



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Maio de 2011
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

(RE) ORDENAR O XADREZ: PLANO DE SABÓIA RIBEIRO PARA A CIDADE DE FORTALEZA,
1947 A

Amíria Bezerra Brasil (UNIFOR) - amiriabrasil@gmail.com

Arquiteta e Urbanista – UFC, Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza – UNIFOR

José Clewton do Nascimento (UNIFOR) - jclewton@hotmail.com

Arquiteto e Urbanista – UFC, Doutor pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia – UFBA. Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza – UNIFOR

Alexandra de Paula Passos Carneiro (UNIFOR) - passos.a.p@hotmail.com

Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza – UNIFOR. Bolsista do Programa de Iniciação Científica da Fundação Edson Queiroz – (PROBIC/FEQ/UNIFOR)

INTRODUÇÃO

O início do planejamento urbano da cidade de Fortaleza, no século XIX, coincide com a consolidação da cidade na hierarquia cearense e a sua transformação em capital do estado do Ceará, o que culminou no seu aumento populacional e crescimento urbano desordenado.

Os primeiros planos propostos, ainda naquele século, buscaram ordenar a estrutura urbana da cidade e direcionar o seu crescimento, e foram apoiados nos Códigos de Obras que regulamentavam as construções. O foco principal desses planos foi a área central da atual cidade de Fortaleza, visto que era a área mais consolidada da cidade durante aquele período.

Assim, os planos do século XIX – plano de Silva Paulet e plano de Adolfo Herbster -, influenciaram consideravelmente grande parte da estrutura urbana do centro da cidade de Fortaleza, sendo responsáveis, principalmente pelo traçado viário existente.

Entretanto, no século XX, Fortaleza passa por muitas transformações em sua estrutura física, devido principalmente ao seu crescimento populacional intensivo que não foi acompanhado por um planejamento urbano. Passaram-se 4 décadas sem planos propostos, sendo somente em 1947 desenvolvido o primeiro plano daquele século.

Apesar de se propor a solucionar os diversos problemas da cidade, o plano de 1947 tem foco na área central, devido à sua importância histórica, econômica e urbanística, buscando articulá-la às demais áreas de expansão da cidade.

Assim, esse artigo tem como foco de estudo esse plano, buscando identificar quais as propostas feitas para a área central, como elas se relacionam com a estrutura do século XIX, e com as mudanças ocorridas. A análise abrange também uma avaliação em relação ao que foi realmente implementado a partir da proposta feita na década de 1940.

1. Início do Planejamento Urbano da Cidade de Fortaleza: o século XIX

O tardio processo de ocupação de Fortaleza, que até então se restringira a uma tentativa fracassada de Pero Coelho de Souza, foi iniciado em 1649, a partir da expansão holandesa, movida pela necessidade de estabelecer um pólo defensivo. Inicialmente, estabeleceu-se um forte, denominado “Shoonenborch”, às margens do Riacho Pajeú, em razão das condições favoráveis do local, em especial pelo fato de possuir colinas protetoras em suas redondezas. Esse ponto logo seria centro de irradiação das providências ligadas à exploração de minérios de prata e, conseqüentemente, um atrativo para adensamento.

Após a retirada dos Holandeses do país, em 1654, o Capitão-Mor Álvaro de Azevedo Barreto alterou o nome do forte para Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção. É nesse momento em que o território, antes sustentado por uma pequena aglomeração de cultivadores de algodão e de criadores de gado, acelera seu crescimento, a ponto de ser elevado à Vila, tornando-se, então, sede do poder da Capitania, no dia 13 de abril de 1726.

Entretanto, a Vila da Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção tinha pouca importância regional em comparação às outras vilas, como Aquiraz, Aracati, Icó e Sobral. Mesmo em 1799, quando a Capitania do Ceará tornou-se independente de Pernambuco e começou a comercializar diretamente com a Europa, Fortaleza permanecia a reboque de Aracati, que era o porto obrigatório do comércio com Pernambuco.

Nesse período, as habitações surgiam de forma desregulada, e só em 1818, o governo contratou o engenheiro Silva Paulet para traçar um plano de ordenamento para a Vila.

A proposta elaborada consistia num traçado em xadrez, que facilitava a circulação de pessoas e das mercadorias. Silva Paulet executou também a construção simbólica da Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção, no lugar do Forte Schoonemborch e de outros edifícios. Pela primeira vez, propunha-se um plano de ordenamento físico. Na planta de Paulet, observa-se que, além da tentativa de ordenar a área a partir do traçado xadrez, ocorreu também o intuito de promover a abertura de vias a partir do alinhamento de edifícios na área central, assim como a implantação de uma via de expansão ao leste, chamada de Picada do Macoripe.

Na época, as regulamentações urbanísticas e construtivas consideravam o nivelamento das calçadas, o método construtivo das casas, além de poucas posturas nas construções. Havia também um empenho do engenheiro e da Câmara Municipal quanto à fiscalização do cumprimento dessas regulamentações.

A principal influência que essa planta gerou na cidade de Fortaleza foi o traçado xadrez proposto, que permanece por toda a área central da cidade ainda hoje. Outros elementos, apesar de não serem propostos pela planta foram identificados por Paulet, como a aglomeração populacional que surgia próximo à área portuária, vindo a se tornar um assentamento consolidado em condições precárias ainda hoje, e o Riacho Pajeú, principal elemento limitador do crescimento da cidade em direção leste, devido à dificuldade de ser ultrapassado (Figura 1).

Em 1823, atendendo às vontades da Câmara Municipal, Fortaleza é elevada à categoria de Cidade, tendo seus limites ampliados a partir da malha iniciada por Paulet.

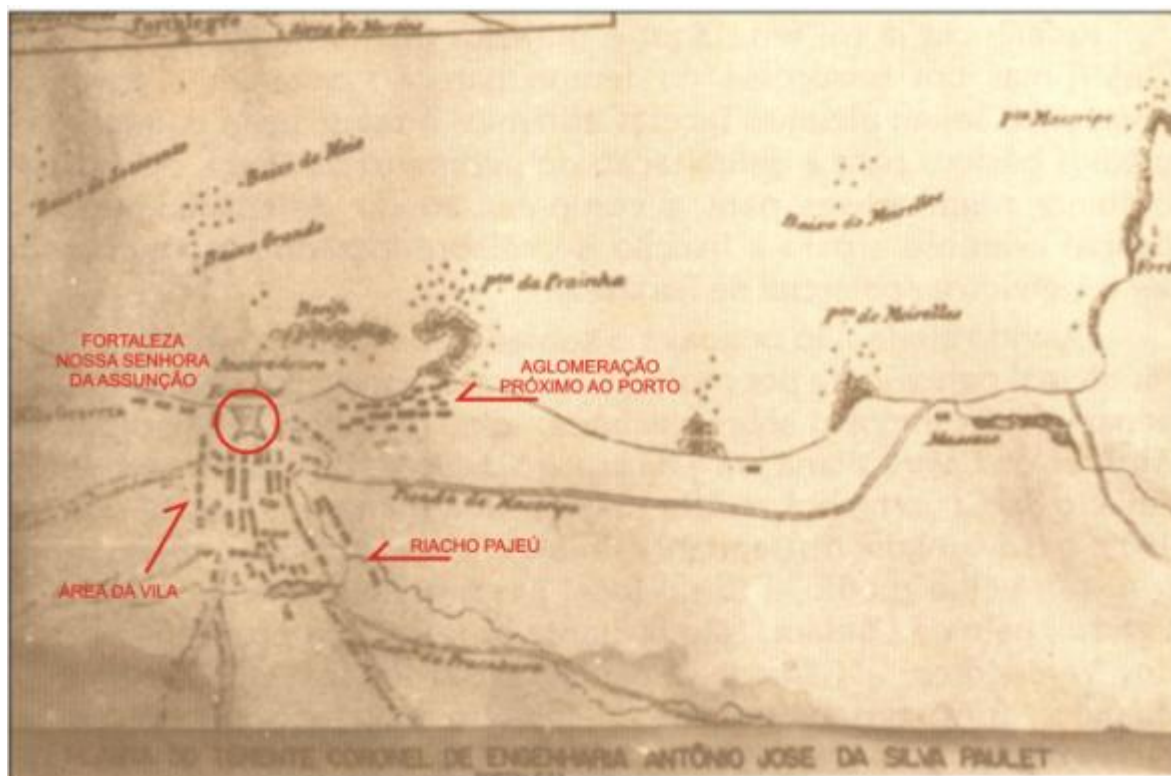


Figura 1. Planta de Silva Paulet, 1812, modificada pelos autores

Fonte: MUNIZ, 2006, p. 117

Em 1865, Padre Manoel do Rego traça uma planta de levantamento da cidade, entretanto com grandes imprecisões devido à falta de tecnologia da época (Figura 2). A planta considerava a expansão da cidade para oeste e o traçado de novas ruas para leste, ultrapassando o Riacho Pajeú e conectando-se ao adensamento do porto. Apesar de ter o objetivo de ser uma representação da realidade, a planta não expressava a situação existente e conseqüentemente não representa também um planejamento da cidade, não sendo, portanto, um plano.

O fim do século XIX marca o fechamento dessa primeira fase de planos para Fortaleza. A contratação de Adolfo Herbster, “arquiteto da Câmara” finaliza aquele século com o desenvolvimento de três plantas que se configurarão como os primeiros planos oficiais para a cidade, e consolidam a fase de planejamento da área central de Fortaleza até quase meados do século XX.

Em um contexto de efervescência cultural, quando Fortaleza iniciava sua hegemonia na rede urbana cearense e tinha seu crescimento acentuado, Adolpho Herbster, propunha intervenções urbanísticas significativas, como a construção de diversos edifícios públicos na área central, a criação de um Código de Posturas e um primeiro plano de drenagem para a cidade. Seu maior feito foi a elaboração de três plantas nos anos de 1859, 1863, 1875 e

1888, fundamentais para o entendimento da expansão urbana de Fortaleza na segunda metade do século XIX.

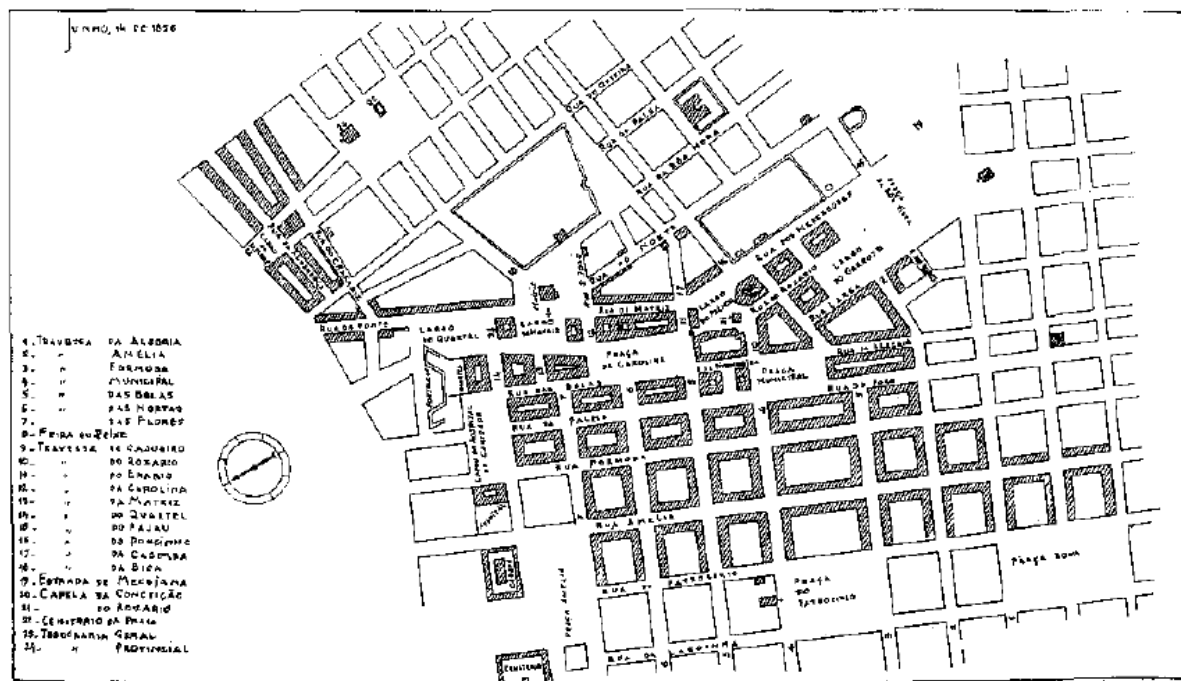


Figura 2. Planta Padre Manoel Rego

Fonte: CASTRO, 1994, p. 65

A primeira tratava-se da *Planta Exacta da Capital do Ceará*, de 1859, que, mais do que uma proposta, apresentava uma representação fiel da cidade. Demonstrava vetores de crescimento para oeste e para o sul, além de algumas ruas localizadas na região hoje conhecida como Prainha. A limitada área central exposta na planta corresponde, hoje, às atuais Conde d'Eu (Rua da Matriz) e Sena Madureira (rua dos Mercadores), indo a oeste até a Senador Pompeu (Rua Amélia) e à norte pelo largo que hoje corresponde ao Passeio Público. Desse centro partiam as estradas que conduziam à Caucaia (Soure), Parangaba (Arronches), Messejana, Aquiraz e Mucuripe (Macoripe). Verificou-se a existência do núcleo da "praia" – atividades portuárias – da Praça da Alfândega, no local em que hoje é a sede da Capitania dos Portos. Nesse momento, já estavam traçadas as Ruas da Alfândega (Dragão do Mar) e da Praia (José Avelino), esta última estabelecendo ligação com a cidade por intermédio da Rua da Ponte (Avenida Alberto Nepomuceno). A cidade já contava também com a existência de algumas praças, como a antiga Feira Nova (Praça do Ferreira), a praça do Paiol (Passeio Público), a praça Carolina (espaço hoje ocupado pelos prédios dos Correios, do Banco do Brasil e do Palácio do Comércio), praça do Palácio (General Tibúrcio)

e Praça do Garrote (dos voluntários), contígua à lagoa homônima (lago da Cidade da Criança) (Figura 3).

É importante também destacar algumas radiais que faziam a conexão do centro com a periferia da cidade.

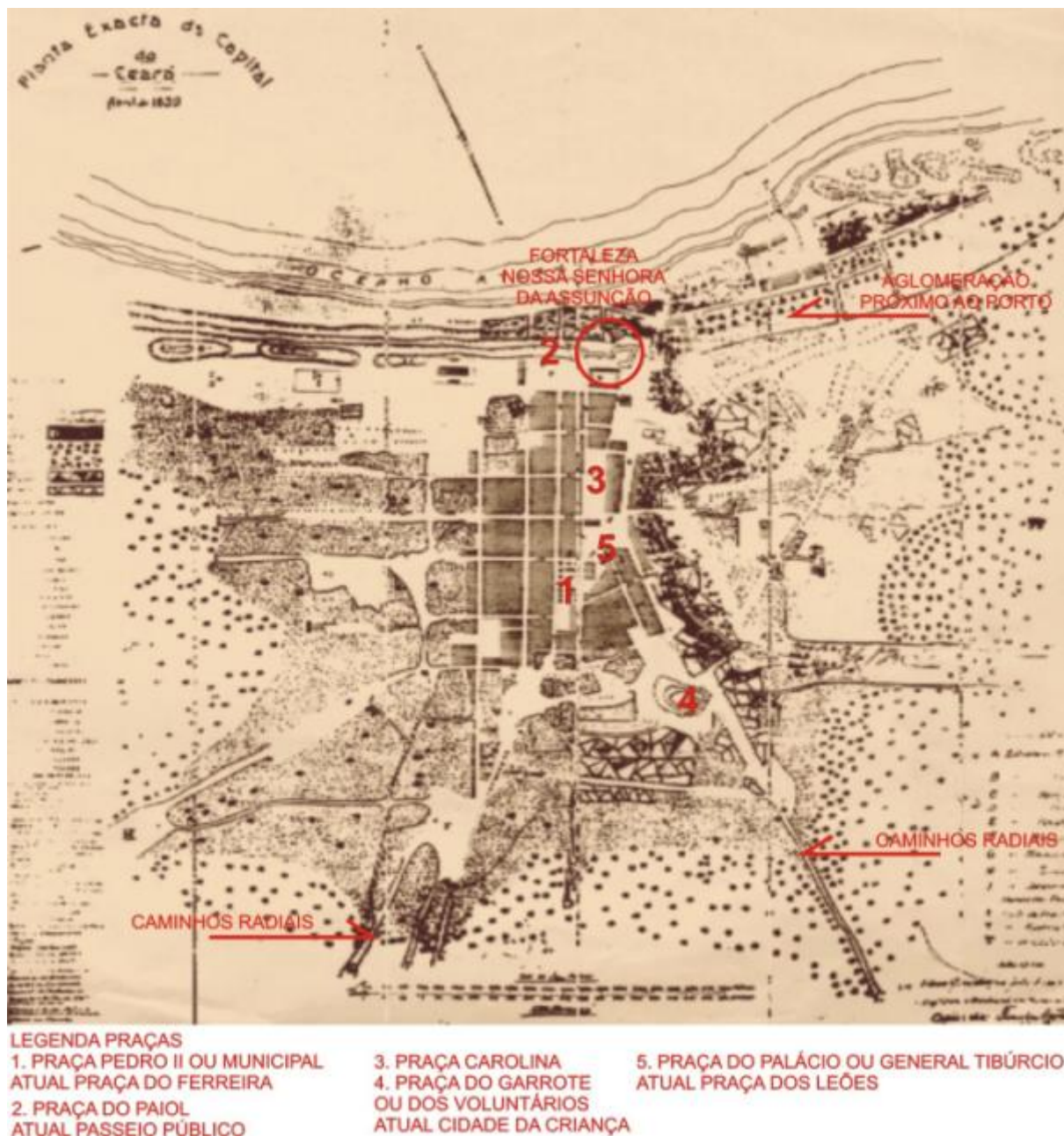


Figura 3. Planta Adolfo Herbster, 1959, modificada pelos autores

Fonte: MUNIZ, 2006, p. 120

Nesse período, devido à falta de algodão americano, escasso por conta da Guerra de Secessão nos Estados Unidos, a cidade tornou-se o principal exportador do produto para a

Inglaterra, o que desencadeou uma prosperidade econômica, que sofria, contudo, com severos obstáculos, resultantes de problemas presentes desde o início da ocupação do local, como o solo arenoso, a falta de água e a dificuldade de exercer as atividades portuárias.

A *Planta Topographica da cidade da Fortaleza*, de 1863, marcava a transcrição da planta “reformada” da cidade nos fins de 1861 e constituía um plano de expansão urbana claramente proposto (enquanto a de 1859 seria um retrato gráfico da cidade). A planta indicava a zona já edificada (praticamente a mesma representada em 1959) e oferecia uma área projetada para expansão que equivaleria a seis ou sete vezes a região ocupada pela cidade na ocasião. Para o sul, a malha atingia apenas a Rua Meton de Alencar, mas, para leste e oeste, cobria uma largura de cerca de dois quilômetros, desde a atual Rua João Cordeiro até a Praça Gustavo Barroso (Praça do Liceu). Nessa época, havia, por parte da Câmara Municipal e de Herbster, uma preocupação com o embelezamento da cidade, que se concretizava através de projetos de novas praças, entre as não construídas, como a Praça da Leopoldina, Praça do Collegio, Praça Izabel e a Praça Croatás. Essa planta, entretanto, não foi analisada pois faltam registros, não sendo então somada ao total de plantas desenvolvidas por Herbster.

Em 1875, elabora-se a *Planta Topográfica da Cidade de Fortaleza e Subúrbios*, que tem como ponto principal a proposta de um plano de expansão para a cidade. Destacam-se principalmente os “boulevards” periféricos, que correspondem hoje às avenidas do Imperador, Duque de Caxias e Dom Manuel, caracterizadas por intenso fluxo de veículos da zona central de hoje (Figura 4). A expansão ocorreu pela malha ortogonal, eliminando várias radiais e formando uma malha radioconcêntrica:

Sem dúvida, era desejo de Herbster levar a malha ortogonal ao mais longe possível, encontrando as radiais que no começo do século partiam da Praça da Matriz ou da Praça Carolina, quer dizer, dos dois primeiros espaços públicos da vila primitiva. A malha ortogonal, expandindo-se, eliminou várias radiais. Não todas, mas as que permaneceram passaram a iniciar-se em pontos relativamente distantes da parte central da cidade, algumas delas sem interligação direta com a cintura de avenidas há pouco referidas." (CASTRO, 1994, p. 68)

A atual Rua Justiniano de Serpa já estava totalmente definida, bem como sua paralela, Rua Dom Jerônimo. Já se divisa, também, a atual Avenida 13 de Maio (delineada no trecho atualmente compreendido entre a Rua Marechal Deodoro e a Rua Dom Jerônimo).



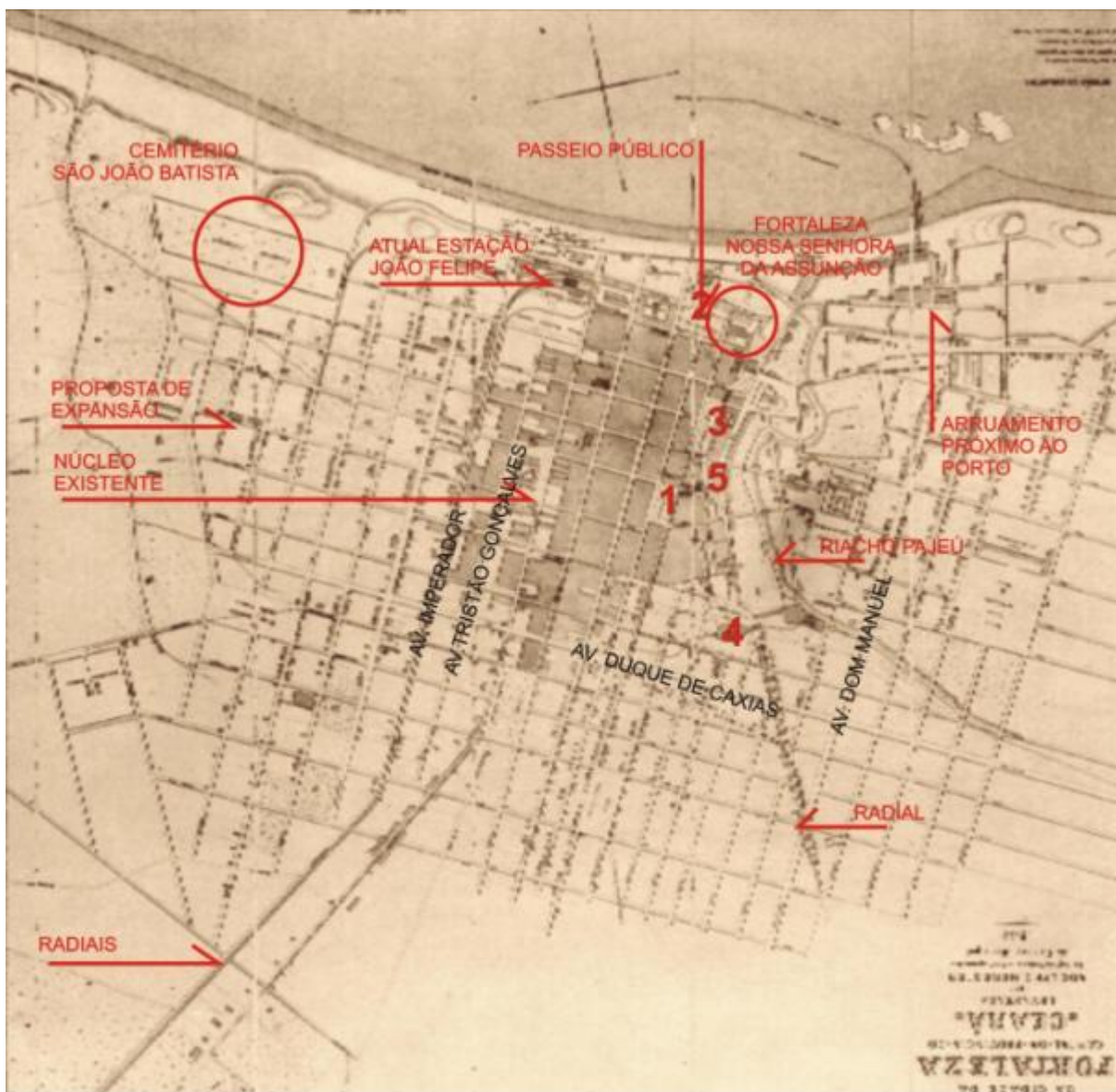
Figura 4. Planta Adolfo Herbster, 1975, modificada pelos autores

Fonte: MUNIZ, 2006, p. 124

Observou-se também a existência da Estação Ferroviária, onde hoje se encontra a Estação João Felipe, assim como a designação do Passeio Público, tal como é conhecido, ainda que a inauguração oficial das obras ocorresse apenas em 5 de junho de 1888.

Verifica-se também o dimensionamento das vias, com larguras de 50, 60 e 70 palmos (11,00, 13,20 e 15,40m) para as ruas e 100 palmos para as avenidas. Calçadas com 2 varas de largura (10 palmos ou seja, 2,20m) e quarteirões com comprimento variado entre 100 e 130 varas (110 a 143m). Os lotes estreitos e profundos, como herança da colonização portuguesa, prevaleciam.

Quando já aposentado, Adolpho Herbster entrega à cidade a Planta de 1888, uma atualização da planta de 1875, incluindo apenas expansões e urbanizações das radiais, uma expansão física programada da cidade. Boa parte das quadras representadas nos desenhos não se encontravam construídas. Essas radiais seriam as estradas de fuga para o interior, hoje praticamente reduzidas a três: Messejana, Arronches (Parangaba) e Soure (Caucaia) (Figura 5).



- LEGENDA PRAÇAS**
- | | | |
|---|--|--|
| 1. PRAÇA PEDRO II OU MUNICIPAL
ATUAL PRAÇA DO FERREIRA | 3. PRAÇA CAROLINA | 5. PRAÇA DO PALÁCIO OU GENERAL TIBÚRCIO
ATUAL PRAÇA DOS LEÕES |
| 2. PRAÇA DO PAIOL
ATUAL PASSEIO PÚBLICO | 4. PRAÇA DO GARROTE
OU DOS VOLUNTÁRIOS
ATUAL CIDADE DA CRIANÇA | |

Figura 5. Planta Adolfo Herbster, 1888, modificado pelos autores
 Fonte: MUNIZ, 2006, p. 126

Com o objetivo de conectar pontos de interesses distantes, inseriu-se um sistema de linhas de bondes de tração animal.

É interessante observar a existência, já nesse período, do Arraial Moura Brasil, às costas da Estação Ferroviária. Essa era uma área de assentamento precário, consolidada a partir da migração de famílias advindas do sertão em fuga das grandes secas que aconteceram no século XIX. Apesar da conformação dessa área, nenhum plano do século XIX considerou a sua existência em suas propostas.

Assim, a partir desses planos, e influenciada pelo crescimento natural, se conformou a área central de Fortaleza. Muito do que foi planejado permanece até hoje e a estrutura urbana é resultante desse processo.

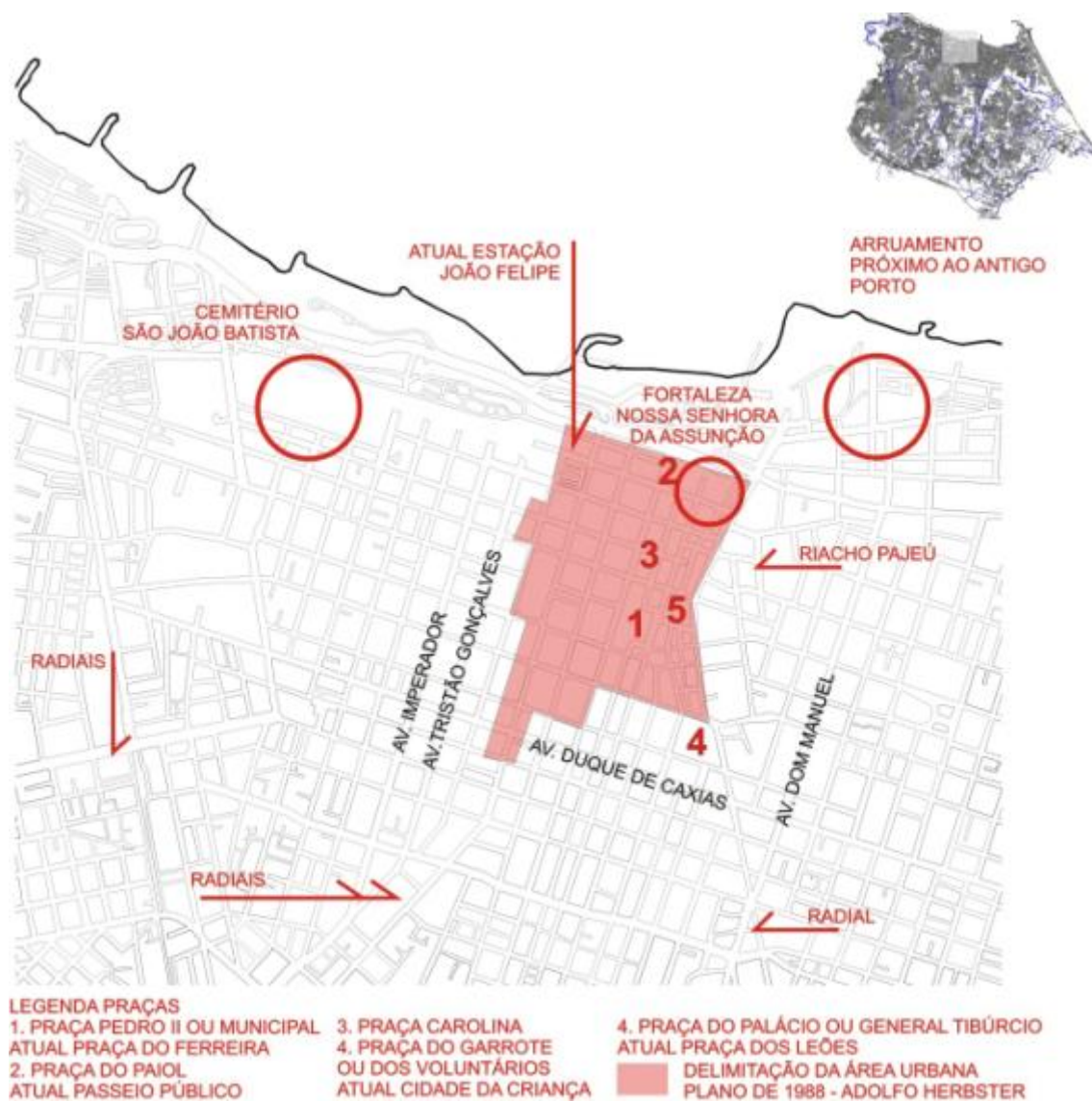


Figura 6. Mapa Fortaleza Atual, modificado pelos autores

Fonte: Base Cartográfica ACCIOLY, 2008

2. O Planejamento Urbano da Cidade de Fortaleza no início do Século XX

Identificamos, então, que durante todo o século XIX a cidade de Fortaleza cresceu de maneira bastante intensa e os planos propostos no final daquele século, na tentativa de ordenar o crescimento da cidade, terminaram influenciando a conformação urbana da área central, que correspondia a quase totalidade da cidade durante o período. Assim, a conformação da área central, que partiu do traçado xadrez proposto por Silva Paulet, desenvolveu-se a partir dos planos de Adolfo Herbster. Segundo Sabóia Ribeiro:

Quem examinar a planta da Cidade de FORTALEZA descreve facilmente as diversas etapas do seu desenvolvimento, que começou dominando as margens do córrego Pajeú próximo à sua embocadura. Ali, junto à Fortaleza que lhe daria o nome, nasceu e cresceu o núcleo primitivo, onde a 'lei da persistência do traçado' permitiu até hoje a conservação de suas linhas mestras. (RIBEIRO in RIC: 1955, p. 217)

Durante o século XX a cidade continua com intenso processo de crescimento populacional. Já no início deste século Fortaleza era a 7ª cidade em população do Brasil, e a principal causa desse acontecimento eram os processos migratórios causados pelas secas periódicas que assolavam o interior do estado e que expulsavam as pessoas para a capital.

O rápido crescimento da cidade provocou diversas mudanças para Fortaleza, a começar pelo intenso processo de urbanização. A cidade foi então se transformando através da construção de edifícios para abrigar os recém-chegados e em conseqüência da grande aglomeração de pobreza que foi se concentrando na capital, re-surgindo, então, a preocupação do poder público com o ordenamento da cidade.

Algumas obras foram feitas, mas centraram-se muito mais no atendimento à infra-estrutura urbana, como construção do sistema de abastecimento de água e esgoto subterrâneo, do que no planejamento do crescimento da cidade.

E foram assim, as primeiras décadas do século XX, principalmente dedicadas às obras de saneamento e embelezamento urbano, e faltando um planejamento amplo da cidade. A não continuidade das gestões dos prefeitos também contribuíram para essa falta de um plano global para Fortaleza.

As transformações acirraram-se com a chegada do automóvel, a partir da década de 1910. Essa mudança possibilitou a saída da população de maior renda do centro da cidade, área que estava bastante degradada devido ao crescimento do setor comercial à chegada dos imigrantes advindos das secas, que terminaram se fixando nos bairros contíguos ao centro. Essa transferência da população de rendas mais altas também se deu sem um prévio planejamento, somente a partir de alguns investimentos principalmente privados, o que

modificou tanto os bairros de destino dessas famílias, quanto a ligação entre o centro e esses bairros.

Na década de 1930 a situação urbana de Fortaleza já era bastante preocupante. A cidade enfrentava diversos problemas como a maioria das cidades brasileiras, ausência de infraestrutura, serviços urbanos e ordenamento territorial. Apesar de só haverem intervenções pontuais, e não um planejamento global, as administrações públicas começam a se preocupar com a remodelação da cidade a fim de torná-la *moderna* e *elegante*, como acontecia com outras capitais brasileiras.

Em 1932 foi proposto um novo Código de Posturas na tentativa de organizar as edificações que estavam sendo erguidas. Mas somente em 1933, o prefeito Raimundo Girão retoma a iniciativa de planejar Fortaleza e propõe a elaboração do Plano de Remodelação.

[...] só em 1931 é que novamente se pensaria, com disposição num plano de urbanização. Prefeitos municipais realizadores como Guilherme Rocha, Ildefonso Albano e Álvaro Weyne, ajardinaram praças, construíram obras, porém foram alheios a qualquer pensamento em favor da sistematização imprescindível.

O Prefeito Tibúrcio Cavalcante fez sentir, no relatório apresentado, em setembro de 1932, à Interventoria Federal, a necessidade inadiável de ser adotado tal plano e consultado um urbanista a respeito.

Mas ao seu sucesso – Dr. Raimundo Girão (193-1934) é que tocaria a oportunidade de contatar o urbanista e raciocinar em termos decididos na solução do problema. (GIRÃO *apud* MUNIZ, 2006, p. 80).

Nesse período se retoma a intenção de planejamento urbano de Fortaleza como feito no século XIX, e é proposto um novo plano em 1933 pelo urbanista Nestor de Figueiredo. Porém seu desenvolvimento não foi aprovado pela Câmara, e o plano não chegou a ser finalizado. O plano centrava-se, como os seus antecessores, na área central de Fortaleza (Figura 7).

Somente em 1947, com a proposta de Sabóia Ribeiro é feito o primeiro plano para cidade de Fortaleza do século XX, e tem a árdua meta de reverter problemáticas urbanas acumuladas durante mais de 40 anos de crescimento desordenado, em uma cidade que já possuía uma população de cerca de 200.000 habitantes.

O principal desafio do plano, que será focado nessa pesquisa, é possibilitar o ordenamento da cidade de Fortaleza, articulando a área central às áreas de expansão da cidade, possibilitando uma melhor relação entre a área planejada do século XIX e as novas áreas da cidade, que cresceram desarticuladas.

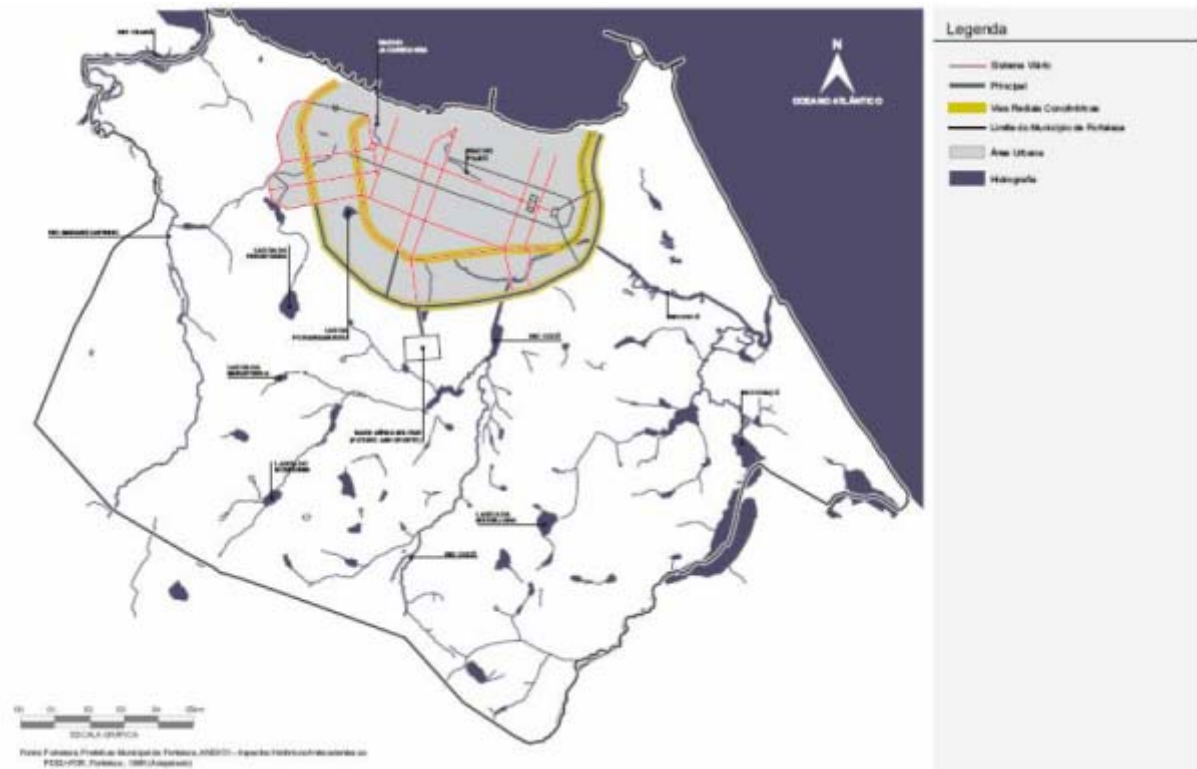


Figura 7. Plano de Remodelação e Expansão da Cidade de Fortaleza (1933)
 Fonte: MUNIZ, 2006, p. 139

3. Plano Diretor para Fortaleza, Sabóia Ribeiro, em 1947

Segundo Sabóia Ribeiro, o crescimento desordenado de Fortaleza, no início do século XX deu continuidade ao traçado xadrez, proposto no século XIX, mas perdeu a rigidez do plano de Herbster. Isso se deu, em consequência principalmente da abertura de algumas vias, a partir das principais radiais (Av. Bezerra de Menezes, Av. da Universidade, Av. Visconde do Rio Branco e Av. Santos Dumont), para fazer a ligação com as novas áreas nobres da cidade, feitas pela iniciativa privada, sem haver nenhum planejamento, ou diretriz urbanística para tanto.

Segundo ele, os problemas não se deram somente em consequência do crescimento desordenado, mas porque, apesar da importância dos planos de Paulet e Herbster para a configuração urbana da cidade, estes planos incorreram a alguns erros, que necessitariam ser corrigidos:

O erro de Paulet foi não haver coordenado os planos de Oeste e Leste entre si, nem ter promovido a reforma do núcleo do Pajeú, articulando os dois planos anteriores”.

(...) Por sua vez, Herbster não promoveu a necessária articulação entre o plano de xadrez que sistematizara e as vias radiais que hoje formam a

espinha dorsal do desenvolvimento dos diversos bairros, ontem caminhos que vivificavam as relações do interior com a capital.

(...) Pode-se dizer que, na correção desses dois erros, está uma solução do problema de remodelação da cidade de Fortaleza”. (RIBEIRO *in* RIC, 1955, p. 227).

Sabóia Ribeiro propõe então um novo plano para Fortaleza que, apesar de ter como foco principal também a área central, abrange o restante da cidade. Para ele, o ordenamento do centro, e conseqüentemente sua re-valorização, dependia da estruturação urbana da cidade como um todo, incluindo a ligação daquela área com as áreas de expansão.

Na análise realizada acerca do traçado urbano da cidade de Fortaleza, onde foi identificado que este é formado pela combinação de dois tipos – radial e xadrez – Sabóia Ribeiro identifica que a grande desvantagem da malha em xadrez implantada em Fortaleza se observa do ponto de vista do tráfego, mostrando a necessidade de se modificar a estrutura dos traçados ortogonais para responder as necessidades apresentadas à época.

Era necessário, portanto, dotar a cidade de uma “nova estrutura urbana, *“a qual, sem ferir a fundo a sua forma atual, faria também pesar as exigências de uma cidade moderna”*”. Neste sentido, o objetivo maior da proposta de Sabóia Ribeiro consistia em

dar a Fortaleza um plano geral que a enquadre no tipo radial-perimetral, aproveitando, sempre que possível, as diretrizes do seu traçado atual, condicionando ao todo urbano o sistema de transporte que afeta a cidade. (RIBEIRO *in* RIC: 1955, p. 231)

A proposta de Sabóia Ribeiro dá, então, continuidade ao traçado xadrez proposto ainda no século XIX, sugerindo, entretanto, uma articulação com as novas áreas da cidade, propondo que a extensão da cidade se articule de maneira mais orgânica com o traçado original da área central.

As principais intervenções do plano se deram em relação à estrutura viária, sendo propostos diversos tipos de vias como: radiais, perimetrais, transversais e diagonais, buscando consolidar uma hierarquia urbana que ordenasse o território. Utilizou-se, também, de talwegues nos diferentes córregos que atravessavam a cidade para facilitar o sistema de drenagem e o estabelecimento de esgotos sanitários, pois além da ordenação urbana, Fortaleza precisava de ampliação de sua infra-estrutura que não havia acompanhado o crescimento populacional.

Assim, o Memorial Descritivo da proposta define seis itens principais que serviriam como bases para o estabelecimento das premissas relativas ao referido plano de ordenamento urbano. A análise detalhada desses itens demonstra a preocupação do arquiteto em

articular as novas áreas da cidade com a área planejada do século XIX e a preocupação em re-valorizar o centro, mantendo seu traçado original, entretanto modificando, principalmente em dimensões, para se adequar às novas demandas.

Desenvolveremos, então, aqueles itens, relacionando-os às proposições definidas pelo plano para a área central da cidade, identificando, inclusive, que algumas dessas propostas, tendo em vista a não execução das premissas estabelecidas pelo referido plano, serão retomadas em planos posteriores, no que diz respeito tanto à elaboração do diagnóstico, quanto às propostas apresentadas.

No item 1, referente ao “Sistema de Avenidas”, a proposição de se criar novas avenidas em substituição a ruas ou avenidas de pequena largura, como forma de adequação da proposta ao plano radial-perimetral, aproveitando o quanto possível, a velha estrutura urbana, teria um vínculo direto com a área central da cidade, haja vista que esta área se apresentava como principal foco do fluxo da cidade (Figura 8). A proposição portanto, além de adequar o referido fluxo às “necessidades da cidade moderna” sob o ponto de vista do tráfego, visava também, a partir de uma distribuição mais equilibrada desse fluxo, o “desafogo” desta área central e, por conseguinte, a possibilidade de qualificar seus espaços, tanto sob o ponto de vista funcional, como sob o ponto de vista simbólico, como poderemos identificar nos itens seguintes.



Figura 8. Proposta para a zona central do Plano Diretor de Remodelação e Expansão da Cidade de Fortaleza (1947)

Fonte: MUNIZ, 2006, p. 152

Com relação ao item 2, “Novos parques, jardins e praças”, o vínculo apresentado com relação à “parte mais antiga da cidade”, se dá sob o ponto de vista da “boa referência” para a proposição dos novos espaços destinados aos parques, jardins e praças, nas áreas de expansão da cidade:

A parte mais velha da cidade, com suas numerosas e bem distribuídas praças e jardins públicos, nos dá uma excelente ilustração do quanto é necessário reservar espaços livres, um dos característicos da cidade moderna, tão bem compreendido pelos administradores do século passado que a cidade teve a ventura de possuir. (RIBEIRO in RIC: 1955, p. 233)

No item 3, “Aproveitamento do vale do Pajeú”, observamos uma considerável preocupação do urbanista, em buscar tratar o recurso hídrico não somente sob o ponto de vista ambiental, mas também sob os pontos de vistas simbólico e referencial na forma urbana.

Ao analisar a estrutura urbana de Fortaleza a partir dos planos anteriores, Sabóia Ribeiro já aponta certo “descaso” com o rio, sob o ponto de vista da não identificação deste recurso hídrico como referência na forma da cidade:

O plano de Fortaleza do século passado, que ficou praticamente contida nos limites dos ‘boulevards’ de Herbster, pode ser classificado como excelente quanto à disposição e número de praças públicas, à sistematização e largura das ruas, **não obstante haver o núcleo do Pajeú se mantido encrustado em meio da urbs, quase como um corpo estranho.** (RIBEIRO in RIC: 1955, p. 227). Grifo nosso.

Este “descaso”, no entanto, não era algo vinculado ao século XIX. Dizia respeito à própria concepção de nossos núcleos coloniais:

A cidade colonial adotou um sistema de ruas construídas nas margens do córrego Pajeú, deixando para este apenas uma servidão, nos fundos dos terrenos; antes mesmo que os lotes edificáveis fossem aproveitados devidamente, a cidade se estendeu com mais regularidade para outras zonas, deixando as margens do córrego na mesma situação de antanho, onde vastas áreas estão desaproveitadas, ocupadas por quintais e fundos de terrenos. (RIBEIRO in RIC: 1955, p. 234)

Para além de identificar que *“a recuperação dessas áreas torna-se indispensável”*, Sabóia Ribeiro aponta para o teor da proposta de recuperação, remetendo ao caráter simbólico e referencial do rio Pajeú para a cidade:

Nada mais interessante do que voltarmos ao berço da cidade, para transformá-lo, mediante um plano de urbanização adequado, numa região agradável aos olhos e útil à cidade.

(...) Acreditamos que a remodelação de toda a zona que vai desde a Praça da Sé até o Parque da Liberdade, descobrindo ambas as margens do Pajeú – este cortado por várias vias que ligarão a zona este à zona oeste da cidade – emprestará uma nova fisionomia à mesma, descobrindo belezas ainda não reveladas e que se encontram escondidas a dois passos da Praça do Ferreira. (RIBEIRO *in* RIC: 1955, p. 234)

Salientamos que a área do vale do Pajeú também será alvo de preocupação em planos posteriores, dos quais podemos citar a retomada das propostas no plano apresentado pelo urbanista Hélio Modesto, no ano de 1963.

Nos anos 1970, foi elaborada proposta de urbanização do vale do Pajeú, definida em etapas, das quais apenas a primeira etapa prevista foi executada (Figura 9). Atualmente, canalizado praticamente em toda a sua extensão, e com suas margens utilizadas como espaços destinados à resolução do problema de estacionamento na área central de Fortaleza, o “berço da cidade” ainda aguarda proposta que visem sua requalificação.



Figura 9. Riacho Pajeú

Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA, 1982



Figura 10. Riacho Pajeú 2010

Fonte: Acervo Próprio

O item 4, “O Bairro Moura Brasil”, vislumbra uma proposta de urbanização das habitações populares que configuram o referido bairro, que apresentavam um crescimento desordenado. Esta proposta está contextualizada a outras que vislumbram a possibilidade de uma maior articulação de toda a encosta marítima que vai desde o Passeio Público até a Escola de Aprendizes Marinheiros, com a orla.

A proposta para urbanização do Moura Brasil primava pela sua qualificação urbana, haja vista sua localização geográfica privilegiada:

Como a parte baixa do vale do Pajeú, o Arraial Moura Brasil está sendo objeto de levantamento cadastral, de modo a permitir que seja feito o projeto detalhado do aproveitamento dos terrenos para a construção de um bairro destinado às classes menos favorecidas, bairro este que nada ficará a dever aos demais quanto à excelência de sua situação e possibilidade de receber planos os mais modernos, econômicos e vantajosos. (RIBEIRO *in* RIC: 1955, p. 234)

Assim como o rio Pajeú, a área do Arraial Moura Brasil também se tornará alvo de proposições em planos posteriores, sendo bastante evidenciado em propostas apresentadas no ano de 1963, pela equipe coordenada pelo urbanista Hélio Modesto. No que diz respeito ao momento atual, a área, por se localizar numa região contígua à grande esplanada do complexo da estação João Felipe – área que passará por um processo de renovação urbana, tendo em vista a implantação do Metrô de Fortaleza – poderá ser alvo de futuras intervenções.

No item 5, “O sistema de transporte”, a questão do “desafogo” da área central, apresentada no item 1 (“Sistema de avenidas”), é retomado, e trabalhado a partir de proposições definidas na escala da cidade. É nítida a idéia de se retirar da parte mais primitiva da cidade as atividades que geram tráfego mais pesado, como podemos perceber, por exemplo, na proposições vinculadas à retirada das instalações ferroviárias da área central.

Em síntese, podemos listar as principais proposições da seguinte maneira:

- Propostas vinculadas à necessidade de articulação entre a área portuária (Mucuripe) e a cidade, das quais identificamos a necessidade da construção da “Avenida do Mucuripe”, como canal de ligação Porto – centro da cidade;
- Reserva de área nas proximidades do Poço da Draga, para o estabelecimento de uma segunda área portuária, para instalação de pequenos trapiches e oficinas para consertos e construção de pequenas embarcações;
- Necessidade de se dar uma nova articulação e desenvolvimento às instalações ferroviárias que afetam a cidade, com as seguintes sugestões de modificações: 1. Construção de um ramal do porto; 2. Estação terminal: Otávio Bonfim (intervenções no desenho das vias; desenhos de novas praças e avenidas); 3. A Estação Central passaria a ser uma estação das linhas suburbanas e dos trens de passageiros de pequeno percurso; 4. Desativação do ramal marítimo, com o objetivo de afastar o tráfego ferroviário da área central.

Com relação ao item 6, “A cidade do futuro”, Sabóia Ribeiro trata de especificar as premissas relacionadas à urbanização e remodelação dos espaços existentes e as áreas de

expansão. Paralelamente à urbanização e remodelação de toda área contida no que foi definido como “Circuito exterior”, o plano propõe 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, 50 m, 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 *in* RIC: 1955, p. 238)

CONCLUSÃO

A identificação da persistência do traçado urbano do século XIX, principalmente na área central da cidade, até hoje confirma a influência da planta de Silva Paulet e dos planos de Adolfo Herbster na estrutura da cidade. O centro se expandiu sob influência daqueles planos. Entretanto, eles apresentaram alguns problemas, segundo identificação de Sabóia Ribeiro.

A proposta desse arquiteto se dá, então, na intenção de solucionar os problemas enfrentados pela cidade e re-valorizar a área central, principal afetada pelo intenso crescimento de Fortaleza. O ponto principal do plano é a percepção de que a intervenção na área central torna necessário também o ordenamento do restante da cidade e uma proposta de articulação das áreas de expansão com o centro. Assim, o plano de 1947 tem como foco principal o sistema viário e de transportes.

Entretanto, esse plano não foi implementado por completo, deixando principalmente como legado as suas idéias, o que faz com que os planos posteriores retomem alguns de seus itens.

Os demais planos do século XX, então, incorporam algumas propostas identificadas em seus antecessores. Esses planos são objeto da pesquisa que originou esse artigo e serão analisados em trabalhos posteriores.

BIBLIOGRAFIA

ACCIOLY, Vera Mamede. ***Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992***. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. UFBA. 2008.

CASTRO, José Liberal de. ***Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade de Fortaleza***. In: Revista do Instituto do Ceará, ano 1994.

MUNIZ, M. A. P. C. ***O Plano Diretor como Instrumento de Gestão da Cidade: o caso da cidade de Fortaleza/CE***. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. ***Fortaleza: a Administração Lucio Alcântara, Março 1979 - Maio 1982***. Fortaleza, 1982, p. 50-81.

RIBEIRO, Sabóia. ***Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza***. In: RIC – REVISTA DO INSTITUTO DO CEARÁ. 1955.