



CIDADE CONECTADA, ACESSÍVEL E JUSTA

HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL • REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA •
INSERÇÃO PRODUTIVA, EMPREENDEDORISMO, EMPREGO E RENDA
• CULTURA DE PAZ E SEGURANÇA CIDADÃ • URBANISMO E MOBILI-
DADE URBANA • MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA • SAÚDE
• SEGURANÇA ALIMENTAR • ESPORTE E LAZER • IGUALDADE RA-
CIAL • ASSISTÊNCIA SOCIAL • DIREITOS DA MULHER • JUVENTUDE
• DIREITOS DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE • DIREITOS DA PES-
SOA IDOSA • DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA • DIREITOS
LGBTQIA+ • EDUCAÇÃO PÚBLICA • CULTURA E PATRIMÔNIO • CI-
ÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO • MEIO AMBIENTE E SANEAMEN-
TO • SEGURANÇA HÍDRICA • ENERGIAS RENOVÁVEIS E EFICIÊNCIA



CONSTRUÇÃO CIVIL •
AR • NOVA INDÚSTRIA
A INFORMAÇÃO E CO-
DESENVOLVIMENTO DA
SOCIAL • DESENVOLVI-



Sumário

- 6** VISÃO DE FUTURO
- 8** SITUAÇÃO A ENFRENTAR
- 12** ESTRATÉGIAS
- 17** PLANOS ESPECÍFICOS
- 33** ELABORAÇÃO DO NOVO PLANO DIRETOR
- 35** ALGUNS RESULTADOS JÁ ALCANÇADOS

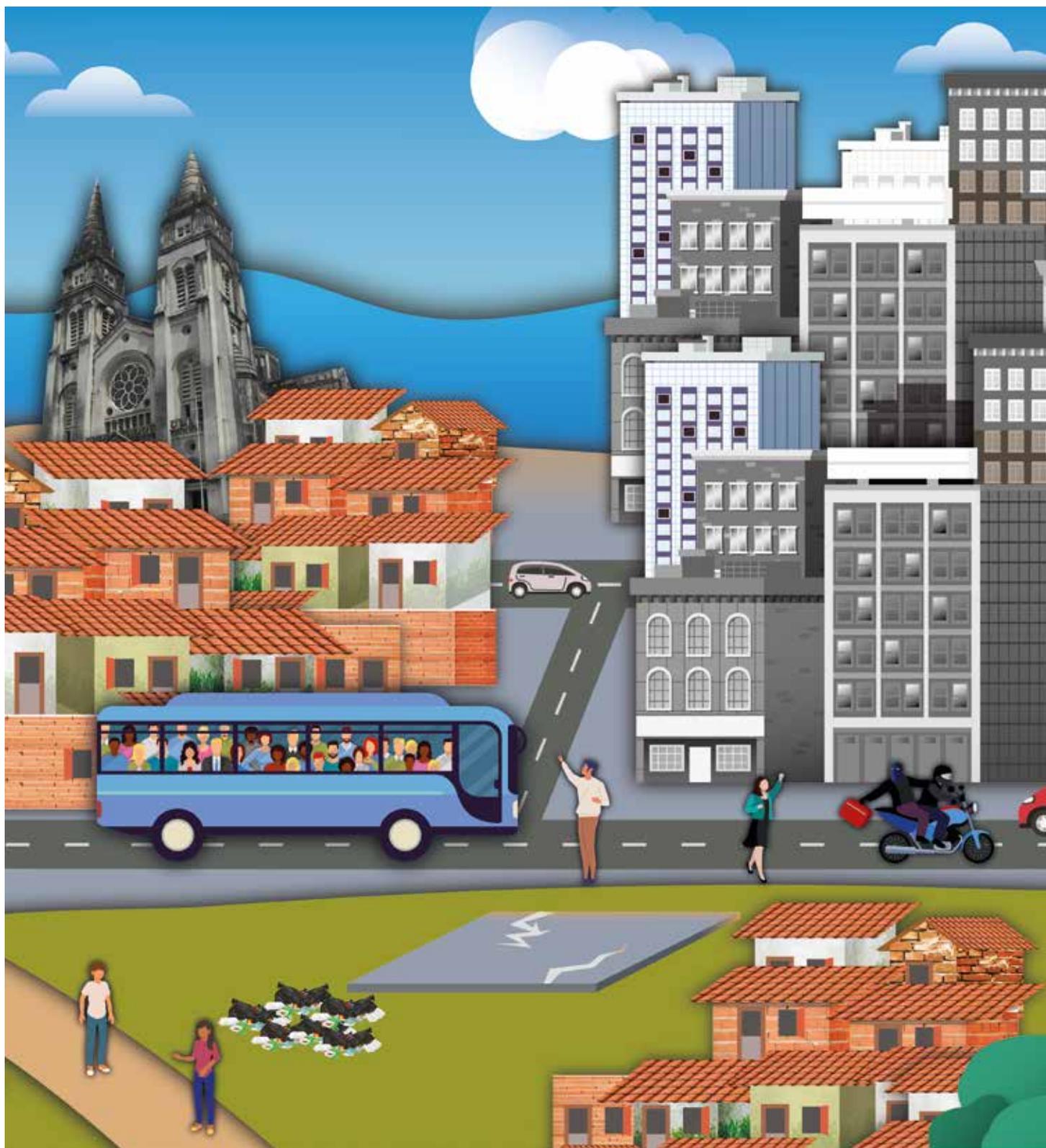


Plano Fortaleza 2040 - Eixo 1

UMA CIDADE CONECTADA, ACESSÍVEL E JUSTA.

Uma cidade conectada, acessível e justa é uma cidade cuja forma urbana permite o acesso dos seus cidadãos aos bens, serviços públicos e oportunidades de emprego e renda, por meio de um sistema de transporte urbano que interconecte diferentes policentralidades, da urbanização do espaço por meio do uso misto, da diversificação de atividades e mesclas sociais, do fortalecimento de identidades territoriais e da valorização dos espaços públicos.

VISÃO DE FUTURO





Fortaleza será uma cidade compacta e acessível, sem dispersão urbana e com distribuição equitativa de atividades econômicas e serviços, com uma proximidade destes com as residências e vida comunitária, melhorando o acesso da população ao trabalho, à escola, aos serviços públicos e reduzindo a necessidade de deslocamentos permanentes e de longa distância, reduzindo a fragmentação da cidade e dos contrastes sociais e urbanos. Com espaços públicos e mobiliários urbanos preservados e valorizados, conservação e tombamento dos prédios históricos, espaços públicos com segurança, praças amplas e bem cuidadas, com opções de lazer, calçadas com qualidade e com boa acessibilidade, especialmente para pessoas com deficiências, a cidade será uma capital de referência no desenho universal, com acessibilidade ampla para todas as pessoas com deficiência, assegurando igualdade no acesso aos espaços e aos equipamentos públicos.



Fortaleza contará com uma mobilidade inclusiva e equitativa, combinando a diversificação dos modais, privilegiando o pedestre, incluindo bicicletas, e transporte público de qualidade, (eficiente, seguro e confortável), ampla acessibilidade para pessoas com deficiências, com uma malha viária de qualidade e controle eletrônico, combinando ampliação do metrô com melhoria da frota de ônibus.

Sendo uma cidade mais densa e multifuncional, mas permeada de espaços livres e público, proporciona o uso mais racional do espaço e da infraestrutura e, principalmente, a facilidade de acesso gerada pela concentração e diversidade de pessoas e atividades, o que reduz as distâncias, deslocamentos e a dependência de veículos automotores para as atividades diárias, permitindo uma maior diversidade de meios de locomoção e transportes com menor consumo energético.

SITUAÇÃO A ENFRENTAR

A forma urbana atual de Fortaleza reflete o processo de crescimento físico disperso, segregador e destrutivo de sua base natural ao longo de décadas. Nos últimos duzentos anos, a cidade ocupou boa parte da base natural por duas frentes: as obras mais sólidas realizadas por sua elite, de forma dispersiva, e as obras improvisadas e sujeitas à remoção, feitas pelos mais pobres. Isso ocasionou um excessivo consumo de solo virgem, extinguindo as áreas rurais, a cobertura verde, restando quase nada para novas construções.

Em decorrência dos sucessivos e longos períodos de estiagem, grande número de habitantes do interior migrou para Fortaleza, em busca de sua sobrevivência. Este processo de migração destinada a Fortaleza se acentuou bastante a partir das décadas de 1950, a exemplo do que se deu em toda a América Latina, e se mantém até os dias de hoje. Nele, em uma primeira etapa, os migrantes mais pobres se acomodaram em choupanas nas zonas de praias e nas chamadas “areias”, que eram os primeiros subúrbios distantes da zona central. Com o desenvolvimento urbano crescente, estes contingentes passaram a se instalar em favelas nas faixas de “baixios” ou zonas de processos naturais dos grandes recursos hídricos, formando áreas de risco para as populações, notadamente em um anel de urbanização que se desenvolve da barra do Rio Ceará à região limite com Messejana.

Além destes assentamentos, ambientalmente inadequados, ocorreram implantações de grandes conjuntos habitacionais, durante os anos da intervenção militar, em áreas desprovidas de infraestrutura de transporte, saneamento, oferta de emprego, comércio, serviços públicos de educação e saúde. Este processo originou o modelo de expansão que obriga os residentes a cumprir enormes trajetos entre suas habitações e estes centros de atividades, criando bolsões de pobreza em situações de baixa conectividade com o tecido geral da cidade.

Em seu processo precário de decisões sobre localizações de novas âncoras econômicas e catalisadoras de urbanização, Fortaleza, no período de um século, condenou parte do seu tecido urbano a uma desqualificação do uso dos solos, ao declínio de parte de seu espaço público e ao abandono de sua herança cultural edificada.

No processo de crescimento por dispersão urbana a cidade promoveu o abandono de áreas infraestruturadas onde viviam muitas pessoas e prevalecia um intercâmbio saudável. A ânsia de criar novas áreas de desenvolvimento imobiliário provocou o abandono de locais com infraestrutura instalada e o declínio destes locais, fazendo com que as identidades da cidade fossem sendo enfraquecidas, além de gerar novas demandas de investimentos em infraestrutura urbana, desnecessárias se o crescimento fosse planejado.

A cidade não encontrou meios de proteger sua herança cultural edificada, apesar dos tombamentos e outras áreas de registros. Não se criaram meios para que os proprietários dessas estruturas patrimoniais identificassem interesse e razões para protegê-las, apesar dos eficientes instrumentos urbanísticos disponibilizados no Estatuto das Cidades.

O centro da cidade tornou-se monofuncional e os sinais de declínio foram bem legíveis. Apesar do sucesso do comércio popular, com sua extraordinária contribuição fiscal e grande ajuda à sustentação do velho centro, esta zona da cidade perdeu grande parte de sua herança edificada, de seu papel enquanto centro administrativo, restando totalmente desabitado e vulnerável fora do horário comercial.

Áreas de valor estratégico para a vocação turística da cidade e qualidade na moradia, a exemplo do Mucuripe, são utilizadas ainda pelo setor industrial. A mesma cidade, que se pretende turística, ainda interdita suas praias ao permitir depósito de dejetos diretamente na orla e manter um estaleiro na sua zona central. Nos últimos anos, a discussão sobre essa faixa estratégica se deu muito mais sobre gabaritos do que com a acessibilidade dos cidadãos a este patrimônio.

Outras áreas de grande potencial paisagístico, a exemplo das lagoas e da barra do Rio Ceará, também se consolidaram sem um planejamento,

que incorpore os seus potenciais na melhoria da qualidade de vida dos moradores de seus entornos. Por sua vez, áreas ainda preservadas, a exemplo da zona da Sabiaguaba, já sofrem intrusões que fatalmente serão alimentadoras da dispersão e de danos ambientais. Muitas destas lagoas estão sob ameaça, uma vez que ainda restam desprotegidos os recursos hídricos que as alimentam.

Fortaleza também não possui uma rede coordenada de parques, preparados com segurança e serviços para apoiar atividades de contemplação e recreação.





ESTRATÉGIAS

1 - PLANO MESTRE DE DESENVOLVIMENTO URBANO E DE MOBILIDADE

No rumo ao futuro a cidade já precisa conter a dispersão urbana, criando fronteiras de urbanização, intensificando novos usos nos solos urbanos e perseguindo o objetivo de tornar-se uma cidade mais compacta e acessível por meio do transporte público. Para tanto, precisa articular os diversos tipos de uso do solo, suas misturas e intensidades, de maneira coordenada com os transportes, os centros de emprego, os serviços públicos, os centros de educação e áreas a preservar.

A qualificação do crescimento urbano de Fortaleza deve ser assentada em critérios sustentáveis, o que significa proteger a base natural remanescente tornando-a acessível por meio de uma rede de parques; implantar corredores verdes para conforto térmico de pedestres e ciclistas; qualificar os usos dos solos e integrá-los por meio do transporte público; estruturar a cadeia espacial da produção; potencializar as áreas de oportunidades e suas acessibilidades; criar meios para ampliar e conectar a plataforma turística da cidade; realçar a herança cultural edificada, inclusive pelo reuso de estruturas em declínio, quando for possível; estimular o uso compartilhado de estacionamentos; promover o uso eficiente de energias e promover as ações necessárias para uma boa vida comunitária.

Dentre essas ações, há de se ter cuidado específico com a reabilitação urbana por meio dos programas habitacionais, com respeito ao planejamento da requalificação dos espaços públicos, o cuidado com as relações comunitárias e também uma especial atenção à zona central da cidade. Uma combinação entre programas para a redução do déficit habitacional e a requalificação da zona central poderá gerar uma sinergia posi-

va, o que deve ser apoiado ainda por um conjunto de intervenções de estímulo às novas economias, melhorias na acessibilidade e em novos usos na zona central.

O Plano Mestre afirma ser inconcebível a construção de novos conjuntos habitacionais centrados, exclusivamente, nas construções de moradias e desprezando o papel das infraestruturas de apoio à convivência, ao trabalho, ao lazer e à vida saudável. Também será preciso adequar estes programas apoiando a criação de novos protótipos que considerem a formação de vizinhanças saudáveis. Para tanto, incluir os moradores nessas construções deve ser essencial.

OBJETIVOS E METAS

- Acomodar uma população de até 3 milhões e seiscentos mil habitantes na Região Metropolitana de Fortaleza, apoiando, com antecipação, a gestão dos custos e benefícios do crescimento urbano adotando critérios de forma compacta a partir de uma rede de áreas de oportunidades integradas por transporte eficiente.
- Estruturar a urbanização existente com a base natural devidamente protegida e acessível quando conveniente.
- Estruturar a mobilidade conectora da cidade de forma viável e acessível.
- Reurbanizar, de forma gradativa as zonas secundárias limitadas pelos corredores de urbanização de maneira a torná-las acessíveis a todos os focos convergentes e facilitar os futuros problemas de drenagem.
 - Adequar os espaços públicos e privados considerando o crescimento da população de idosos.
 - Atender às demandas da vida urbana em vizinhança e soluções para os assentamentos precários,

incluindo suas conectividades por meio do transporte público.

- Apoiar a hierarquia de regiões urbanas e sub-centros como zonas aglutinadoras dos diversos territórios da cidade.
- Implementar vizinhanças ancoradas nos corredores de urbanização e promover melhorias locais nas vizinhanças existentes.
- Criar uma rede de parques, corredores verdes e áreas de recreação em escala hierárquica.
- Proteger a herança cultural edificada e apoiar uma rede acessível de espaços de cultura.
- Converter positivamente os impactos de obras existentes ou em construção.
- Estruturar o crescimento verde e a implantação da eficiência energética.
- Criar cinco zonas de moradia e trabalho ligado à pesquisa tecnológica com base no conhecimento – Rede de Distritos de Inovação e Parques Tecnológicos.
- Criar um sistema de logística urbana.
- Reduzir as emissões e antecipar-se às mudanças climáticas.

LINHAS DE AÇÃO

CORREDORES URBANOS ORIENTADOS PELO TRANSPORTE PÚBLICO

A conectividade urbana é o grau no qual ruas locais, sistemas regionais de uso do solo e cadeias de áreas verdes, se conectam formando uma rede de acessibilidades.

Os corredores urbanos, quando orientados pelo transporte, são exemplos de padrões de urbanização

compatíveis com a sustentabilidade das metrópoles, pois, além de serem orientados pelo transporte de massa permitem estruturar comunidades misturando usos de moradia, trabalho, educação, comércio, entretenimento e lazer locais.

Sendo o transporte público um indutor de qualificação de zonas urbanas, inclusive possibilitando alteração de seus valores imobiliários, os Corredores de Urbanização Orientados pelo Transporte Público – CUOTP, criam novas oportunidades para o financiamento compartilhado de obras de melhoria no espaço urbano por meio de operações consorciadas entre o poder público e o setor privado.

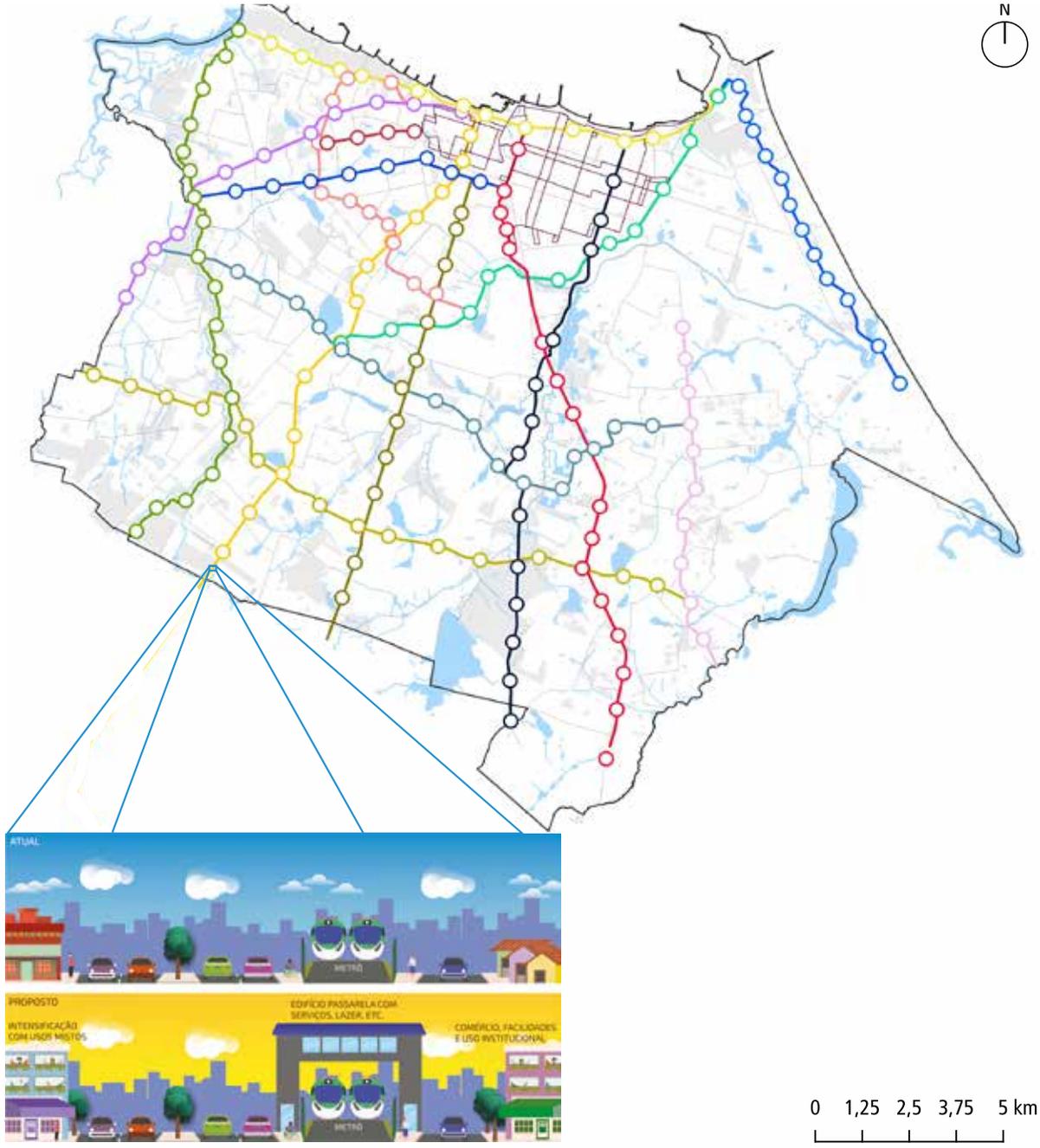
Dessa forma, acredita-se que a implantação de um CUOTP potencializa a urbanização de suas adjacências, intensifica o uso destes solos adjacentes e viabiliza novas atividades econômicas. Pode ainda ser um caminho para ampliar o estoque de estruturas adaptadas ao crescimento populacional prognosticado.

Um CUOTP também pode auxiliar um recurso híbrido com todos os requisitos de proteção ambiental, destinando sua primeira faixa a parques de proteção e recreação, pistas para bicicletas e caminhadas.

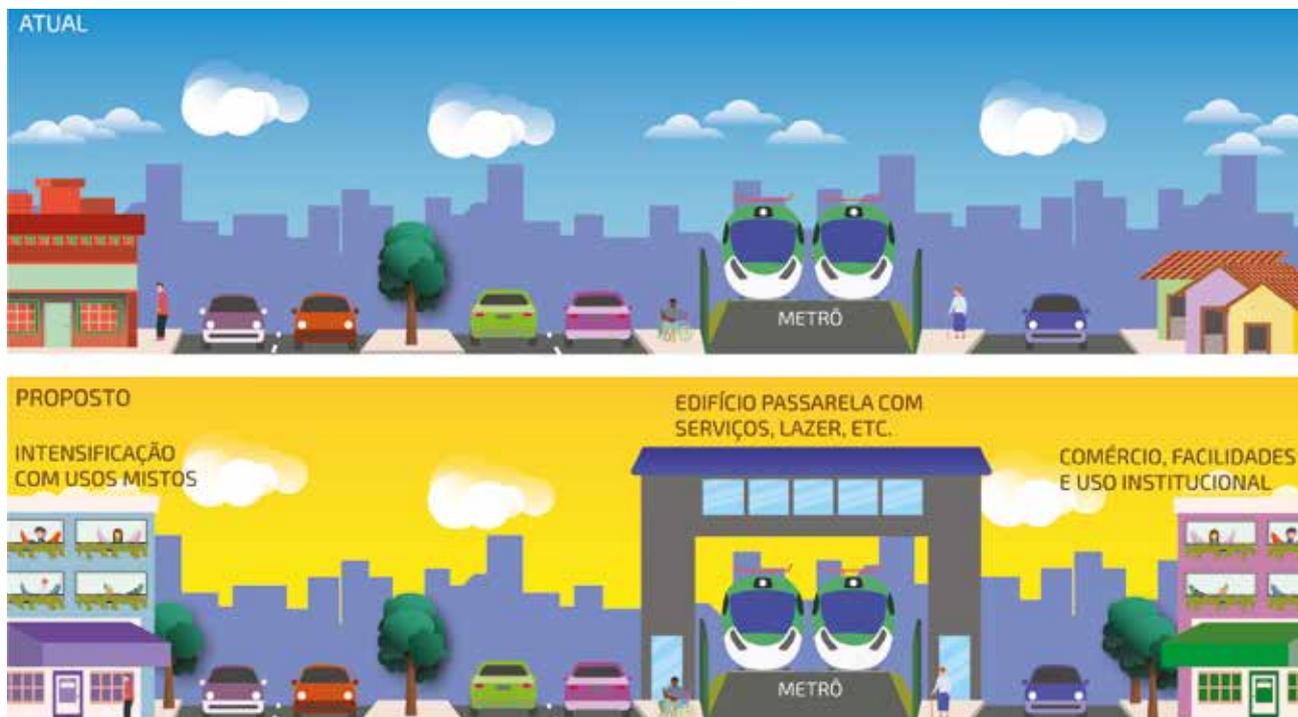
Frente a um grave problema de Fortaleza, a existência de centenas de assentamentos precários, a proposição dos CUOTP favorece a conectividade entre as áreas de habitação vulnerável e as demais áreas urbanas.

São características dos CUOTP promover mistura de usos e classes sociais, adensamento populacional, cidade compacta e conectada, mudanças de paradigmas, uso de transporte ativo e transporte público, além de infraestrutura integrada.

MAPA DOS CORREDORES URBANOS



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Assentamentos precários ■ Recurso hídrico ○ Estação — Bondes elétricos — Metrô sul — Aguanambi/BR 116 — Corredor Orbital I — Expedicionários/Luciano Carneiro — Maranguapinho — BRT Oeste | <ul style="list-style-type: none"> — VLT — Washington Soares — Praia do Futuro — Corredor Orbital II — Corredor orbital III — Desembargador Moreira/Alberto Craveiro — Bezerra de Menezes — Leste-Oeste/Abolição — Sargento Hermínio |
|--|---|



CORAÇÕES DE BAIRRO E EQUIPAMENTOS

Uma vizinhança situada em um CUOTP pode ser descrita como uma urbanização que se orienta a partir do seu núcleo ocupado pela área de estação do BRT e seus complementos. A vizinhança ideal é aquela constituída por uma população em torno de 15 a 20 mil habitantes, equipada com usos mistos, incluindo comércio de varejo, uso institucional e oferta de serviços.

Por sua vez, as zonas secundárias são aquelas existentes entre os núcleos, possuindo baixa densidade habitacional, apoiadas no uso misto tradicional aos bairros e na manutenção de residências unifamiliares e condição de acesso aos corredores. Nessas zonas deve ser estimulada a reurbanização com a substituição de pisos impermeabilizantes por pisos drenantes, que tanto servirão para facilitar a drenagem quanto para modular a velocidade do tráfego.

A cidade deve ter sua administração distribuída

em regiões urbanas, unidades culturais e administrativas. Cada uma dessas regiões deve contar com uma área de oportunidades de desenvolvimento, em parte correspondente a aquelas já existentes, desempenhando também o papel de áreas de administração municipal, sendo formada por diversos territórios que se organizam seguindo afinidades comuns.

Cada região urbana deve desenvolver o seu “coração”, ou seja, uma área onde devem ser agregadas as funções administrativas e as funções institucionais diversificadas, a exemplo de equipamentos de esporte, cultura, segurança, educação, facilidades para idosos, crianças e outros, sempre guardando conveniência com os locais onde atualmente se situam equipamentos que já agregam uma centralidade aquele território.

Dessa forma, um subcentro urbano caracterizado como um “Coração de Bairro” será um lugar convergente capaz de agregar diversas vizinhanças, com tendências e razões históricas para se aliarem como bairros na nova escala metropolitana da cidade.



PLANOS ESPECÍFICOS

O crescimento rápido de Fortaleza revela sua forma urbana atual, segregadora, dispersa e que avançou e sublimou sua base natural ao longo das décadas, destruindo importantes biomas outrora existentes na cidade. Por dois séculos, as obras de expansão da cidade avançaram sobre o território, consumindo e extinguindo áreas nativas, tanto por obras de infraestrutura voltada à parcela mais abastada da população, como de forma desordenada pela parcela mais pobre. Por causa disso, a capital possui hoje muito pouco de sua cobertura verde original e muito pouco espaço restante para novas intervenções urbanísticas e construções residenciais ou não.

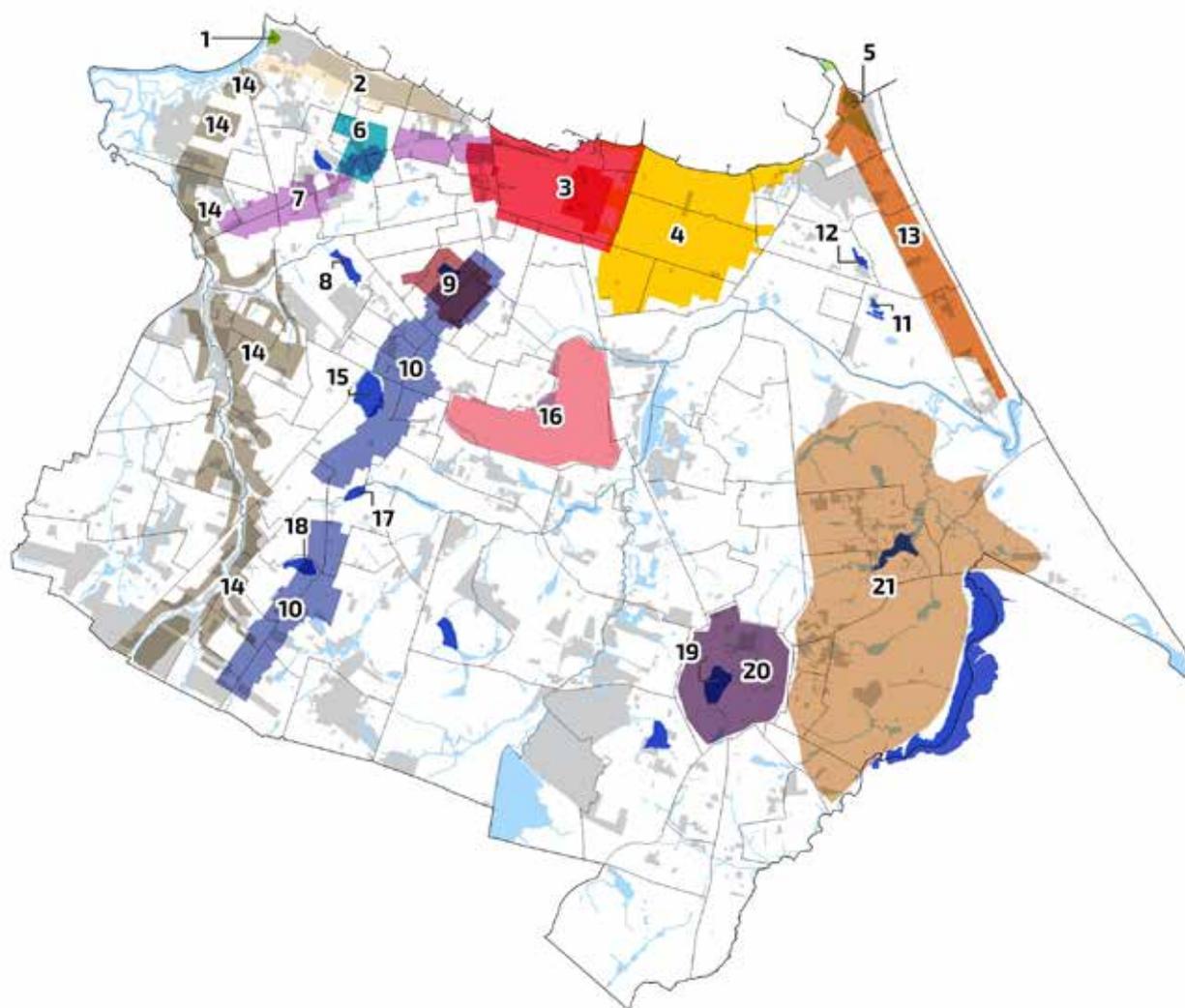
As grandes levas migratórias da população do interior do estado para a capital, tangidas pelas sucessivas secas, comuns no Nordeste, também tiveram um forte impacto na urbanização da cidade de Fortaleza, ajudando a reconfigurar o mapa da cidade. Essas migrações, muito frequentes entre o final do século XIX e início do século XX, tiveram uma forte acentuação a partir de meados do século passado, mais especificamente, a partir da década de 1950. Ainda hoje, o fenômeno desses deslocamentos são registrados, em maior ou menor intensidade, de acordo com a severidade da estiagem vivida no estado.

E o mesmo comportamento, referente à instalação dessas pessoas ou famílias nos arredores da capital, se observa nos dias de hoje. Na chegada à Fortaleza, essas populações se instalam e se acomodam em habitações precárias na periferia

ou zonas praianas. No início do século XX, esses assentamentos à beira-mar eram denominados “areias”, os primeiros subúrbios distantes da zona central. Numa segunda etapa, a ocupação passou a ser registrada às margens de recursos hídricos, como rios, açudes e lagoas, comprometendo a sustentação dessas fontes hídricas, ao mesmo tempo que torna essas áreas em assentamentos precários ou de alto risco, exigindo constante monitoramento e remanejamento dessa população para outras áreas, menos críticas.



MAPA DOS PLANOS ESPECÍFICOS



0 1,25 2,5 3,75 5 k



- | | |
|--|---|
| 1 - MORRO DE SÃO TIAGO | 12 - LAGOA DO PAPICU |
| 2 - PIRAMBU | 13 - PRAIA DO FUTURO |
| 3 - CENTRO (PAJEÚ/JACARECANGA) | 14 - VALE DO MARANGUAPINHO |
| 4 - ALDEOTA/BEIRA MAR | 15 - LAGOA DA PARANGABA |
| 5 - PARQUE DO FAROL VELHO | 16 - AEROLÂNDIA/CIDADE VERDE |
| 6 - OFICINA DO URUBU | 17 - LAGOA DA MARAPONGA |
| 7 - CORREDOR BRT OESTE | 18 - LAGOA DO MONDUBIM |
| 8 - AÇUDE DO PICI (DA AGRONOMIA) | 19 - LAGOA DA MESSEJANA |
| 9 - LAGOA DE PORANGABUSSU (DISTRITO DE SAÚDE) | 20 - SUBCENTRO URBANO DA MESSEJANA |
| 10 - CORREDOR DO METRÔ SUL | 21 - SABIAGUABA/SAPIRANGA |
| 11 - LAGOA DO GENGIBRE | |

-  Limite Municipal
-  Limite de bairro
-  Assentamentos precários

REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO URBANO

Um desses planos específicos é voltado para a reabilitação do Centro Urbano expandido, por meio do apoio à ampliação dos seus usos e atividades correlatas com a habitação de sua periferia, dinamizando ainda mais o comércio popular existente, protegendo e realçando o papel da herança cultural edificada, reabilitando os dois principais recursos hídricos, indicando melhorias para a mobilidade urbana com acessibilidade e redução da motorização, qualificando e apoiando a vitalização do espaço público e obtendo melhor conectividade ente o Centro e o resto da cidade.

Uma das estratégias essenciais a essa reabilitação será a atração de potentes âncoras econômicas que permita produzir novos usos em diversificados padrões, com destaque para a matriz habitacional. Aliado a isso devem ser viabilizados novos atrativos no espaço público que dinamizem o transporte pedestre, reduzindo a dependência do transporte motorizado.

O estímulo à redução do tráfego de veículos motorizados deve ser feito por meio da revisão da largura dos espaços para pedestres; a oferta de espaços para passeios nas áreas de pátios existentes no interior de quadras; passagens de pedestres niveladas com as calçadas; boa iluminação pública dentre outros ajustes que permitam incrementar habitações e utilizar o Centro inclusive durante a noite para usufruto de seus equipamentos culturais.

Uma proposta que o Plano do Centro faz é a de implantar dois “laços” de bondes elétricos que, juntamente com o Metrô Linha Sul poderão distribuir um trajeto máximo de 300 metros para o alcance pedestre de qualquer destino na zona central.

O Plano organiza as intervenções em seis blocos: Novo Jacarecanga; Novo Pajeú; Centro Administrativo; Corredores Centrais; Comunidade Moura Brasil e Orla/Praia de Iracema. Indica as áreas adequadas à intensificação da reurbanização para a criação de espaços públicos e para a criação de espaços privados; identifica os principais ativos urbanísticos; sugere uma rede de estações periféricas em subsolo ou com uso misto em torres; aponta as áreas predominantes para habitação e comércio, parques e áreas verdes; harmonização dos elementos do patrimônio histórico tombado e não tombado e uma rede de ciclofaixas e ciclovias.

Também devem ser fortalecidas ações que venham a realçar o velho Centro em relação aos aspectos turísticos, cívicos, de celebração e educacionais.

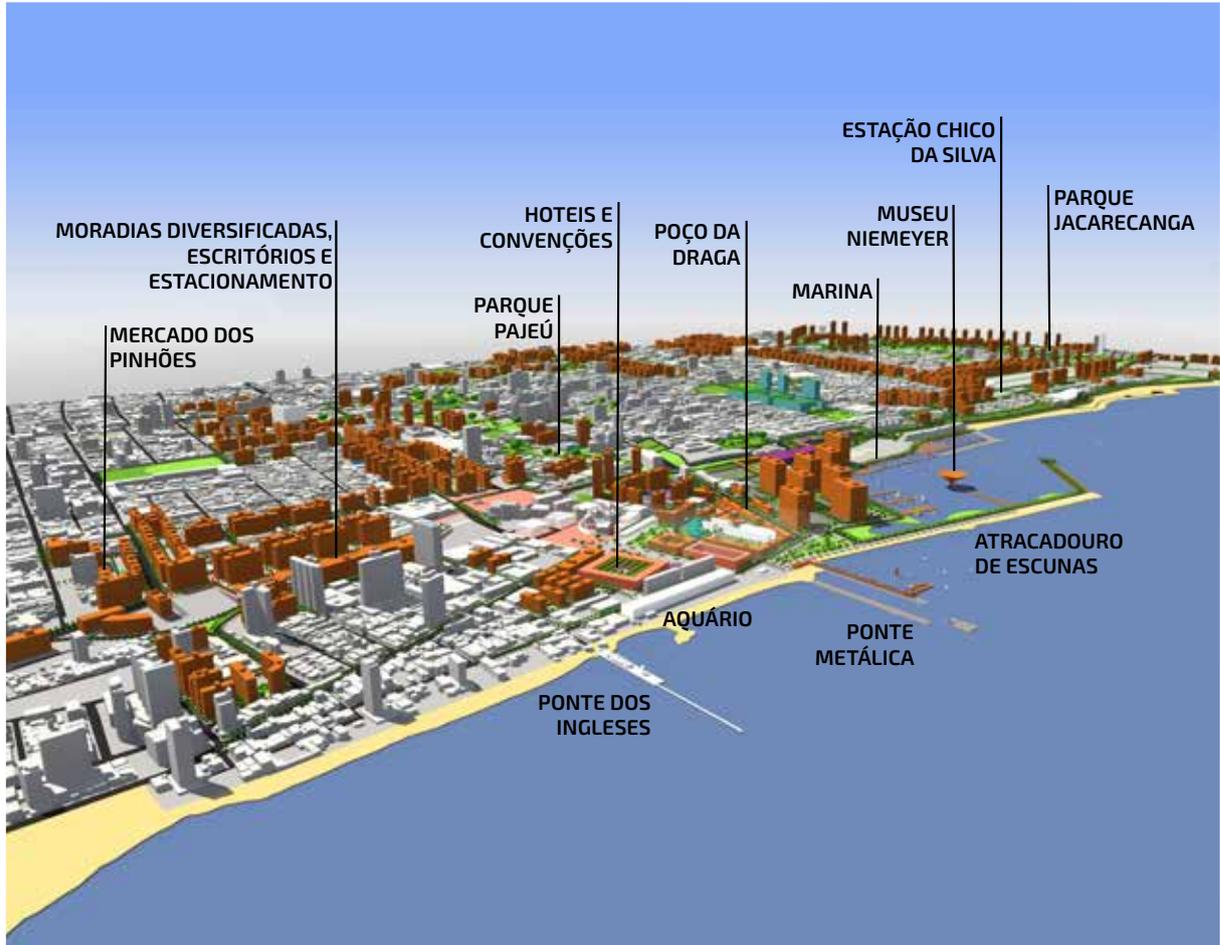
MAPA DA REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO URBANO



	LIMITE DA ÁREA DE ESTAÇÃO
	HABITAÇÃO 42m ²
	HABITAÇÃO 42m ² /USO MISTO
	HABITAÇÃO 60m ²
	HABITAÇÃO 72m ²
	HABITAÇÃO 80m ²
	HABITAÇÃO 90m ²
	HABITAÇÃO 120m ²
	HABITAÇÃO 130m ²
	PADRÃO HABITAÇÃO CASA
	CENTRO ADMINISTRATIVO
	HOTELARIA E CONVENÇÕES

	HUB DE MOBILIDADE
	ANFITEATRO
	INSTITUCIONAL
	USO MISTO: RESIDÊNCIA /
	ESCRITÓRIO / VAREJO
	QUIOSQUE
	PASSARELA
	PRAÇA
	ÁREA DE PROTEÇÃO PERMANENTE (APP)
	RECURSOS HÍDRICOS
	SISTEMA DE BONDE_CENTRO
	SISTEMA DE BONDE_ALDEOTA

32.585 NOVAS UNIDADES HABITACIONAIS
 2.201.190 m² RESIDENCIAIS EM NOVAS CONSTRUÇÕES
 493.900 m² COMERCIAIS EM NOVAS CONSTRUÇÕES
 166.113 HABITANTES NA ÁREA



CONECTORES VERDES E SISTEMA DE PARQUES

O Plano buscou criar a malha das conectividades por corredores, de forma a promover o encontro oportuno das áreas verdes ainda existentes, em posição central nas áreas de estação. Esses pequenos parques, juntamente com as grandes áreas verdes no entorno das lagoas e das fozes dos rios Ceará, Cocó e Maranguapinho, serão devidamente conectados à nova urbanização e formarão a futura rede de parques acessíveis da Cidade.

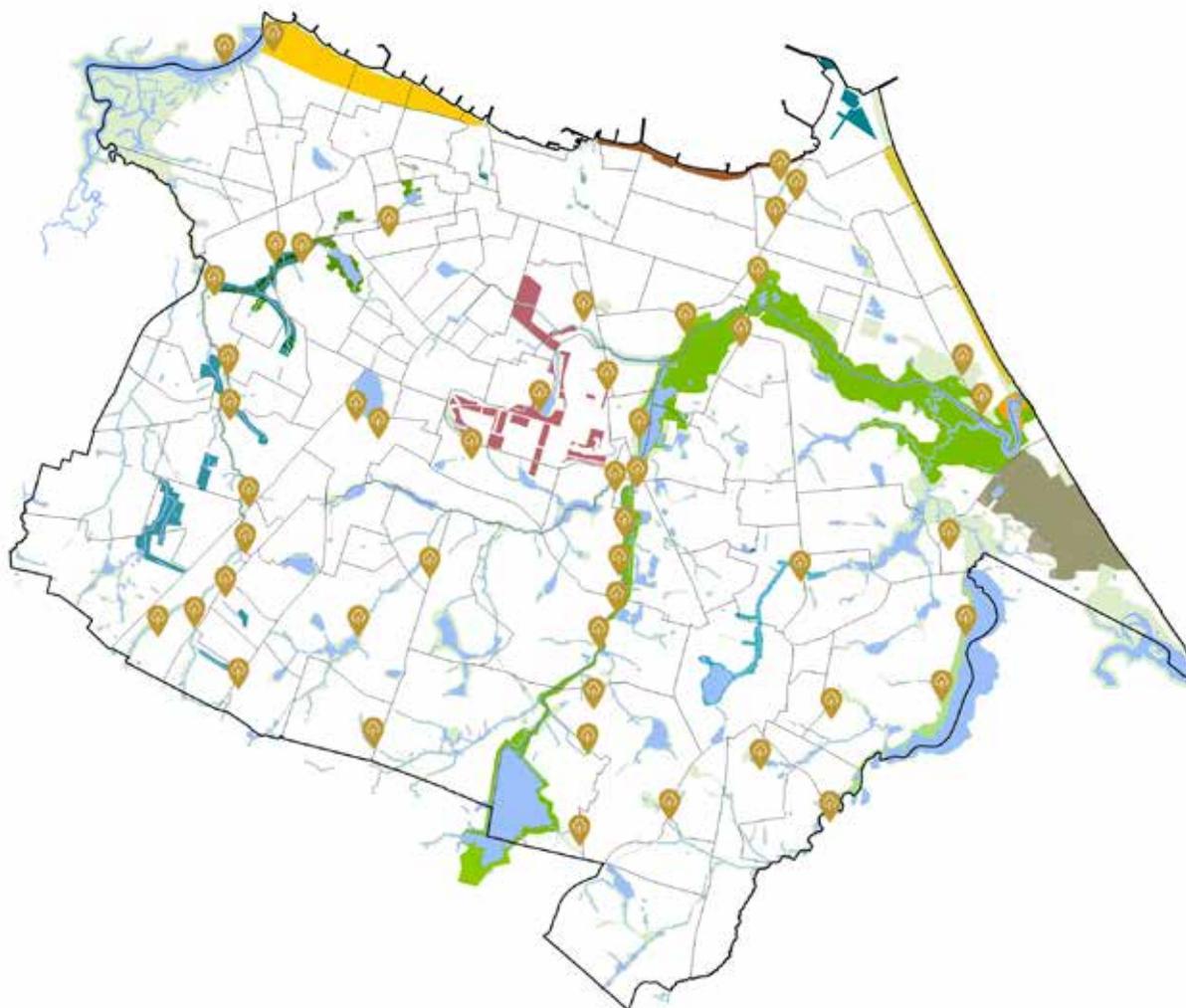
Além dessas conectividades, estão previstas as comunicações por barco de forma acessível

ao público residente e turístico no trajeto do rio Cocó. O Plano propõe também a dragagem e preparação do vale do rio Maranguapinho, devidamente reurbanizado, para conectar por barco a parte sudoeste da cidade ao futuro Parque da Foz, na Barra do Ceará.

Os chamados grandes parques, aqui definidos como o Parque do Cocó e o Parque Raquel de Queiroz, terão portais de acesso, conectando-os às futuras urbanizações dos Corredores de Urbanização.



MAPA DOS CONECTORES VERDES E SISTEMA DE PARQUES



0 1,25 2,5 3,75 5 km

- | | |
|---|---|
|  Portais dos Parques |  Parque litorâneo da Praia do Futuro |
|  Recurso hídrico |  Parque Natural Municipal das Dunas da Sabaguaba |
|  Parque Rachel de Queiroz |  Parque Jacarecanga |
|  Parque Pajeú |  Parque do Farol Velho |
|  Parque Estadual do Cocó |  Parque do Maranguapinho |
|  Parque da Precabura |  Parque da Lagoa da Messejana |
|  APP/ZPA |  Parque Jacarey |
|  Morro São Tiago |  Beira Mar |
|  Parque da Foz do Rio Cocó |  Parque do Aeroporto/Aerolândia |
|  Vila do Mar | |

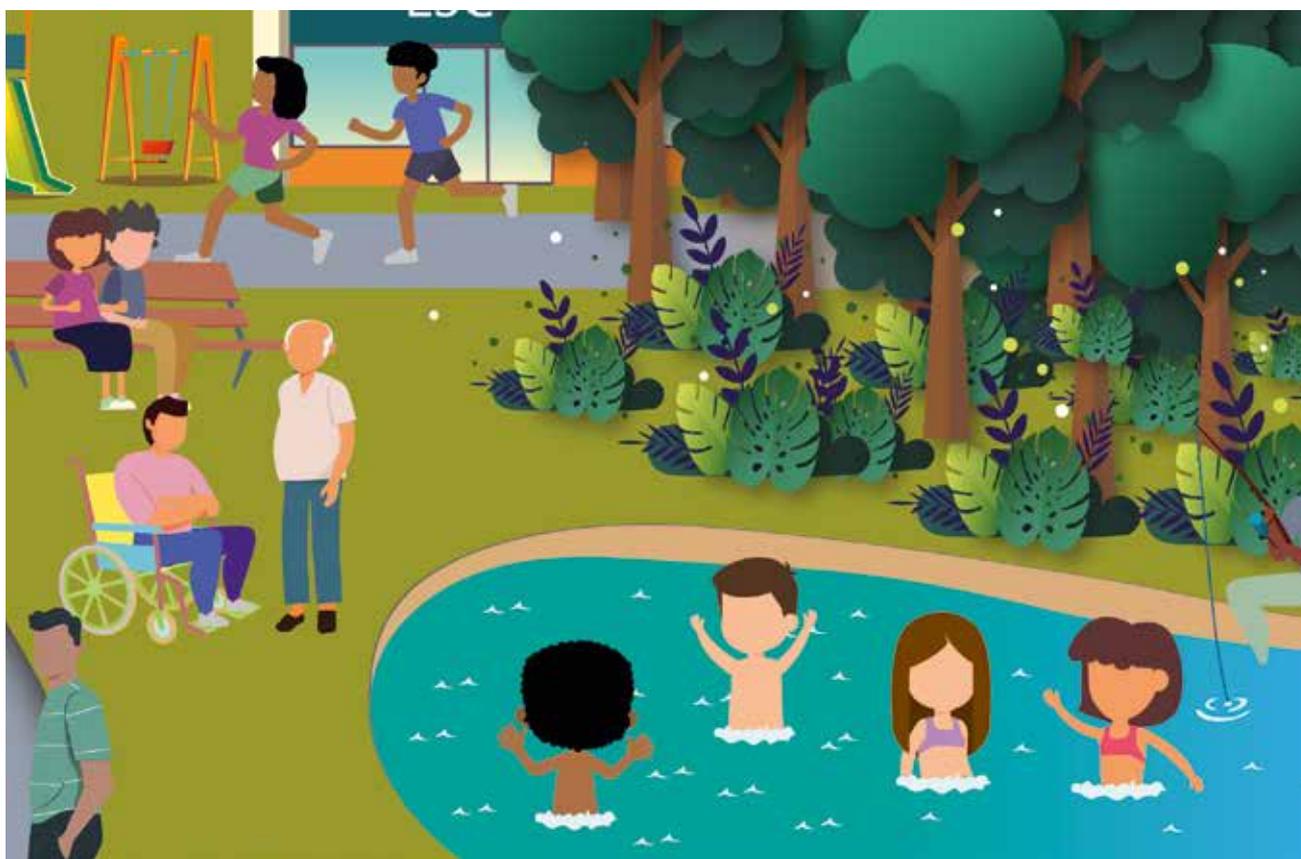
REQUALIFICAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE LAGOAS E AÇUDES

De um modo geral, o sistema de lagoas existentes na Cidade e ainda preservadas em parte de sua área original, foi compreendido pelo Plano Mestre como uma rede de espaços naturais com suas funções ambientais indispensáveis, e ao mesmo tempo como uma rede de elementos da paisagem a ser explorada pelo conjunto da comunidade fortalezense, de maneira acessível por transporte ativo, ou seja, por caminhada ou bicicleta, bem como pelo transporte público. O Plano Mestre visou também promover meios de qualificar estes polos realçando sua imagem paisagística a partir das futuras áreas de estação e torná-los amparados por atividades de recreação, de maneira compartilhada entre os moradores locais e

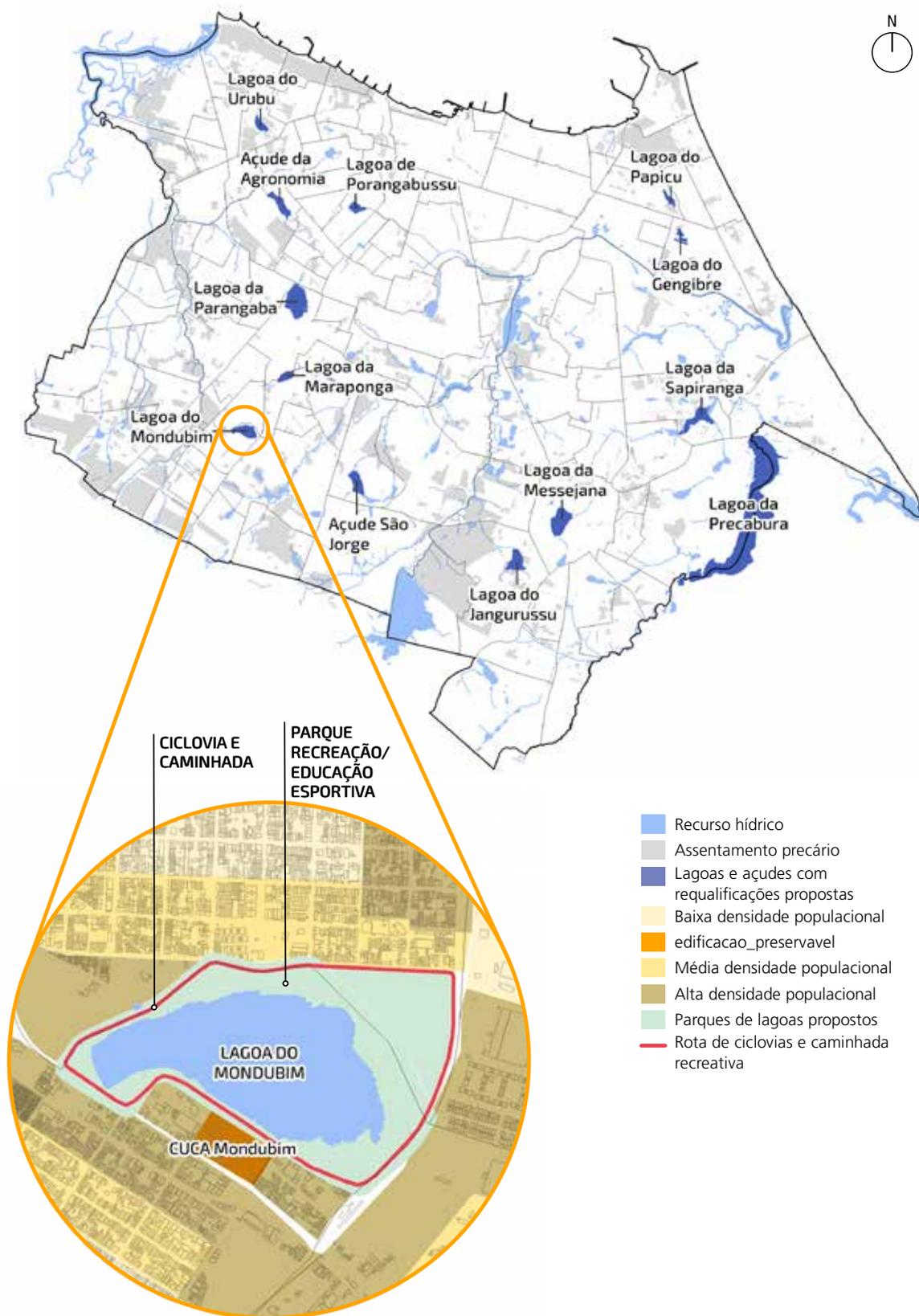
demais residentes na Cidade.

Para todas as lagoas de Fortaleza se aplica a visão do Plano Mestre no sentido de torná-las seguras e propícias a atividades comunitárias, por meio da intensificação ambientalmente conveniente de usos habitacionais e comunitários, protegendo a sua zona de natureza sensível.

O projeto habitacional, respeitando a faixa de sensibilidade ambiental, poderá resultar na fundação de uma futura cultura de vizinhanças urbanas em convívio com a natureza. Por outro lado, as lagoas também poderão ser associadas às funções de serviços públicos acessíveis às vizinhanças, como escolas, esporte, cultura, agricultura urbana e entretenimento.



MAPA DA REQUALIFICAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE LAGOAS E AÇUDES



HUBS METROPOLITANOS E URBANOS

O crescimento da cidade exige que ela se antecipe aos problemas decorrentes da instalação dos terminais de carga e transportes de pessoas por vias rodoviárias, aéreas ou marítimas, de maneira a evitar que os problemas e conflitos destes equipamentos com a cidade se agravem.

Com relação ao transporte de cargas rodoviárias a sugestão feita pelo Plano Mestre é a de que se criem grandes pontos de chegada localizados nas fronteiras sul e oeste da cidade. A operação de distribuição e coleta das cargas será por zonas gradativas e por oferta de conveniências na transferência de passageiros para o sistema de transporte urbano. A localização proposta visa criar uma região com incremento de oportunidades para as vizinhanças situadas em suas proximidades acessíveis, exatamente onde a carência de empregos assume aspectos de muita gravidade.

Nessas áreas, que serão caracterizadas como hubs de mobilidade metropolitana, espera-se que seja potencializada a proliferação de áreas de ne-

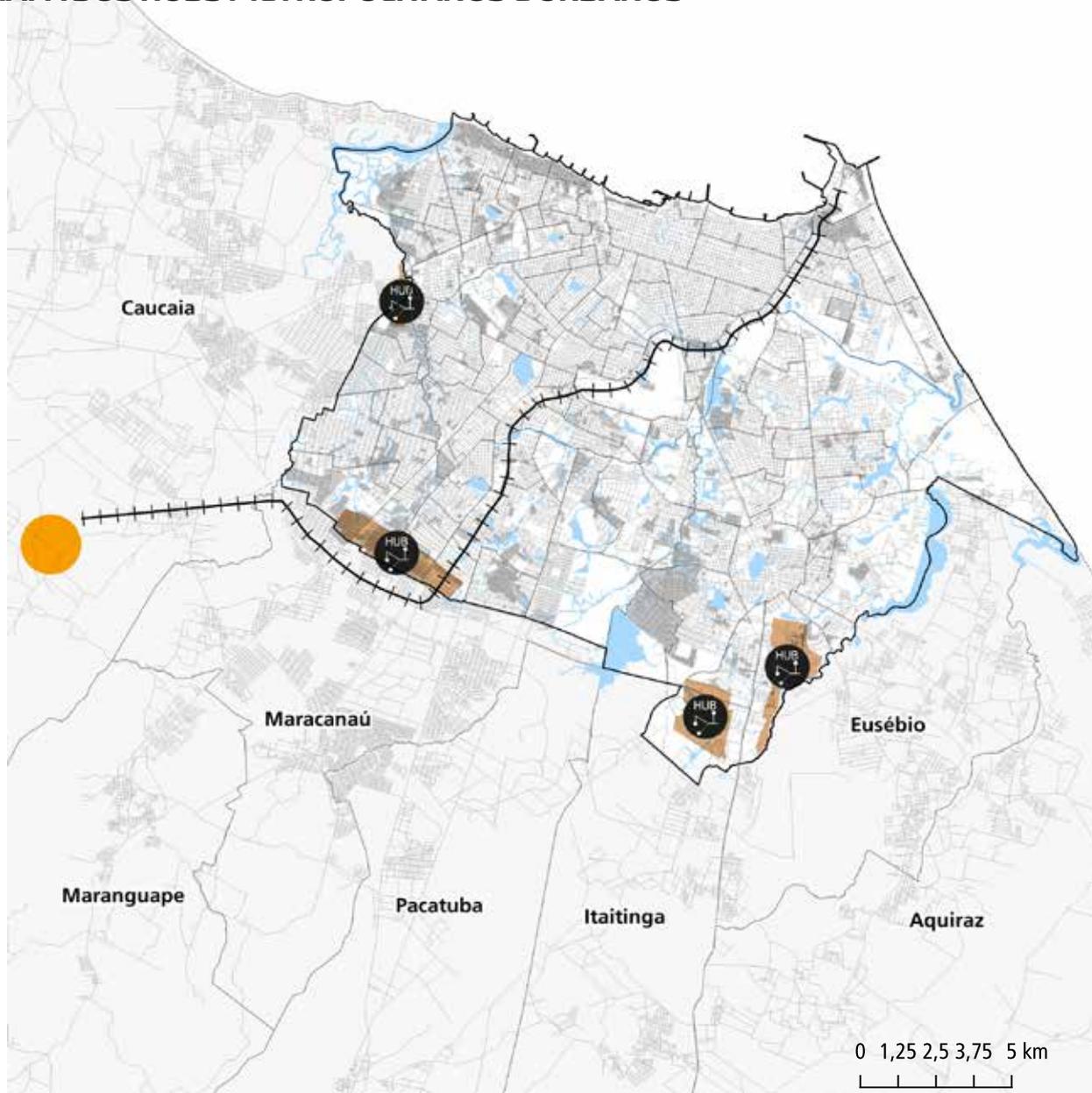
gócios, empregos, armazenagem e embarque e desembarque de cargas.

Com relação ao aeroporto, o Plano considera que a cidade deva se estruturar para promover a sua transferência para uma zona de localização aproximada do centro geográfico da Região Metropolitana, considerando um conjunto de desvantagens apontada para a sua manutenção na atual localização.

Quanto ao Porto do Mucuripe, o Plano propõe sua transformação em um terminal turístico, re-manejando parte dos usos atuais e a proposição de novas economias com a inclusão das comunidades ali residentes. O Plano Mestre mantém as intenções de compartilhar vantagens decorrentes da retirada dos depósitos e da circulação de cargas perigosas, com a manutenção apenas do transporte de farinha dos moinhos de trigo, sem geração de potenciais situações de perigo para as futuras vizinhanças.



MAPA DOS HUBS METROPOLITANOS E URBANOS



- +— Via férrea
- Localização do aeroporto Metropolitano
- HUBs Metropolitanos
- Zonas dos HUBs
- Assentamentos Precários
- Sistema viário

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INOVAÇÃO

O Plano Mestre Urbanístico propõe uma série de ações voltadas para apoiar as operações de reurbanização voltadas para a inserção de novas oportunidades industriais, comerciais e de serviços, para conquistar a prosperidade com base criativa.

Ecoparques industriais, centros de triagem e reciclagem, bairros de inovação, agricultura urbana, microgeração de energia e redes de pesquisa e inovação estão entre elas.

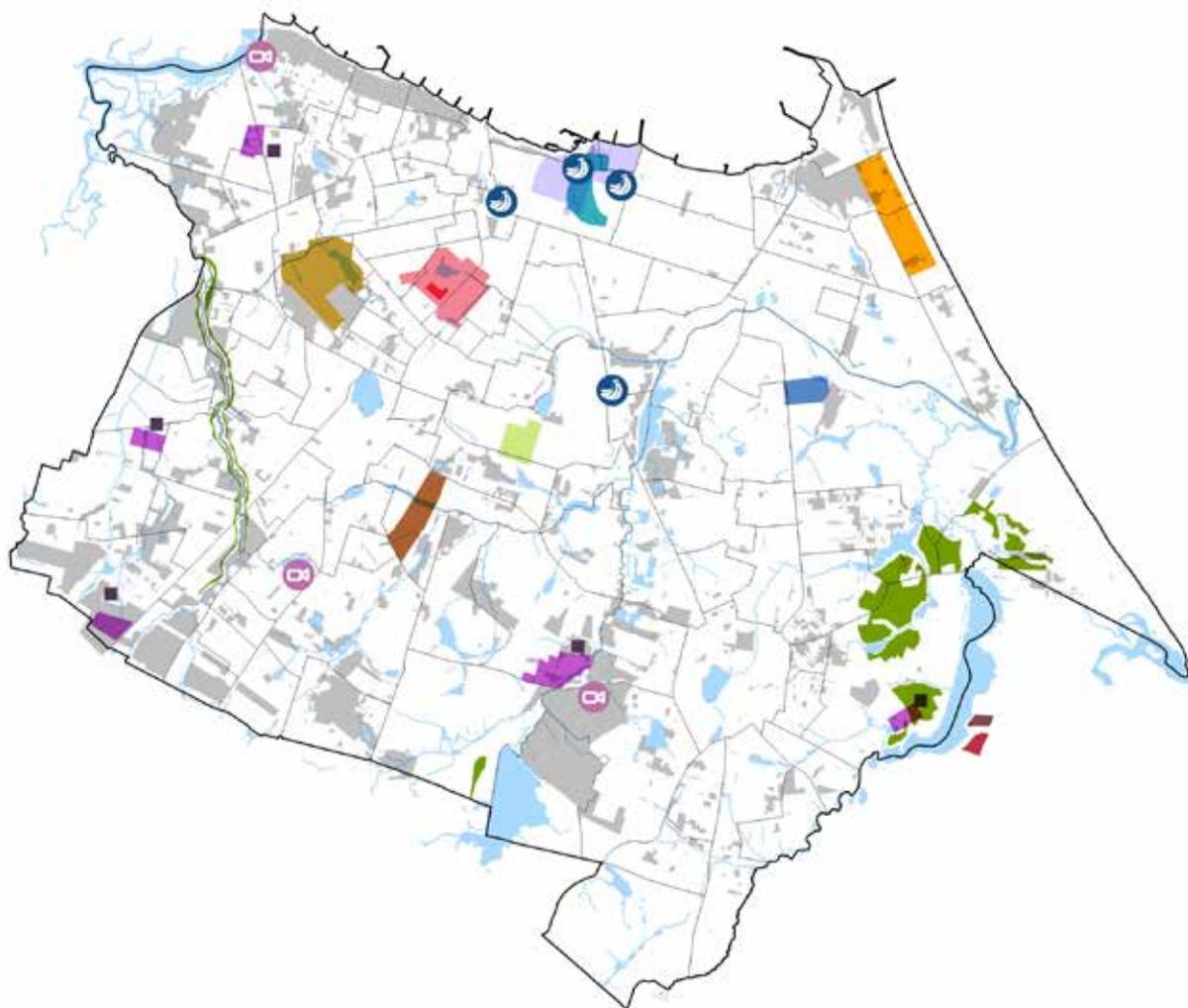
Para realizar a “irrigação” de oportunidades de emprego espacialmente distribuída, grupos de atividades se implantarão nas zonas denominadas “Coração de Bairro”, nas Zonas Secundárias, como também nas implementações gradativas dos Bairros de Inovação, na estruturação dos componentes de uma futura Plataforma de Oportunidades Turísticas, no bairro da Praia do Futuro orientado para atividades turísticas com vida comunitária, nas áreas de estação do Transporte Público, em focos da região da Barra do Ceará, nas diversificadas previsões de localização de agricultura urbana, nos Corredores de Urbanização onde se destaca a típica cadeia de atividades com base no conhecimento e suas decorrências de empregos em variados níveis, incluindo a comunidade como um todo.

Além destas situações acima destacadas o Plano Mestre buscou meios de solidificar, ampliar e apoiar os empregos predominantes em varejo diversificado situados no Centro Urbano devidamente reabilitado, sem deixar de considerar a concentração de 9.000 trabalhadores no futuro Centro Administrativo, e além destes, outros empregos que podem ser gerados no complexo situado na face histórica ao norte, no Centro Ur-

banco, onde se implantarão a Estação das Artes, e a Escola de Hotelaria e Gastronomia do Governo do Estado do Ceará.

Medidas urbanísticas também estão previstas para dinamizar as atividades que envolverão oportunidades de empregos na Praia de Iracema como o futuro Distrito Criativo. A hotelaria devidamente coordenada com as atividades de convenções em situação litorânea, com as atividades de cultura e entretenimento, bem como a interação previsível com a futura situação da marina a ser situada na localização do atual estaleiro, são componentes decisivos de parte do êxito a ser alcançado na atratividade a visitantes e na economia decorrente de seus gastos em cenário acessível com baixa dependência de uso de automóveis. Além destes recursos o Plano prevê um futuro sistema de transporte local por bonde elétrico, conectando o futuro Distrito Criativo ao Centro Urbano e à Avenida Beira Mar.

MAPA DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E INOVAÇÃO



0 1,25 2,5 3,75 5 km

- | | |
|--|--|
|  Recurso hídrico |  Fiocruz |
|  Assentamento precário |  Agricultura urbana |
|  Rede CUCA |  Novo Pajeú |
|  Mercado |  Polo industrial da saúde |
|  Distrito criativo |  Praia do Futuro - Pesquisa |
|  Distrito de saúde |  UECE |
|  Usina de geração de energia |  UFC Pici |
|  Eco distrito |  UFC Porangabussu |
|  Cidade Verde - Pesquisa e inovação |  Unifor |

BAIRROS/DISTRITOS DE INOVAÇÃO

Os Bairros de Inovação se configuram como zonas urbanas que incluem residências com acesso em conveniência com subzonas de empregos, cujas distribuições no território são exclusivamente voltadas para agrupar empreendedores, startups, aceleração de negócios e incubadoras. São estruturas urbanas e espaços facilmente acessíveis por transporte público, conectado por wifi público, apoiando usos do solo com mistura conveniente para estimular a cultura de colaboração inovadora e do conhecimento compartilhado.

São bairros compactos que oferecem mistura de habitações em padrões diversificados, escritórios, espaços de pesquisa, equipamentos culturais, espaços de lazer, rede de espaços atrativa, serviços sociocomunitários e varejo.

O caso inicial de implantação deste sistema será o Distrito de Inovação em Saúde de Porangabussu, o qual será um protótipo da experiência de implementação e uso de espaços de indústria

leve, pesquisa e saúde, destacando-se a integração das atividades acadêmicas, hospitalares, de cultura, de mídia, de convívio com a natureza preservada, de redução de dependência do transporte motorizado e de vida compartilhada com ações criativas.

Medidas urbanísticas também estão previstas para dinamizar as atividades que envolverão oportunidades de empregos na Praia de Iracema como futuro Distrito Criativo, onde poderão florescer empregos a partir destas atividades típicas, das convenções com seus desdobramentos urbanos em gastronomia, cultura, arte, espetáculos, herança cultural edificada e vida noturna.

O Plano Mestre sugere ainda o desenvolvimento de dois bairros de inovação nas vizinhanças do Centro: o Novo Pajeú, onde poderão desenvolver-se as indústrias leves com base no conhecimento e o Novo Jacarecanga, voltado para o desenvolvimento da indústria da moda e confecções.



AGRICULTURA URBANA

As atividades de agricultura urbana oferecem oportunidades para inclusão de indivíduos ou grupos, que por meio do trabalho serão capacitados a construir organização e intensificar relações de cooperação entre vizinhos. Além dos membros das comunidades envolvidas as práticas de agricultura urbana incluem empreendedores, controle público em formas convenientes e também a inclusão de especialidades acadêmicas no processo.

O Plano Mestre indica as condições apropriadas para este padrão de desenvolvimento em trechos do Vale do rio Maranguapinho e onde as bases natural e comunitária demonstram aptidões a este tipo de desenvolvimento, nas zonas pouco adensadas ainda restantes e nas demais situações apontadas pelo plano específico de Agricultura Urbana, componente do eixo de desenvolvimento econômico.



ZONAS INDUSTRIAIS

Por meio das futuras Zonas Industriais apresentadas de forma propositiva, é possível visualizar outra importante coleção de oportunidades para manufaturas, processamentos, transformação de resíduos, logística, montagem, construção, segurança energética, pesquisa, e de um grande número de outras atividades industriais que irão ajudar na preparação do caminho para nossa prosperidade até o ano definido como horizonte do Plano.

A proposição principal das localizações industriais de Fortaleza, até 2040, se orienta a partir das áreas de maior importância logística para a cidade e a Região Metropolitana, ao mesmo tempo, pela contemplação das zonas mais carentes de economia local e emprego, situadas predominantemente na zona oeste e sudoeste e em parte da fronteira urbana ao sul da Cidade. A proposta do Plano Mestre a este respeito necessitará futuros compartilhamentos de harmonização na escala da Região Metropolitana de Fortaleza.

O Plano Mestre também contemplou tendências futuras no sentido de antecipar-se à questões de grande influência no caso das indústrias que se apoiam nas facilidades do tráfego de cargas, a partir do Quarto Anel Viário. O planejamento considerou a necessidade de implantar, na fronteira sul da cidade, e em parte na fronteira oeste, uma zona industrial ordenada para apoiar a vida de uma parcela significativa da população, atender às demandas do desenvolvimento industrial urbano e aos aspectos de cargas e logística urbana, devidamente coordenados, com estação de passageiros, por transportes rodoviários, de origens estadual e nacional. Este anel de atividades industriais e de logística funcionará como uma zona de interface e amortecimento de impactos entre a Capital e as cidades periféricas a ela.

A caracterização destas Zonas Industriais situadas nas fronteiras oeste e sul, dará vida aos complementos acessíveis de trabalho e usos relacionados com respeito ao grande contingente de moradores das regiões sul e sudoeste, nuclearizados nos bairros do sudoeste de forma predominante. Ao mesmo tempo a mancha decorrente desta indicação irá guardar consistência com os propósitos de acessos à região industrial do Porto do Pecém, à ferrovia Transnordestina e ao futuro Aeroporto-Cidade.

Da maneira acima descrita, e conforme a visão estratégica elaborada a respeito desta implementação, serão contemplados com acesso a empregos industriais nas bases de logística urbana e armazenagem, os bairros da Barra do Ceará, e Vila Velha, a oeste, além daqueles situados nas proximidades da fronteira sul como parte do Maranguapinho, e os bairros Siqueira, Parque Presidente Vargas, Mondubim, Planalto Airton Sena, José Walter, Conjunto Palmeiras Jangurussú, Ancuri, Pedras e Palpina. Estas comunidades representam, nos dias atuais, cerca de 420.000 habitantes em condições de difícil acessibilidade física a centros de empregos.



ELABORAÇÃO DO NOVO PLANO DIRETOR

O Plano Mestre concretiza-se como um guia, um instrumento que auxilia na tomada de decisões relacionadas aos usos do solo local. Faz recomendações sobre localizações de serviços públicos urbanos harmonizando, a herança construída da forma urbana existente com as futuras demandas. Também serve para orientar o zoneamento, instrumento que fundamenta as regulamentações públicas relacionadas à localizações, intensidades, misturas e densidades. Serve ainda para orientar regulamentações sobre o crescimento da cidade, como os controles sobre edificações.

Dessa forma, o Plano Mestre não pode ter papel de Lei, mas servir como uma guia para a elaboração dos instrumentos legais convenientes, como o Plano Diretor, que é o instrumento legal que define tais regulações.

Os processos de revisões desse instrumento podem, e devem ser, auxiliados pelos estudos e proposições feitos pelo Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade, considerando que contou com estudos aprofundados sobre a história da comunidade fortalezense, a economia, as características da vida social, o ambiente natural, os sistemas de transporte, a herança cultural edificada, as demandas de reabilitação do Centro Urbano e outros aspectos, além de um grande esforço de participação de diferentes segmentos da cidade na sua elaboração.

2 – PROPOSTAS DE TRANSPORTE E MOBILIDADE

Constituem objetivos da Política de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, dentre outros, promover



a mobilidade urbana sustentável e a acessibilidade de segura.

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

Integrado ao Plano Mestre Urbanístico e de Mobilidade, o Plano de Acessibilidade e Mobilidade urbana tem como princípio a redução e a otimização dos investimentos em mobilidade urbana por meio do aumento do acesso urbano. Para isso, propõe a estruturação da ocupação urbana por meio dos Corredores de Urbanização Orientados pelo Transporte Público.

O Plano de Acessibilidade tem por objetivos:

- Efetivação da acessibilidade na perspectiva do desenho universal;
- Promoção dos direitos da Pessoa com Deficiência, sua inclusão no mercado de trabalho por meio da acessibilidade e mobilidade e ampliação do seu acesso às políticas de desenvolvimento urbano.



Para tanto, a formulação, implementação e manutenção das ações de acessibilidade deverão priorizar as necessidades da população, em especial das pessoas com deficiências e idosos, para a adequação do espaço urbano voltado para a circulação a pé.

Isso orienta para a construção de calçadas adequadas e seguras, rebaixamento de calçadas com rampas acessíveis ou elevação das vias para travessias, sinalização especial para pessoas com deficiências (piso tátil, inscrições em braille, sinalização sonora em semáforos, outros).

SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

O sistema de mobilidade urbana de Fortaleza é um conjunto organizado e coordenado de meios, serviços e infraestruturas que garantem o deslocamento de pessoas e bens na cidade. É composto pelas infraestruturas de transporte, os meios de transporte (motorizados, de propulsão humana ou animal) e os serviços de transporte urbano: passageiros e cargas; coletivo e individual; público e privado.

O Plano propõe normas para utilização de calçadas, diretrizes para rede de estacionamentos, sina-

lização viária, pavimentação dos espaços públicos, paradas de transporte coletivo, estações e terminais.

O sistema viário classifica as diferentes vias, define os arcos urbanos para a circulação viária, indica os corredores de urbanização orientados pelo transporte público, define as larguras mínimas de calçadas, bem como orienta a pavimentação das vias.

O Plano define os direitos dos pedestres, estrutura a rede cicloviária, orienta a rede de transporte público de Fortaleza e faz proposta para o transporte aéreo, aquaviário, a logística de cargas e demais componentes da mobilidade e acessibilidade em Fortaleza.

Dentre essas propostas destacam-se as que são voltadas para o transporte urbano de mercadorias e bens; o transporte de resíduos; os polos geradores de viagens; a integração intermodal; a política tarifária e a governança do setor.

As propostas por ele apresentadas devem ser a base para uma legislação municipal específica para o sistema de acessibilidade e mobilidade.

ALGUNS RESULTADOS JÁ ALCANÇADOS

- Nova Beira Mar, Polo Gastronômico da Varjota e Orla do Rio Ceará;
- Requalificação das Lagoas da Parangaba, da Viuva e Novo Parque Passaré;
- Início da implementação do Parque Linear Rachel de Queiroz;
- Regulamentação do Parque do Cocó e mais 24 parques urbanos municipais;
- Início da implantação dos Distritos de Inovação em Saúde de Porangabussu e Distrito Criativo da Praia de Iracema;
- Projeto Novo Centro: recuperação de passeios; construção de passagens elevadas; ampliação do espaço para o pedestre; ordenamento do comércio ambulante; estudo para viabilização de moradias;
- Iniciada a restauração do Parque das Crianças (Parque da Liberdade), por meio de concurso de ideias;
- Recepção de manifestação de interesse de grupo privado para proposta de Operação Urbana na Praia do Futuro e Cais do Porto orientada pelo Plano Específico da Área;
- 4 sistemas de bicicletas compartilhadas: 210 estações de biciletar; 20 estações de mini biciletar; 5 terminais com bicicletas integradas e biciletar corporativo;
- Todos os recursos oriundos da Zona Azul exclusivamente destinados a ações do Biciletar;
- Sistema de carros elétricos compartilhados;
- Implantação de 285,2 km de infraestrutura cicloviária;
- Bicicletários nos terminais;
- Redução de 50% na taxa de mortes por ano;
- 35% do espaço viário reconquistado para o transporte sustentável: 12% para uso exclusivo de bicicletas e 24% para uso exclusivo de ônibus;
- 9.900 m² de espaço reconquistado para pedestres:
- 50 faixas elevadas implantadas;
- 30 binários; 05 túneis; 05 viadutos;
- 02 trechos de BRT's implantados: Bezerra de Menezes e Aguanambi.
- 100% da frota de veículos do transporte urbano com wifi e 35% da frota com ar condicionado.
- Iniciada a construção de mais 3 mini terminais: Centro, José Walter e Washington Soares;
- Bilhete Único; Bilhete Único Metropolitano e Integração Tarifária;
- Linhas com Tarifas Reduzidas (Nova Assunção, José Walter e Edsons Queiroz).



Edições IPLANFOR
Série Fortaleza 2040

Coordenação Geral
Eudoro Walter de Santana
Superintendente do Iplanfor

Coordenação Técnica
Lia de Souza Parente
Diretora de Planejamento do Iplanfor

Equipe Editorial
Coordenação e textos:
Francisco Carlos Bezerra e Silva
Editoração:
Ademar Assaoka, Eduardo Aparício
e José Antônio Ribeiro Filho

Ilustrações:
Eduardo Aparício e
José Antônio Ribeiro Filho

Revisão:
Rebecca Fontes - MTB 830/04/36-CE

Apoio:
Bruno Casely, Graça Lessa, Jáderson
Chagas, Larissa Menescal e
Morgana Medeiros.

Fotos:
Acervo PMF

Todos os direitos reservados.
É permitida a reprodução de dados e de
informações contidas nesta publicação,
desde que citada a fonte.



**Prefeitura de
Fortaleza**

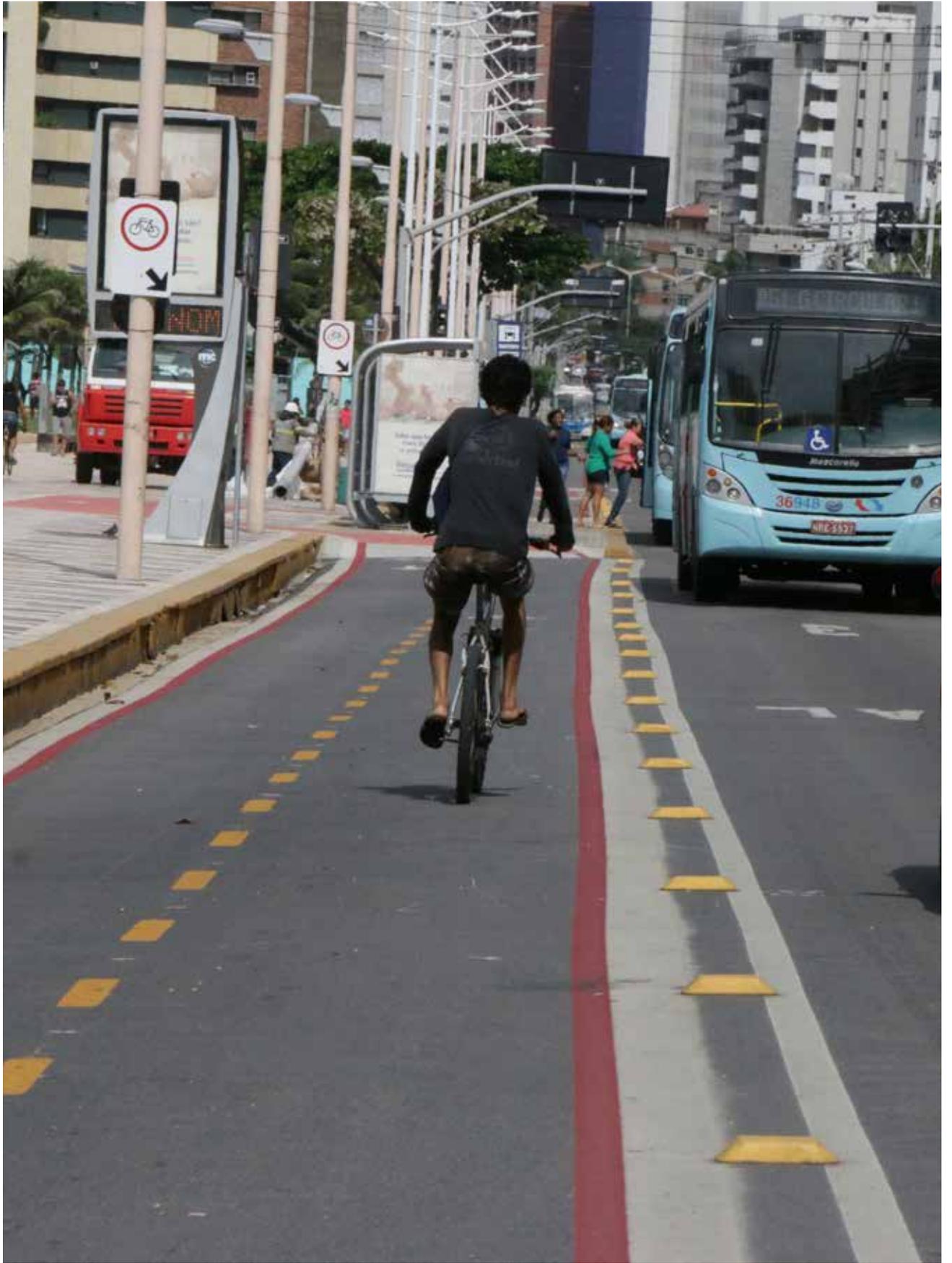
Instituto de Planejamento de
Fortaleza - IPLANFOR

Gabinete do Prefeito
Roberto Cláudio Rodrigues Bezerra

Superintendente
Eudoro Walter de Santana

Superintendente adjunto
Mário Fracalossi Júnior

Diretores
Ana Cláudia Teixeira
Cláudia Sousa Leitão
Juliana Mara Sena
Lia de Souza Parente
Maria Cidrack Vieira





Prefeitura de
Fortaleza

Instituto de Planejamento
de Fortaleza



FORTALEZA 2040