

# **O PLANO MODERNO E A MORFOLOGIA DO TRAÇADO**

## **Narrativa sobre um Traçado em Xadrez que Aprisiona o Discurso de Projeto Social**

*THE MODERNIST APPROACH AND THE URBAN MORPHOLOGY*

JOSE ALMIR FARIAS

### REFERÊNCIAS

Anais do X Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, Recife-PE, out. 2008.

### RESUMO

Este trabalho busca reconstituir as referências brasileiras da morfologia urbana nos planos urbanísticos da face modernista, entre os anos 1930 e 1960. Aborda-se aqui, três propostas de planos urbanísticos concebidos para a cidade de Fortaleza, capital do Ceará. Procura-se demonstrar a possibilidade de estruturar um modelo explicativo particularizado de análise morfológica, de modo a recuperar para a história de Fortaleza o significado da coexistência de temporalidades distintas, já que o tempo da cidade, objetivado pela ação da sociedade, se difere do tempo de representação dos planos urbanísticos.

### ABSTRACT

This paper seeks to reconstitute the Brazilian references of urban morphology in the urban plans of the modernist face, between the years 1930 and 1960. It is proposed here three urban plans designed for the city of Fortaleza, Brazil. It is tried to demonstrate the possibility of structuring a particularized explanatory model of morphological analysis, in order to recover for the history of Fortaleza the meaning of the coexistence of distinct temporalities, since the time of the city, objectified by the action of the society, differs from the time of representation of urban plans.

*Antes de mais nada vamos limpar o terreno*Le Corbusier, *Precisões*, 1930**Introdução**

Este trabalho busca reconstituir as referências da morfologia urbana nos planos urbanísticos da face modernista, entre os anos 30 e 60. Os argumentos apresentados tiveram como fundamento reflexões sobre as razões práticas e ideológicas da forma urbana, sobretudo quanto às decisões sobre a circulação e a distribuição espacial de equipamentos e serviços, que caracterizaram a organização da cidade ao longo do século XX.

Aborda-se aqui, três planos urbanísticos realizados entre 1933 e 1963, para a cidade de Fortaleza, capital do Ceará. O primeiro objetivo é investigar a natureza e a estrutura do traçado urbano, seus mecanismos de formação e de transformação, suas leis de evolução. O segundo objetivo é recuperar a contribuição dos planos modernos para a difusão de ideias, o avanço das técnicas de planejamento urbano e a concepção de projetos que ecoaram fortemente no imaginário da cidade. Parte-se da hipótese que o plano moderno, ao centrar o tratamento do espaço na dimensão da morfologia do traçado em detrimento de uma morfologia do tecido, alcança uma síntese pragmática mas imprecisa, com repercussões negativas para a forma urbana.

Esta atitude, embora mecanicista e restritiva, ainda assim é portadora de projeto social. O trabalho mostra, enfim, ser possível estruturar um modelo explicativo particularizado, de modo a recuperar para a história de Fortaleza o significado da coexistência de temporalidades distintas, já que o tempo da cidade, objetivado pela ação da sociedade, se difere do tempo de representação dos planos urbanísticos.

**1. Fortaleza, Forma Urbana e Desígnio**

O vertiginoso crescimento de Fortaleza dará ensejo à realização de diversos planos urbanísticos ao longo de todo o século XX<sup>1</sup>. A justificativa é sempre a mesma:

---

<sup>1</sup> Ao todo, foram realizados cinco planos urbanísticos ao longo do século XX: Plano Nestor de Figueiredo (1933), Plano Saboya Ribeiro (1947), Plano Hélio Modesto (1962), PLANDIRF (1972) e PDDU (1992).

ordenar uma cidade que se transforma em ritmo acelerado e caótico. A expansão urbana se faz inevitavelmente pela adição de novos loteamentos à malha existente, mantendo-se o padrão do traçado em xadrez inscrito no século anterior. Esta regularidade surpreende pela aparente coerência de ordenamento espacial. Na verdade, a malha ortogonal simples traz consigo imensos problemas de circulação, a começar pelas dimensões de ruas e avenidas, que permanecem as mesmas desde o século XIX. Além disso, falta um sistema de vias rápidas capazes de fazer a ligação entre as diversas partes da cidade; e também faltam as vias concêntricas que descongestionariam a passagem obrigatória pela área central.

A situação provoca perplexidade e amplia as inquietações, ainda mais porque, até o final da década de 1960, a prática do planejamento urbano era insipiente, não existindo na prefeitura municipal nem um corpo técnico especializado e permanente, nem cultura institucional em relação ao urbanismo. Entre 1933 e 1963, os dirigentes locais se viram obrigados a recorrer à assessoria de renomados especialistas identificados com o que havia de mais moderno no pensamento sobre o planejamento das cidades. Sabe-se que, durante este período, o urbanismo no Brasil entraria em uma nova fase de afirmação enquanto área de conhecimento e de prática profissional, sobretudo com a contratação de urbanistas por instituições públicas para elaboração de planos e pareceres<sup>2</sup>.

Em três distintas ocasiões, a escolha recaiu sobre profissionais radicados no Rio de Janeiro, cidade reconhecida com principal porto de entrada de novas ideias sobre o urbanismo, para elaboração de três planos de conjunto: Nestor de Figueiredo, em 1933; Saboya Ribeiro, em 1947; e Hélio Modesto, em 1962. Esses urbanistas, identificados com a doutrina do movimento moderno, manifestavam-se a favor de uma visão de totalidade, ordenadora do crescimento e das transformações urbanas. Em Fortaleza, os três planos guardam como característica comum uma busca de solução para os dilemas da morfologia do traçado urbano, isto é, a necessidade de correção/readequação da malha em xadrez, de modo a consolidar um novo sistema

---

<sup>2</sup> A história de planos e arquitetos brasileiros deste período se encontra condensada em uma memorável pesquisa sobre o urbanismo em nove capitais brasileiras. Ver LEME, (1999).

radioconcêntrico. A racionalização do plano é, portanto, primeiramente concebida como um ajustamento às exigências de circulação.



Fig.01. Três urbanistas modernos em Fortaleza.  
Da esquerda para a direita: Nestor de Figueiredo, Saboya Ribeiro e Hélio Modesto.  
Fonte: Arquivo da Biblioteca DAU-UFC.

Não são poucos os estudos e análises que atribuem ao urbanismo moderno parte de responsabilidade pelo agravamento dos problemas decorrentes do crescimento urbano, na medida em que, ao privilegiarem a funcionalidade do espaço, ignoram os modos de reprodução da arquitetura da cidade e erram em suas proposições de substituição pura e simples das estruturas físicas existentes. Nesta linha de raciocínio, a experiência do urbanismo moderno teria fracassado pela impossibilidade de articular projeto espacial e projeto social, de modo a impedir a proliferação da miséria urbana e o acirramento da segregação sócio-espacial. Seria, por outro lado, a vitória daqueles que intencionalmente ou por razões estruturais praticaram o *laissez-faire*, através da ausência ou distorção do planejamento urbano.

Em uma leitura rápida, pode-se supor que este período parece estar associado a esboços grosseiros de planos que desviam o tratamento do espaço para uma dimensão abstrata e imprecisa, onde a pretensão de síntese encontra-se frequentemente traduzida de maneira simplista, com tons de cores e em grandes

gestos executados mais com os braços do que com as mãos. Esta constatação revela a pobreza de uma explicação que ligaria exclusivamente o plano à circulação.

No caso de Fortaleza, em especial, é possível fazer emergir outra leitura: o plano moderno, ao centralizar suas energias na morfologia do traçado, evoca necessariamente, embora de modo subliminar, uma mudança de desígnio coletivo, pois o remédio que consiste em uma mudança formal do espaço exige, para atingir seu objetivo, uma nova sensibilidade no contexto das práticas sociais. Traduzir em figura a estrutura da sociedade significa desenhar e construir o espaço de sua existência. O engajamento ideológico ou político do urbanismo fica evidente em seu processo de enxergar a sociedade como um movimento progressivo, um sistema em contínua transformação.

## 2. A Morfologia do Traçado Urbano<sup>3</sup>

Grelha, quadrícula, trama reticular, tabuleiro, plano ortogonal, plano em xadrez. Todos estes termos servem para designar as linhas cruzadas que remetem a uma forma elementar de fazer ruas e edifícios no interior desses limites, dando origem a um dos mais antigos traçados urbanos. O historiador Joseph Rykwert afirma que as primeiras plantas ortogonais para as cidades gregas resultam de antigos ritos e cosmogonias incorporadas às práticas dos agrimensores e geômetras (RYKWERT, 2006, p.90). Para Gaston Bardet<sup>4</sup> os traçados ortogonais são puramente convencionais, embora sejam, com intersecções contínuas, uma riquíssima semi-retícula carregada de complexidade estrutural, resultando em um padrão (*pattern*) de vias e quarteirões segundo uma determinada ordem e qualificação.

---

<sup>3</sup> Nos estudos sobre a morfologia urbana, alguns autores fazem a distinção entre “morfologia do tecido” e “morfologia do traçado”. Para Albert Levy a morfologia do tecido encontra-se sobretudo nos trabalhos da escola italiana, enquanto a morfologia do traçado, ou morfologia dos planos urbanos, constitui uma noção vaga em sua acepção em razão de seus múltiplos usos na atualidade. LEVY (1992).

<sup>4</sup> A história dos traçados urbanos mostraria a adoção de diversas fórmulas ortogonais em casos e épocas distintas: cruciformes, quadrilhados, retangulares, paralelos, com diagonais. BARDET (1951).

Na cultura urbanística do Brasil, o traçado em xadrez é introduzido formalmente como parte de uma estratégia de “colonialismo cultural”<sup>5</sup> do período pombalino. Ele será aceito, sobretudo, por sua potência de difusão, já que possui grande maleabilidade no uso do solo e na construção; podendo-se levar a termo reconstruções no interior de cada quarteirão, independente uns dos outros, sem modificar a base geométrica. A regra diretriz é manter uma constância da esquadria permitindo as vias de se adaptarem com liberdade ao terreno e às necessidades funcionais. Ele intensifica o valor dos terrenos nas intersecções das ruas, mas em troca perdem valor os terrenos situados no centro de cada quadra<sup>6</sup>.

No processo de expansão de muitas cidades brasileiras, o traçado ortogonal simples constitui a base de reprodução rápida da forma urbana. Todavia, uma vez implantado, fica muito mais difícil adequá-lo a um sistema misto – como é o caso do traçado radioconcêntrico<sup>7</sup> – que melhor atende a crescente demanda de circulação de pessoas e mercadorias. Como afirma Benevolo, utilizando-se apenas o plano em xadrez aumenta-se a incerteza do desenvolvimento futuro e torna precária e genérica a paisagem urbana (BENEVOLO, 1992, p.488). Afinal, sozinha a *traza* (um plano regulador de duas dimensões), não possibilita a previsão de como e quando ocorrerá a construção de edifícios nos lotes disponíveis. A cidade deve poder crescer, e não se sabe o quanto crescerá. Ao ser estendido em todos os sentidos, o desenho em tabuleiro promove a incerteza das fronteiras, a transitoriedade dos limites externos da cidade.

---

<sup>5</sup> Nestor Goulart Reis defende a tese do colonialismo cultural ao lembrar que os padrões urbanísticos estabelecidos durante a administração do Marquês de Pombal (1750-1777) fazem parte de uma estratégia global de colonização perfeitamente estruturada, aí incluindo uma política de urbanização. REIS, (1995a), p.49.

<sup>6</sup> Ver pesquisa de Carlos Nelson Ferreira dos Santos sobre a grelha. SANTOS (1988).

<sup>7</sup> Os traçados rádioconcêntricos são aqueles em que as vias efetuam a disposição de circuitos concêntricos uns contra os outros em relação a um ponto principal interior de onde partem as vias radiais para o exterior e efetuando na passagem a ligação dos diversos circuitos. Esses circuitos podem não ser constituídos de linhas curvas, mas de uma sucessão de linhas retas. Bardet afirma que existem duas categorias: os traçados naturais condicionados pela topografia; e os traçados convencionais, guiados pela preocupação de facilitar a circulação. Esses últimos são muito geométricos e criam formas poligonais regulares. BARDET (1951).

Para o urbanismo moderno, o traçado em xadrez, apesar de sua inerente racionalidade, traz consigo a dificuldade de adaptação da circulação com o aumento de veículos no espaço urbano. Le Corbusier propõe “limpar o terreno”, fazer uma “cirurgia” capaz de suprimir práticas correntes e insuficientes como a da rua desenhada no meio daquelas que a cortam, ou o alargamento de uma rua antiga, conseguidas por meio de usurpações, à direita ou à esquerda. A solução seria deixar que a “rua sobrecarregada permaneça no estado em que se encontra”, para então inventar uma “nova rede de ruas muito largas, que têm a ver com a urbanização da era moderna” (LE CORBUSIER, 2004, p.172). Este pensamento tornar-se-á hegemônico. Mas, convém lembrar, a implantação de nova rede viária é operação complexa, cara e demorada.

### ***A formação do traçado ortogonal em Fortaleza***

Cidades brasileiras que se formaram no início do século XIX puderam absorver plenamente as disposições urbanísticas do período pombalino. As novas diretrizes setecentistas encontravam aplicação na Colônia dando origem a traçados de ruas retas, às vezes largas, cortadas ortogonalmente por outras ruas, proporcionando assim uma racionalidade à forma urbana. Em Fortaleza, o processo de ordenamento espacial tem início com o desenho de Antônio José da Silva Paulet, em 1812, cuja malha será ampliada através de sucessivos planos de traçado ao longo da segunda metade do século XIX.

Em 1856, a “Planta da Cidade de Fortaleza”, levantada pelo Padre Manoel do Rêgo Monteiro, dá continuidade ao projeto de Paulet, embora apresente incorreções em relação à continuidade das quadras já abertas na zona central. Este fato levou à contratação do engenheiro pernambucano Adolfo Herbster, que veria organizar quatro plantas da cidade, entre 1859 e 1888. Esta cartografia de Herbster constituirá especial testemunho para a apreensão do plano em xadrez praticado em Fortaleza, que teria sido confirmado no tempo por “via de entendimento cultural”<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Liberal de Castro admite que tenha havido um consenso sobre a matéria, e que Herbster fosse o executante das ideias comuns. Ideias cujas realizações obrigavam-no a se cingir às especificidades físicas, sociais e econômicas da cidade. CASTRO, 1994, p58.



Fig. 02. À esquerda, planta de Silva Paulet, de 1812, aprovada pelo Conselho Municipal em 1824, um ano depois da elevação de Fortaleza à categoria de cidade. O plano de Paulet ocupava uma área diminuta e plana na margem esquerda do Riacho Pajeú, na qual as ruas principais foram traçadas no sentido norte-sul, partindo do mar e dirigindo-se para o sertão. À direita, a planta de Padre Manoel do Rêgo Medeiros, de 1856. Fonte: CASTRO (1994).

A planta de 1875, “Esquema Topográfico da Cidade de Fortaleza”, foi o grande plano oficial de expansão viária, enfim a consolidação de uma forma urbana previamente decidida. Herbster amplia o traçado da cidade com a construção de três “ruas largas”, introduzindo um contorno de avenidas, chamadas “boulevares”, formando um quadrado aberto no lado que fazia face com o mar. Este perímetro de ruas largas esboça a convicção de uma muralha invisível que separa duas porções do tecido, que deverão se desenvolver em tempos e lógicas distintas. A orientação do plano restringia os contatos da cidade com o mar apenas na zona portuária, para canalizar preferencialmente as antigas estradas de comunicação com o sertão. Deste arranjo resulta uma cidade “litorânea-interiorana” (DANTAS, 2002).

A malha ortogonal desenhada por Herbster ao se expandir eliminou várias radiais. Não todas, mas as que permaneceram passaram a iniciar-se em pontos relativamente distantes da área central, algumas delas sem interligação direta com a cintura de avenidas. À dificuldade de acesso, acentuada ao longo do tempo, iria somar a permanência de certas características morfológicas, como as dimensões dos quarteirões sendo seguidamente repetidas nos códigos de posturas, e um sistema de divisão fundiária de difícil alteração, pois caracterizado por lotes profundos e estreitos, de herança colonial portuguesa, que gerou uma tipologia de habitação dita casa-corredor, estreita e comprida, agregada em casario contínuo, de pavimento térreo.



Fig.03. Plantas de Fortaleza elaboradas por Adolfo Herbster na segunda metade do século XIX. À esquerda, a "Planta Exacta da Cidade", de 1859, mostra os antigos caminhos de penetração espalhando-se na periferia da cidade. Ao centro, o "Esquema Topográfico da Cidade de Fortaleza", de 1875, na qual Herbster amplia o traçado em xadrez e estabelece a cintura de ruas largas (bulevares). À direita, a planta de 1888. Fonte: CASTRO: (1994).



Fig.04. Quadras e lotes no traçado em xadrez da área central de Fortaleza. O comprimento dos quarteirões varia de 110m a 130m. A largura das avenidas é de 22m, e das ruas entre 13,20m e 15,40m. As calçadas, em geral, apresentam largura de 2,20m. A divisão fundiária caracteriza-se por lotes profundos e estreitos, gerando uma tipologia de edificações estreitas e compridas, agregadas em casario contínuo, de pavimento térreo. Fonte: CASTRO (1994) e desenho do autor sobre o traçado atual da área central.

### 3. O Plano Moderno, em três atos, tal como ele pôde ser em Fortaleza.

As plantas de Herbster visavam à expansão física programada da cidade e fazem prever a forma que a cidade veio a assumir no futuro. O traçado em xadrez será o princípio pelo qual a cidade se estenderá ao longo século XX, neutralizando quaisquer outras lógicas dentro de seus limites. Entre 1933 e 1963, a história dos

planos urbanísticos elaborados para Fortaleza mostra uma busca incessante de reestruturação do traçado e readequação funcional da forma urbana. A seguir, uma síntese desses acontecimentos.

### ***1º Ato: A espacialidade burguesa do Plano Nestor de Figueiredo (1933)***

O “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza”, elaborado em 1933, pelo urbanista pernambucano Nestor Egídio de Figueiredo<sup>9</sup>, é um plano de conjunto para uma área de 1.800ha, com o objetivo de reestruturar o traçado em xadrez, através da implantação de um sistema radioconcêntrico de vias principais, com abertura de vias periféricas e alargamento das radiais. Na verdade, trata-se mais de um esboço do que um plano em sua acepção plena, já que era prática comum entre os profissionais da época oferecer seus serviços às prefeituras mediante a concepção de um desenho preliminar. Daí porque, toda a documentação conhecida deste plano restringe-se aos pareceres do prefeito e conselheiros municipais<sup>10</sup>.

Em seu memorial expositivo, o prefeito Raimundo Girão (1933-34) reconhece que o traçado em xadrez de Fortaleza tinha resolvido parte das necessidades da cidade, embora a disposição de ruas e praças, depois de edificadas, a tenha tornado monótona; e à proporção em que a densidade e o tráfego foram aumentando, surgiram sérias dificuldades para realizar rapidamente as ligações da periferia com a zona central. A remodelação deveria ser feita, sobretudo, em relação à circulação, reconhecendo-se os congestionamentos de tráfego urbano e dificuldades de comunicação entre os bairros, “oriundos do espírito de imprevidência dos seus dirigentes, em épocas remotas, imprevidência essa motivada em grande parte pela ignorância dos fatores de progresso e pelo comodismo administrativo” (GIRÃO, 1943, p.205).

---

<sup>9</sup> Pernambucano radicado no Rio de Janeiro, Nestor de Figueiredo foi professor catedrático da Escola Nacional de Belas Artes e teve uma atuação importante no Nordeste elaborando planos de remodelação e extensão para várias capitais nos anos 30, entre elas: Recife, João Pessoa e Fortaleza. Nestor de Figueiredo também participou do Movimento Regionalismo de 26 (do qual fez parte Gilberto Freire), que tinha por objetivo defender os princípios da modernidade, mas filtrados pelos preceitos de Região e Tradição, e defesa de um “federalismo regionalista”. s.n.

<sup>10</sup> Tais pareceres encontram-se publicados na Revista do Instituto do Ceará. Ver GIRÃO (1943).

O traçado proposto por Nestor de Figueiredo demonstra uma influência simultânea de Le Corbusier e de Alfred Agache, que coincidentemente haviam visitado e trabalhado no Rio de Janeiro não fazia muito tempo. Do plano de Agache, ele adotaria perspectivas e visuais, avenidas em Y, praças e conjuntos vinculados ao academicismo e à monumentalidade da Beaux-Arts e do Movimento City Beautiful. De Le Corbusier, ele guardaria um rígido zoneamento funcional e um sistema de circulação hierarquizado; um desenho com ênfase na engenharia urbana, em que tráfego e saneamento configuram a cidade eficiente. Esta filiação mista caracteriza um plano preocupado em responder aos múltiplos aspectos do urbanismo através de duas dimensões principais: o planejamento urbano que se ocupa das grandes funções e a composição urbana que trata da estrutura formal.

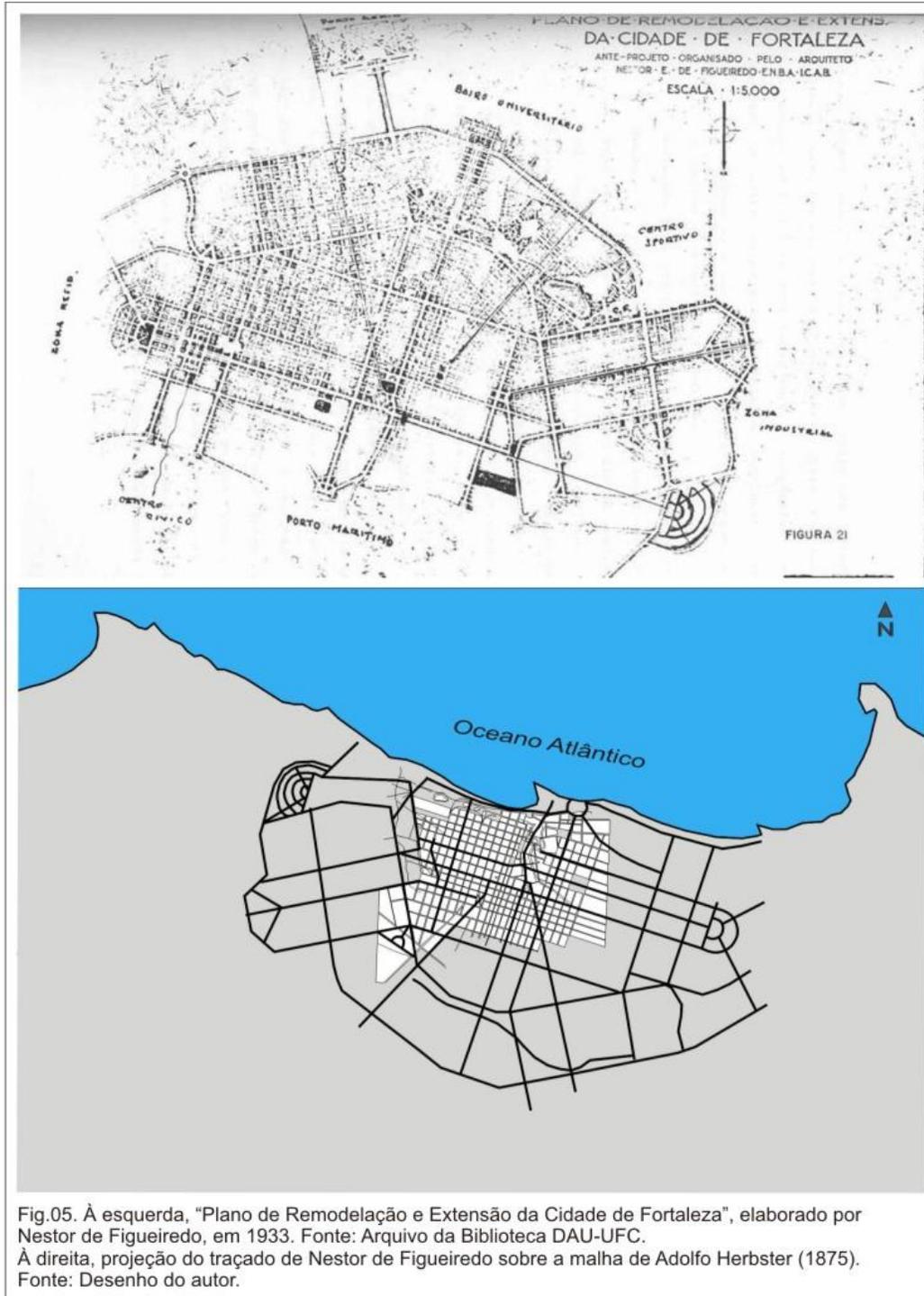
O projeto social subjacente a este traçado jamais chegaria a ser explicitado pelo urbanista, mas não resta dúvida que a reestruturação proposta é de embelezamento, remodelação e distinção espacial unidos por valores estéticos tão ao gosto de uma burguesia comercial em ascensão e em rápida dispersão territorial. Para isso, Nestor de Figueiredo dilui, com o auxílio do desenho de vias diferenciadas, a importância geográfica de um perímetro central engessado pela cintura de bulevares, para assim criar novas centralidades de traçado, esses lugares de afluência de tráfego, de prestígio arquitetural, de visibilidade urbana.

A cidade estruturada para desempenhar funções diferenciadas, se traduz em um rigoroso zoneamento funcional, visto primeiramente como condição de sua adaptação à modernização, mas que é sobretudo uma tentativa de impor ordem, de estabelecer uma hegemonia. O suporte desta empreitada estaria na associação entre uma teoria funcional, que explica as relações de interdependência entre funções e utilização do solo, e uma teoria da decisão, que determina as referências de uma nova espacialidade e, por extensão, de uma nova sociabilidade<sup>11</sup>. Há, como se sabe, uma forte associação entre a dimensão social e o valor da espacialidade.

---

<sup>11</sup>A espacialidade, no sentido aqui utilizado, exprime uma dinâmica social que resignifica constantemente os elementos da paisagem através de diferentes apropriações, usos e funções atribuídas. Este conceito se aproxima, assim, da espacialidade de Heidegger que a vê como um conjunto de determinações de proximidades baseadas em sua utilizabilidade pelo homem.

Neste caso, o projeto social confunde-se com os valores e anseios da burguesia local.



Raimundo Girão sofreu pressões do Conselho Municipal, sobretudo do conselheiro Júlio Rodrigues, contra a realização deste plano elaborado por “grandes técnicos estranhos ao meio” e considerado “obra desnecessária e suntuosa para as modestas condições da cidade”<sup>12</sup>. Rodrigues defende que não haveria necessidade de um plano geral de urbanização em novos moldes, mas apenas ampliar e desenvolver o existente. Sua crítica mais contundente estaria na adoção de um zoneamento funcional que tinha “muito de encantador” (a ironia se refere aos bucólicos bairros-jardins propostos pelo urbanista), mas também “muito de fantasia”, pois em uma cidade consolidada como Fortaleza não seria exequível fazer uma separação rigorosa de atividades sem o dispêndio de somas fabulosas. E arremata, argumentando que o fenômeno de crescimento da cidade “obedece a leis a bem dizer naturais, sem a necessidade de prescrições artificiais do poder público” (GIRÃO, 1943, p.221).

### ***2º Ato: A identidade urbana do Plano Saboya Ribeiro, 1947***

As divergências sobre o Plano de Nestor de Figueiredo resultaram em anos de paralisia quanto à instrumentalização de um plano diretor para a cidade. Uma nova oportunidade ocorrerá apenas em 1947, durante a administração Clóvis Matos (1946-47), com o lançamento de uma versão reformulada para o “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza”, agora elaborado pelo engenheiro-urbanista carioca Saboya Ribeiro<sup>13</sup>.

Saboya Ribeiro é um estudioso da forma urbana<sup>14</sup>. Em seu memorial justificativo ele recompõe de forma erudita os primórdios da ocupação do território, a formação da

---

<sup>12</sup> O plano custaria 140 contos (ou 7% das rendas anuais da prefeitura). Em seu lugar alguns conselheiros recomendam a construção de um “Instituto de Menores Delinquentes e Abandonados”. Ver GIRÃO, (1943), p217-218.

<sup>13</sup> O carioca José Otacílio Saboya Ribeiro (1899-1967) formou-se engenheiro civil. Em 1937, foi nomeado prefeito da cidade São Luís do Maranhão e ingressou como professor da cadeira de “urbanismo-arquitetura paisagística” na Faculdade Nacional de Arquitetura, da qual foi diretor entre 1964 e 1967. Como urbanista, Saboya Ribeiro participou de inúmeros planos e projetos: Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro (1935), Projeto da Cidade Universitária do Rio de Janeiro (1937), projetos das cidades-jardins de Osasco-SP e Itaipu-Niterói-RJ. LEME (1999), p489-490.

<sup>14</sup> Em seu livro “Evolução Urbana”, ele reconstitui vinte séculos de formação dos principais centros urbanos do mundo ocidental e oriental. Ele descreve os aspectos urbanísticos e arquitetônicos da

cidade, a persistência do traçado, a influência dos antigos caminhos, cobrindo três séculos de história. Para o urbanista, o objetivo moderno do traçado urbano não é simplesmente “criar ruas de fácil locação e lotes favoráveis à construção de edifícios [...] é preciso também levar em consideração as correntes de tráfego, a variedade de aspectos das ruas e bairros, resultantes da complexidade da vida moderna” (RIBEIRO, 1955, p.230).

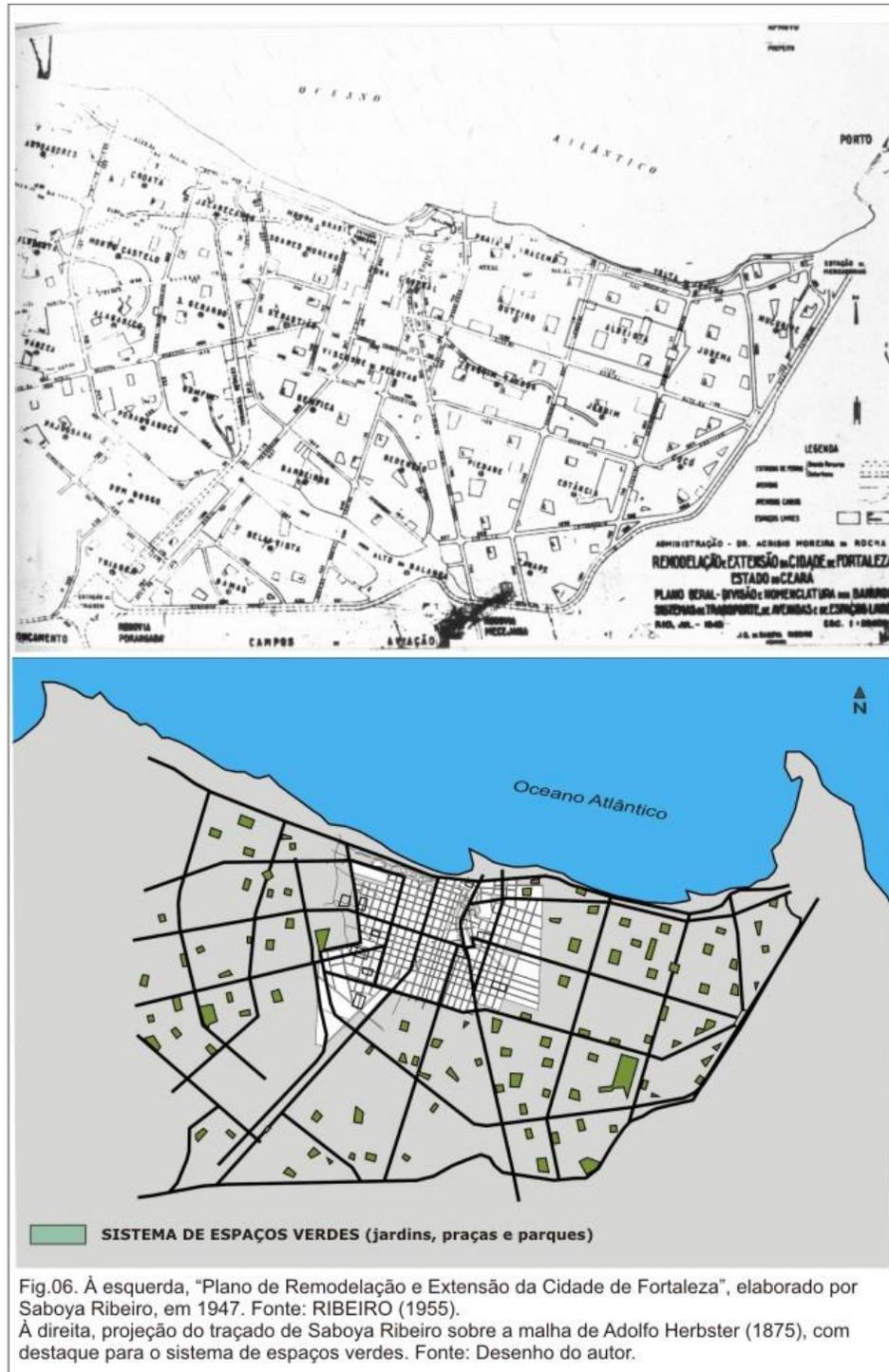
A nova estrutura urbana proposta por Saboya Ribeiro será fixada em um traçado ao qual denomina de “tipo radial-perimetral”, considerando-o como aquele que apresenta relativamente mais vantagens que inconvenientes. O esquema radial-perimetral introduz uma nova taxonomia viária: vias radiais (que atravessam a cidade em todos os sentidos); avenidas subradiais (de grande percurso, incidindo sobre bairros sem alcançar o centro); e circuitos acomodados à malha ortogonal, formando um sistema de anéis que circundariam a cidade segundo categorias de acordo com o raio de abrangência (comercial, de irradiação, intermediário, exterior e rural). Este novo traçado iria sustentar duas proposições principais: a remodelação da área central e a organização dos bairros da cidade. É no tratamento destas questões que Saboya Ribeiro revela seu projeto social para Fortaleza.

A preocupação com a área central advinha primeiramente do receio dela se tornar alvo de intensos movimentos centrípetos, a ponto de ocorrer saturações de fluxos e trazer consequências negativas para o seu funcionamento. Para evitar este colapso, Saboya Ribeiro reorienta o zoneamento em categorias e tipos de ocupação, propõe a abertura de novas vias, o acesso de radiais ao quadrante central e um alargamento progressivo das ruas antigas. Todavia, esta disposição espacial baseada na circulação torna-se secundária no momento em que ele afirma a necessidade de reforçar na área central tanto sua identidade como lugar de decisão governamental quanto a sua condição de espaço simbólico. A criação de uma zona administrativa ao longo das marginais do Riacho Pajeú, mesmo demandando uma notável ação de desapropriações, era fundamental para a estruturação lógica da centralidade na

---

evolução das cidades, explicando suas causas e processos históricos. Ver RIBEIRO, J. O. de Saboya. *Evolução Urbana*. Rio de Janeiro: Tavares e Tristão Gráfica, 1993.

medida em que esta, em função do seu movimento dialético que a constitui e a destrói, exige o conteúdo do poder perene do Estado.



Quanto ao restante da cidade, Saboya Ribeiro compreende que um sistema de vias sem diferenciação física e funcional dificulta não apenas a circulação, mas principalmente, a distinção espacial dos diferentes bairros. Para corrigir este problema ele propõe delimitar os bairros por cintas de avenidas, estipulando por bairro: uma nova nomenclatura; a densidade populacional ideal; a localização dos espaços verdes (mínimo de 10% da área do bairro), os equipamentos urbanos e núcleos comerciais. Tal abordagem associa dispositivos da demografia urbana – através de critérios como a distribuição espacial da população urbana em uma unidade territorial de referência – a princípios da ecologia urbana, em que o espaço urbano, visto como um sistema de posições, interage com os indivíduos em relações de reciprocidade.



Saboya Ribeiro não desconhece que a cidade, produto socialmente determinado, exprime necessariamente usos e costumes, realiza um direito, territorializa uma legislação, materializa uma cultura. Todavia, acredita que a prática urbanística seja capaz de também ordenar as diferentes formações sociais no espaço. E neste sentido, pode-se afirmar que ele concebe um projeto social por meio das significações da estrutura e da identidade urbana<sup>15</sup>. Saboya Ribeiro é, aqui, um

<sup>15</sup> A identidade urbana pode ser definida como o processo de estruturação do conjunto das representações que os diferentes grupos sociais internos e externos de uma cidade fazem dela, de seu passado, presente e futuro, e isto em um determinado momento histórico. LYNCH (1985).

construtor da identidade urbana. O problema está na dificuldade em tornar operacional esta ideia, já que o conceito de identidade saiu do campo da psicologia e se aplica primeiramente ao indivíduo.

O Plano Saboya Ribeiro chegou a ser aprovado pela Câmara Municipal em 1952, juntamente com o Código de Obras, embora não constasse no texto a regulamentação relativa à renovação da área central e à reorganização dos bairros. Esta tarefa ficou a cargo de uma tendenciosa Comissão de Avaliação, presidida pelo prefeito e composta, em sua maioria, por representantes de entidades públicas e privadas. Alegando a precária condição financeira do município, a comissão rejeitou alterar os recuos previstos para o sistema viário, de modo a não afetar o interesse dos proprietários<sup>16</sup>.

### ***3º Ato: O Poder da Comunidade no Plano Hélio Modesto, 1963***

No início dos anos 60, o alarmante crescimento populacional de Fortaleza, resultante do êxodo rural e incontido pela inexistência de barreiras físicas, refletia-se em uma organização espacial descontrolada, ampliando a ocupação de áreas periféricas insalubres, a dispersão populacional e a formação de grandes vazios urbanos. Neste ambiente de profundas transformações, Raimundo Girão, então secretário municipal de urbanismo durante a Administração Cordeiro Neto (1959-63), convida o arquiteto Hélio Modesto<sup>17</sup>, em 1962, para realizar um novo plano. O “Plano Diretor de Fortaleza”<sup>18</sup> basicamente retoma o projeto de Saboya Ribeiro, de estruturar o sistema radioconcêntrico sobre o plano ortogonal, organizar a área central e ordenar a ocupação dos bairros residenciais. Entretanto, sua estratégia territorial ganhará nova dimensão política e simbólica.

---

<sup>16</sup> JUCÁ (2003). Citando o Correio do Ceará, de 03/08/1952.

<sup>17</sup> Hélio Modesto (1921-1980) graduou-se em 1945 pela Faculdade Nacional de Arquitetura. Aos olhos cearenses, ele reunia qualidades que o habilitavam para este desafio. Ele havia experimentado todas as possibilidades de trabalho profissional de sua época, ganhando notoriedade como consultor e autor de uma série de artigos sobre urbanismo, planejamento urbano e plano diretor. De fato, Modesto foi técnico do Departamento de Urbanismo da antiga capital federal e colaborou em estudos, planos e projetos urbanísticos para várias cidades brasileiras, dentre elas: Rio de Janeiro-RJ, Volta Redonda-RJ, Guarujá-SP, Campina Grande-PB, Santos-SP; Porto Alegre-RS, etc. Fontes: SALES (1997), p84-85 e LEME (1999), p534-535.

<sup>18</sup> Em 1962, a Câmara dos Vereadores aprova o Código Urbano (Lei nº 2004/62), e no ano seguinte, o Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (Lei nº 2128/63).

Hélio Modesto proclama a complexidade da estrutura urbana ao inserir diferentes mecanismos para a reestruturação do sistema viário. A classificação e hierarquização viária são uma celebração da vitalidade urbana, de sua diversidade e plenitude. Símbolo fundamental do espaço urbano moderno, a circulação passa por uma ampliação taxonômica ao replicar a conjugação de tipos, funções e pavimentos, essas novas experimentações técnicas onde repercutem a totalidade das forças materiais e espirituais. A rua, transformada em via, serve como expressão da modernidade dinâmica e progressista: avenida-parque, vias de ligação, vias de penetração, etc.

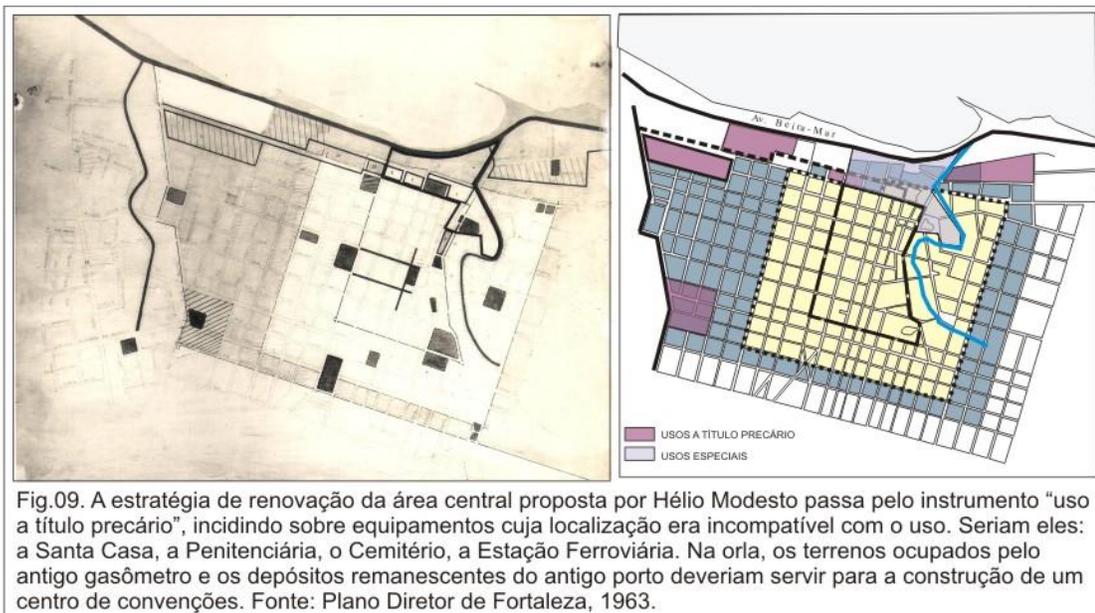
Na área central, ao invés da solução tabula rasa para a criação de um centro administrativo, Hélio Modesto adota instrumentos de controle, permuta e substituição. Ele reconhece a estagnação imobiliária, mas admite que a renovação urbana tenha como limite o tecido histórico e deve se conjugar com a mistura de usos. A solução se faz pela adoção de posturas municipais que regulamentem a sua remodelação através do instrumento “uso a título precário”, com o objetivo de se obter terrenos para novas construções e abertura de espaços públicos, através de permutas e convênios. Esta medida traria uma salutar mistura funcional, dando lugar a equipamentos culturais, religiosos e, sobretudo, a um conjunto de edifícios para a administração pública, conferindo à capital cearense o caráter de grande cidade governamental.

Ao invés da centralidade administrativa de Saboya Ribeiro, Hélio Modesto propõe uma centralidade cívica. A centralidade cívica é o lugar de interação por excelência entre sociedade e espaço, lugar do cruzamento de culturas, onde se torna nítida a produção da alteridade urbana. Não são poucas as dificuldades para conquistar um lugar como este: a complexidade do fenômeno urbano, a indiferença dos circuitos econômicos, as intrigas políticas, a recusa do novo. Tudo isso engendra, senão a falta de resultados positivos, uma inexorável lentidão no seu processo de criação. Visionário, o urbanista parecia temer o esvaziamento político-administrativo da área central que, inevitavelmente, ocorreria nas décadas seguintes.



Quanto à ordenação das zonas residenciais, Hélio Modesto recomenda a criação de "centros de bairro", setores urbanos que poderiam conferir não apenas identidade à população, mas também aglutinar o potencial dos investimentos públicos e

privados. Aqui, ele sinaliza um projeto social sustentado em teoria política para a qual o problema fundamental é o “poder da comunidade”. Os centros de bairros, não seriam apenas um mecanismo de descentralização funcional com base uma organização espacial de unidades de vizinhança. Trata-se, sobretudo, de uma estratégia para enfrentar os efeitos da desigualdade espacial decorrente do processo de segregação urbana. E não é por acaso que o urbanista recomenda a instituição de um “Censo de Facilidades Sociais”, constantemente atualizado e resultante de um amplo acordo entre os principais atores sociais – “o município, a igreja, a universidade, a indústria...” – o que permitiria fundamentar demandas e reivindicações da população.



A se considerar o centro cívico e os centros de bairros como projeto social, pode-se admitir que Hélio Modesto, veladamente, concentra a sua crítica sobre o poder de uma elite urbana que não consente, ou pelo menos dificulta, um desenvolvimento democrático e espacialmente mais justo para Fortaleza. Contra este fardo ele vaticina um novo equilíbrio de forças, via morfologia do traçado, capaz de dar visibilidade e reconhecer territorialidade aos diferentes extratos sociais.

#### 4. Considerações Finais

O estudo dos três planos modernos para Fortaleza mostra que, embora solicitados a objetivos puramente funcionais/quantitativos e esvaziados de conteúdo político – a finalidade era prioritariamente reestruturar o traçado em xadrez em razão das novas exigências de circulação –, eles foram importantes indutores de projetos sociais, contribuindo para a difusão de ideias sobre a forma urbana e o avanço da prática do urbanismo em Fortaleza. Suas intenções formais, mesmo esquecidas ou parcialmente realizadas, ecoaram fortemente na memória urbanística da cidade.

As propriedades constitutivas de um plano derivam em grande medida das possibilidades de correlações com o plano anterior. Trata-se de uma “lógica alusiva”, até porque o percebido não se dá nunca em si mesmo, mas em um contexto relacional. Por certo, os planos urbanísticos deste período revelam pontos de convergência, de continuidade e, sobretudo, avanço em relação às proposições anteriores. Os três planos fazem parte de um mesmo ciclo, de uma mesma lógica, de uma mesma intenção, adiada e incompleta. A história desses planos revela, assim, uma depuração, uma pedagogia da forma urbana.

A história desses planos conduz, enfim, à ideia de que a autonomia da forma urbana não é absoluta, pois ela não exclui nem as determinações econômicas e culturais que pesam sobre a produção da cidade e da arquitetura, nem o peso das práticas sociais. Mas não se pode considerar que as tentativas de reformulação da forma urbana constituam apenas um capricho renovado, pois ações como estas contribuem para definir limites e cristalizar hábitos e interesses. Afinal, a forma da cidade é uma obra de arte, individual, única. Ela responde a condições precisas de tempo, de lugar, de significado. Como afirma Roncayolo, “existe uma certa lógica das formas urbanas que não é apenas inércia” (RONCAYOLO, 1990, p.91). Na análise do espaço intraurbano é bom não confundir gênese, estrutura e funcionamento.

\*

## Referências

ADERALDO, Mozart Soriano. História abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada. Fortaleza: Programa Editorial da Casa José de Alencar, 1998.

BARDET, Gaston. Naissance et meconnaissance de l'urbanisme. Paris: SABRI, 1951.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

CASTEX, J.; COHEN, J-L. et DEPAULE, J-C. Histoire urbaine, anthropologie de l'espace. Paris: Editions CNRS, 1995.

CASTRO, José Liberal de. Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1977.

\_\_\_\_\_. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana de Fortaleza. Revista do Instituto do Ceará, anno CVIII, 1994, p46-90.

\_\_\_\_\_. Uma planta fortalezense de 1850 reencontrada. Revista do Instituto do Ceará, anno CXIX, 2005, p93-126.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Mar à vista. Estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

DONNE, Marcela Delle. Teorias sobre a cidade. Lisboa: Edições 70, 1990.

GIEDION, Sigfried. Espacio, tiempo y arquitectura. (1941). Madrid: Editorial Dossat, 1978.

GIRÃO, Raimundo. Plano Nestor Figueiredo. In Revistas do Instituto do Ceará, anno LVII, 1943, p205-222.

HABERMAS, Jürgen. Modernidade. Um projeto inacabado. (1980). In ARANTES, O. e ARANTES, P.E. Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas. São Paulo: Brasiliense, 1992.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960). São Paulo: Annablume, 2003.

LE CORBUSIER. Urbanismo (1925). São Paulo: Martins Fontes, 1992.

\_\_\_\_\_. Precisoões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo (1930). São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEVY, Albert. La qualité de la forme urbaine. Problématique et enjeux. Paris: École d'Architecture de Paris La Villette, 1992.

LEPETIT, Bernard. Por uma nova história urbana. São Paulo: Edusp, 2001.

LEME, Maria Cristina da Silva (coord.) Urbanismo no Brasil. 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LYNCH, Kevin. La buena forma de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

MODESTO, Hélio. Plano-Diretor de Fortaleza. Lei nº 2.128 de 23/03/1963. In Revistas do Instituto do Ceará, Anno LXXVIII, 1964, p201-247.

MORRIS, A.E.J. Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la revolución industrial (1974). Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

PANERAI, P., CASTEX, J. ET DEPAULE, JC. Formes urbaines. De l'îlot à la barre. Marseille: Éd. Parenthèses, 1997.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza. Decreto nº 785, de 26/02/1947.

\_\_\_\_\_. Código Urbano, Lei nº 2.004 de 06/08/1962.

RAPPPORT, Amos. Aspectos humanos de la forma urbana (1977). Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

REIS, Nestor Goulart. Notas sobre o urbanismo no Brasil. Primeira parte: período colonial. Cadernos LAP. Série Urbanização e Urbanismo. São Paulo: FAU/USP, 1995a.

\_\_\_\_\_. Notas sobre o urbanismo no Brasil. Segunda parte: séculos XIX e XX. Cadernos LAP. Série Urbanização e Urbanismo. São Paulo: FAU/USP, 1995b.

RONCAYOLO, Marcel. La ville et ses territoires. Paris: Gallimard, 1990.

RIBEIRO, José Otacílio de Saboya. Memorial justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza. In Revistas do Instituto do Ceará, anno LXIX, 1955, p215-243.

RYKWERT, Joseph. A idéia de cidade. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SALES, José Albio Moreira de. O desenho da cidade moderna em Fortaleza: um estudo dos planos Saboya Ribeiro e Hélio Modesto. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano. UFPE, 1997.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. A cidade como um jogo de cartas. Niterói: EDUFF; São Paulo: Projeto, 1988.

SECCHI, Bernardo. Primeira lição de urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SENNETT, Richard. La conciencia del ojo. Barcelona: Versal, 1991.

\*