodo agua fervida em poucos minutos?

Um **VENTILADOR ELETRICO**—indispensavel ás casas pouco ventiladas?

V. S. já adquiriu uma **Vassoura elétrica**—adaptavel em qualquer tomad de corrente existente nas instalações elétricas domiciliaries e que limpa de modo admiravel o soalho sem empoeirar os móveis?

A uma familia de tratamento é indispensavel o nso, no banheiro, de um **aparelho elétrico para aquecer agua**

FIGURAS 16 e 17

Anúncios associando o consumo de objetos à uma atitude moderna.
Fonte: Jornal “O Unitário”, 03/05/1938 e 01/05/1938.

O emprego de vitrines nas lojas do centro da cidade também causou grande impacto no cotidiano da cidade, atraindo a atenção dos pedestres e conferindo sofisticação e prestígio aos estabelecimentos comerciais que as adotavam. Na década de 1940, por exemplo, tornou-se hábito das famílias irem ao centro da cidade simplesmente para olhar as vitrines, num culto não somente ao objeto, mas também ao deleite de sua imagem.

As demandas por leveza, mobilidade, resistência e transparência fizeram também dos artefatos plásticos um dos grandes atrativos. Por responder muito melhor que o vidro ao ritmo ágil, veloz e de intenso fluxo da sociedade, o plástico tornou-se alvo da predileção de todos.

Esboçava-se, então, uma incipiente sociedade de consumo, que se expandiria nas décadas seguintes. Percebe-se, aqui, uma modernidade técnica desatrelada de uma cultura técnica, residindo a lógica do consumo na sedução estética, na mitologia do bem-estar, no forjar de uma felicidade mensurável, na compulsão do conforto, na ostentação simbólica e na atração pela novidade, ao invés de deter-se na real utilidade e praticidade dos artefatos.

7. BIBLIOGRAFIA

BERMAN, Marshall. "Tudo o que é Sólido, Desmancha no Ar". 12ª Edição. São Paulo, Cia das Letras, 1995.

CASTRO, Liberal de. "Cartografia Urbana Fortalezaense na Colônia e no Império e Outros Comentários". In: "A Administração Lúcio Alcântara". Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1982.

_____. "Arquitetura Eclética no Ceará". In: "Ecletismo na Arquitetura Brasileira". Fabris, Annateresa (org). São Paulo, Nobel / Edusp, 1987.

DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. "Aldeota, um Bairro em Mutação". Monografia do Curso de Aperfeiçoamento em Arquitetura e Instrumentação Crítica, UFC. Fortaleza, 1984.

_____. "Arquitetura e Estrutura: O Uso do Concreto Armado em Fortaleza". Dissertação de Mestrado em Edificações, UFC. Fortaleza, 2001.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. "Transformações Espaciais no Centro de Fortaleza: Estudo Crítico das Perspectivas de Renovação Urbana". Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente, UFC, Departamento de Geografia. Fortaleza, 2004.

FORTALEZA – CODEF/PMF. "Fortaleza: Evolução Urbana (1603-1979)". Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1979.

FORTALEZA, Prefeitura de. "Código Municipal". Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1932.

GIRÃO, Blanchard. "O Liceu e o Bonde – Na Paisagem Sentimental da Fortaleza-Província". Fortaleza, ABC Fortaleza, 1997.

GIRÃO, Raimundo. "Geografia Estética de Fortaleza". 2ª Edição. Fortaleza, Banco do Nordeste do Brasil S.A , 1979.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. "Verso e reverso do Perfil Urbano de Fortaleza (1945-1960)". 2ª Edição. São Paulo, Annablume, 2003.

LOPES, Marciano. "Royal Briar – A Fortaleza dos Anos 40". 2ª Edição. Fortaleza, Gráfica Editora Tipoprogresso, 1988.

NOBRE, Geraldo da Silva. "O Processo Histórico da Industrialização no Ceará." Fortaleza, SENAI, 1989.

NOBRE, Geraldo. "Água para o Progresso de Fortaleza". Fortaleza, Secretaria de Cultura e Desporto, 1981.

LEITE, Ary Bezerra. "História da Energia no Ceará". Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha, 1996.

PONTE, Sebastião Rogério. "A Cidade Remodelada (1889-1930)". In: "Fortaleza: A Gestão da Cidade (Uma História Político-administrativa)". Fortaleza, Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

_____. "Fortaleza Belle Époque: Reformas Urbanas e Controle Social 1860-1930". 2ª Edição. Fortaleza, Fundação Demócrito Rocha e Multigraf Editora, 1999.

_____. “A Belle Époque em Fortaleza: Remodelação e Controle”. In: “Uma Nova História do Ceará”. SOUZA, Simone de (org.). Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2000.

PREFEITURA DE FORTALEZA. “Código Municipal”. Fortaleza, Tipografia Minerva, 1933.

RIBEIRO, Francisco Moreira. “Fortaleza: de Cidade a Metrópole (1945-1992)”. In: “Fortaleza: A Gestão da Cidade (Uma História Político-administrativa)”. Fortaleza, Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

RIBEIRO, J. de Saboya. “Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza”. In Revista do Instituto do Ceará, TOMO LXIX, Ano LXIX. Fortaleza, 1955.

SALES, José M. “O Desenho da Cidade Moderna de Fortaleza: Um Estudo dos Planos Saboya Ribeiro e Hélio Modesto”. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano, UFPE. Recife, 1996.

SCHRAMM, Solange. “Memórias de Iracema”. In: Portal Vitruvius. São Paulo, Dezembro de 2003. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc083/mc083.asp>>

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. “Paisagens do Consumo – Fortaleza no Tempo da Segunda Grande Guerra”. Coleção Outras Histórias. Fortaleza, Museu do Ceará e Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2002.

SILVA, Pedro Alberto de Oliveira. “Pequena História da Telefonia no Ceará”. Fortaleza, Teleceará, 1982.

SOUZA, Simone de; “O Município e a Centralização Política”. In: “Fortaleza: A Gestão da Cidade (Uma História Político-administrativa)”. Fortaleza, Fundação Cultural de Fortaleza, 1995.

SOUZA, Simone de. “Da “Revolução de 30” ao Estado Novo”. In: “Uma Nova História do Ceará”. SOUZA, Simone de (org.). Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2000.

SOUZA, Simone de (org.). “Uma Nova História do Ceará”. Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2000.