

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado em Urbanismo

V SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO
“Cidades: temporalidades em confronto”

Uma perspectiva comparada da história da cidade, do projeto urbanístico e da forma urbana.

SESSÃO TEMÁTICA 6:
TERRITÓRIOS, FRONTEIRAS E ESTRATÉGIAS DE GESTÃO URBANA
SOCIEDADE INFORMACIONAIS E TERRITORIALIDADE
COORDENADORA: NORMA LACERDA (FAU-UFPE)

Fortaleza: A Re-Invenção da Cidade e a Disciplina Urbanística
Da cidade agrário-mercantil à cidade industrial

José Augusto Martins Pessoa*

“A época burguesa caracterizava-se sob esse ângulo por uma colossal análise - indispensável, eficiente, terrificante - realizada objetivamente e projetada sobre o terreno das cidades novas. Tudo que era separável foi distinguido e separado: não somente os domínios e os gestos, mas os lugares e as pessoas. O que, desde as idades neolíticas era quase confundido nos lugares espontâneos da vida social foi separadamente jogado no tempo e no espaço. De maneira que os intermediários entre esses elementos separados (quando eles existem, o que é um bem: meios de comunicação, ruas e estradas, sinais e códigos, agentes de câmbio e de comércio, etc.) recebem uma importância exagerada. O que liga torna-se mais importante do que os ‘seres’ ligados. Mas esta importância não confere em nada vida e atividade a esses intermediários. A rua e a estrada tornam-se essenciais, mas desérticas na mesma circulação incessante e sempre repetida. A venda torna-se mais importante do que a produção, a troca mais do que a atividade, os intermediários mais do que os criadores, os meio mais do que os fins. E tudo cai no tédio.

(...)

Enfim, no curso do crescimento do poder do homem sobre a natureza - no desenvolvimento econômico e social - chega um momento em que todos os poderes crescem por eles mesmos, de maneira quase autônoma: a técnica, a democracia, a arte, a ciência, etc. Tudo se separa e no entanto se totaliza. Tudo se reifica e no entanto se enfraquece. O aleatório triunfa.

(...)

Um desses aspectos faz esquecer o outro, constantemente A tendência à totalização e à “integração” (no conjunto social, isto é, no Estado) dissimula as separações. O esmigalhamento da cotidianidade, muito mais vasto que o do trabalho (que desaparece já no horizonte) dissimula a unificação pelo alto e a supressão das diferenças originais. Ora, a verdade encontra-se no movimento do conjunto. É ela que propõe aos olhares este texto obscuro e legível: a Cidade Nova.”

Henri LEFEBVRE, 1960¹

“De um ponto de vista marxista, dever-se-ia reconhecer ao urbanismo uma posição culminante e de guia com respeito a todas as outras atividades culturais. É ele a que visa mais explicitamente não tanto interpretar o mundo quanto mudá-lo. É o que se propôs o urbanismo do outro pós-guerra, associado ao racionalismo arquitetônico, aliás dele deduzido (o que, justamente, constituía seu limite). A esse urbanismo racionalista, o urbanismo de Gropius, poderíamos chamar o urbanismo do imperativo categórico - só que mais de Scheler que de Kant. Individua-se não o contexto funcional, mas uma função hegemônica da sociedade, que seria, justamente, a produção industrial. Dá-se por demonstrado que o homem tem o dever dessa produção, nela deve empenhar toda a sua existência, porque tal é o fim da sociedade; e dá-se também por demonstrado que, através dessa função, a sociedade realiza seu progresso, ou seja, se autoconstrói. Nada, senão essa função, poderá determinar seu desenvolvimento lógico e histórico ao mesmo tempo. Atribui-se, assim, a essa função um caráter nitidamente ideológico.”

Giulio Carlo ARGAN, 1969²

Este texto toma como fonte primária de pesquisa os dois projetos urbanísticos elaborados para Fortaleza nos anos 30 e 40: o *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza*, ante-projeto urbanístico para a cidade, desenhado em 1933, pelo arquiteto Nestor Egídio de Figueiredo, por solicitação do prefeito municipal Raimundo Girão; e o *Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza*, projeto urbanístico para a cidade, desenhado em 1947/48, pelo engenheiro e urbanista José Octacílio de Saboya Ribeiro, por solicitação do prefeito municipal Acrísio Moreira da Rocha.

Tem o objetivo específico de desenvolver o conhecimento e situar historiograficamente cada um dos projetos urbanísticos em meio a seus congêneres, encontrando semelhanças e diferenças com outras propostas elaboradas no Brasil e no exterior, sem desconsiderar o perfil particular de cada uma; bem como apreender as matrizes do pensamento urbanístico, social e filosófico neles contidos. Também procura situar os juízos dos autores destas propostas sobre o contexto local no momento de cada projeto urbanístico. Busca, portanto, dentro da premissas metodológicas propostas por Lefebvre e Argan de apreender o particular no movimento geral da disciplina urbanística em Fortaleza, no entre guerras.

O Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza (1933)

Em 1933 inicia-se a “ruptura”, melhor dizendo, a descontinuidade relativa com a cidade de base rural e oligárquica e se instala o predomínio dos ares da cidade industrial em Fortaleza. A vida rural está sob fogo cruzado dadas as novas idéias vindas de fora; a constituição de um conjunto expressivo de fábricas e fabriquetas; a gama variada de trabalhadores, que não (mais) se envolvendo com a agropecuária extensiva, já habitam a cidade. Também é Fortaleza, nas primeiras décadas deste século, o maior “empório comercial” já reunido em um só lugar no Ceará, hegemonia esta estudada em sua gênese e consolidação por Lemenhe³. Não é possível mais deixar de perceber a mudança dos hábitos de vida em Fortaleza, que recebe, de um lado, a introdução de novas técnicas e tecnologias de infra-estrutura e serviços urbanos; e de outro lado, novos equipamentos coletivos, em especial os ligados à “cultura”, à comunicação e a informação, e ao “divertimento” dos cidadãos. Fortaleza já era pois o lugar da vida de “novos grupos burgueses, agrários e urbanos, além da formação de setores médios constituídos por bacharéis, médicos, engenheiros, jornalistas, dentre outros... /agora/ detentores do poder econômico e do conhecimento acadêmico, trazem consigo um novo ideário que tem por base a limpeza e a disciplinarização da vida em todos os seus aspectos. Tornara-se premente, para assegurar a ordem urbana, a contenção e o controle da imensa população pobre, quantificada no censo de 1887 /e nos posteriores/, que dividia com esses grupos o espaço na cidade”.⁴ Todas estas mudanças tecnológicas, onde aqui se deve incluir os levantamentos topográficos e as cartas planimétricas da cidade, tecnicamente modernos e precisos, elaborados desde a segunda metade dos oitocentos, e a implantação de normas urbanísticas com relação as “obras” e “posturas” na cidade, têm ainda um caráter muito mais pontual que sistemático.

É nesta data que o então prefeito de Fortaleza, o advogado Raimundo Girão, tendo por base a iniciativa do contato de seu antecessor, o major Tibúrcio Cavalcante, decide, mesmo com a oposição dos edis, pela continuidade da elaboração do “plano sistemático de remodelação e expansão da nossa querida urbs”⁵. Fora contatado no ano anterior o arquiteto Nestor Egídio de Figueiredo, proveniente do Rio de Janeiro, o qual estava na cidade do Recife a trabalho para aquela municipalidade, solicitando-o a “elaborar um estudo, apresentar uma proposta urbanística e de custos”. O *Plano* fora delineado em seus traços gerais ainda naquele ano.

Hoje, temos acesso as proposições urbanísticas de Nestor de Figueiredo contidas no esboço do *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza* através do

“ante-projeto organizado pelo arquiteto”⁶, pois apesar do empenho do prefeito Raimundo Girão, o *Plano* não chegou a ser concebido em seus traços e detalhes executivos. Ainda que sob a forma de esboço preliminar, tento fazer a leitura de suas proposições para Fortaleza através dos traços expressos no *Ante-Projeto*. (Fig. 1) A primeira observação da prancha do *Ante-Projeto* chama atenção o modelo morfológico perfeitamente delimitado de cidade, circunscrita que é por uma via perimetral aproximada a forma elíptica. Uma representação de cidade como figura, aqui um recorte preciso do fundo, do que não é cidade - o oceano e o campo -, a primeira natureza perfeitamente recortada e delimitada pelo trabalho e pela concepção do homem moderno, objetivando agora reconstruir por inteiro a segunda natureza - a cidade nova. No *Ante-Projeto* do *Plano*, a cidade tem como característica dominante a forma geométrica, diretriz de organização física que deverá submeter e remodelar a cidade existente representada na *Planta da Cidade de Fortaleza - Levantada na Administração Revolucionária - 1931-1932*, a administração de Tibúrcio Cavalcante, imediatamente posterior a Revolução de 30, base planimétrica e cartográfica utilizada para a proposta de Nestor de Figueiredo.



FIGURA 1

No desenho do *Ante-Projeto* do *Plano de Remodelação e Extensão* vemos duas malhas viárias distintas e sobrepostas. Uma primeira malha, a malha base, a escala do macro, traz o traçado das grandes vias, eixos de ligação tanto dos compartimentos da cidade entre si, como desta com o seu exterior, delimitando as suas portas de entrada e saída para o interior do estado do Ceará e suas “praças” de contato no Brasil; também para o mundo civilizado, as metrópoles européias. A outra malha, o reticulado em pequenas dimensões, define as quadras, a relação formal entre as mesmas e destas com a malha das grandes vias. Define onde e como a cidade deverá ser construída no âmbito do privado. É a escala do micro, da parte da cidade onde os atos e “atividades” da vida cotidiana na cidade se desenvolverão formal e funcionalmente. As escalas do macro e do

micro se articulam constantemente, uma anuncia e se completa na outra. Unem e separam as áreas e os atos públicos e privados, são lugares particularizados pela forma esboçada, visando antecipar que atos e atividades são próprios para acontecer em cada local. É fácil notarmos que o conteúdo da escala do macro é de ordem estrutural, marca, localiza e delibera, através do desenho, o que se implantará e o que acontecerá em cada ambiente da cidade. Como, então, define formalmente essas deliberações? Através da extensão, da largura, da direção e da articulação - pela composição geo-gráfica - entre estas vias estruturantes da cidade e as particularidades geo-referenciadas dos rendilhados múltiplos da pequena escala. São desenhados três anéis concêntricos eqüidistantes ao cruzamento de dois grandes eixos ortogonais que atravessam a cidade até os setores externos projetados, porções da cidade entre os dois últimos anéis. O primeiro grande eixo é perpendicular ao litoral, ao norte da cidade, e é uma via em continuação ao seu porto, aqui já em construção o novo píer para sua expansão - "a porta da cidade", - como diria Agache ⁷. Aqui parece ser a principal entrada da cidade, pois tem desenho específico e único em toda a faixa da orla marítima, ponto de onde duas vias radiais, em ângulo aproximado de 45°, partem para o interior da cidade. Uma delas alcança o tecido urbano já consolidado, o núcleo histórico e "centro comercial" de Fortaleza; a outra segue rumo a nova porção da cidade já em construção, a leste do núcleo histórico, a *Aldeiota*, para onde os segmentos abastados dos moradores de Fortaleza estavam transferindo suas residências. Na extremidade oposta a reforma e ampliação da "porta da cidade" creio estar desenhada, a sudeste da cidade ideada no *Ante-Projeto* de Figueiredo, uma outra porta externa proposta para a ligação com o mundo civilizado. Acredito ser a proposição de um campo de pouso para aviões e dirigíveis, pois na planta posteriormente levantada da cidade, em 1945, a *Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores - Levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército*, já encontramos expressas tanto as duas pistas de pouso da *Base Aérea de Fortaleza*, como a Vila dos Oficiais da Base Aérea a sudeste de cidade ora construída. É interessante notar que esta área pública está localizada no *Ante-Projeto* do *Plano de Remodelação* de Figueiredo, nos arredores da cidade formalmente concebida. (Fig. 1) Talvez exigência técnica para a implantação deste novo equipamento urbano, com fins de segurança e proteção da área a ser edificada. Ainda é legível sua localização ao lado da *Estrada de Mecejana*, antigo caminho de acesso para o sul do Ceará, já retificado por Adolpho Herbster em 1875 ⁸, mas sem maiores atenções de Figueiredo em 1933, provavelmente por ser uma das ligações da cidade com o interior do estado, e assim sendo, com os hábitos da vida agrária.

O outro grande eixo, na direção leste-oeste e perpendicular ao anterior, fora desenhado sobre a via da cidade que àquele momento se construía em seus arredores ligando o *Bairro do Jacarecanga* e o novo loteamento já implantado da *Floresta*, no extremo oeste, com o *Bairro do Outeiro* e a área recém loteada da *Aldeiota*, no extremo oposto, atravessando diametralmente a cidade existente. A *Planta da Cidade de Fortaleza*, de 1932, já traz expresso a implantação desta extensa via, paralela ao litoral, a qual registrava a nova fase de consolidação e de crescimento horizontal de Fortaleza. O *Bairro do Jacarecanga* formara-se exclusivamente como moradia para a burguesia agrário-mercantil local nas décadas iniciais do século, com características do modelo do *subúrbio residencial* da primeira metade do *oitocento* europeu ⁹. O loteamento da *Floresta*, empresa intencionalmente situada, objetivava e aguardava o mesmo uso do Jacarecanga. Entretanto, ainda nos anos 20 a burguesia local começa a deslocar suas habitações para a *Aldeiota*, o novo bairro agora a leste da cidade consolidada, um parcelamento de grande gleba do solo, assim expressiva extensão horizontal da cidade por iniciativa privada. A causa dessa transferência é a conclusão, em 1923, da *Estrada da Ligação*, ramal ferroviário de interligação das duas ferrovias da Rede de Viação Cearense

¹⁰, e a conseqüente instalação às suas margens das primeiras indústrias de transformação fora do centro, da construção das vilas operárias por iniciativa dos industriais ¹¹, e das residências dos demais operários e ferroviários ¹². A proposição de Figueiredo para consolidação deste novo eixo leste-oeste representa, no meu entender, a intenção de superar efetivamente a cidade que se construía de modo “desorganizado”, no momento da transição entre a cidade agrário-mercantil e a cidade de feições mercantil-industrial que se insinuava, marcando tanto o desejo de por regras e organizar o recente mercado de terras, transformador do solo rural em urbano; quanto a vontade de construir a cidade nova de base industrial, visto que a cidade existente já se tornara lugar da produção industrial ¹³. Nestor reconhece o grande eixo viário, tanto que o traça partindo do *Boulevard do Jacarecanga*, alameda construída na última metade do século passado, até depois da área loteada da *Aldeota*, ou seja, de oeste a leste da cidade, onde localiza estrategicamente um novo centro para a cidade, no setor mais oriental desta, compondo-o de forma única em todo o traçado do *Ante-Projeto*.

Na extremidade ocidental, a partir do *Boulevard do Jacarecanga*, via não ortogonal aos eixos delineados, o traçado das vias estruturais e da retícula sofre uma flexão para sudoeste, em torno de 30°, tornando-se ortogonal ao antigo caminho de acesso para o norte do Ceará, a *Estrada do Soure* (atual cidade de Caucaia). A não proposição do prolongamento do eixo leste-oeste para além do Jacarecanga, e a conseqüente diferenciação no desenho das malhas viárias, me faz supor que Figueiredo concebia esta nova parte da cidade como local da moradia dos operários e local das fábricas, aqui, provavelmente, prescrevendo os locais do trabalho fabril e moradia operária contíguos. Com este grande eixo viário leste-oeste, por fim, busca inverter a 90° os movimentos internos e a orientação visual na cidade, que ainda se faziam nas *ruas* norte-sul e paralelas entre si ¹⁴ e nas praças e largos situados na cidade já consolidada, remodelando-a precisamente para o sentido leste-oeste. A nova posição privilegia, de um lado, as condições mesológicas locais (os requerimentos quanto a posição da extensão da cidade com relação a insolação, bem como a equidistância da faixa de praia ao longo de toda a via proposta, donde provem a ventilação dominante), e de outro, as novas exigências programáticas (o *habitat* dos segmentos sociais emergentes e os novos requerimentos tecnológicos e infra-estruturais) para construir a cidade industrial, na percepção técnica do arquiteto. Síntese e solução destes requerimentos, o grande eixo viário leste-oeste desenhado interliga a *Praça do Jacarecanga*, situada a oeste, no *Boulevard* do mesmo nome, com o novo centro proposto, através das *Travessas Municipal e do Collégio* (hoje, Rua Guilherme Rocha e Avenida Santos Dumont). Este eixo cruzaria a região dos estabelecimentos comerciais, bem como passaria em frente a sede da *Intendência Municipal*, na *Praça do Ferreira*, o coração político e social de Fortaleza naqueles tempos. Além da *Praça do Ferreira*, interligaria a maioria das praças da cidade, também lindeiras a *Travessa Municipal*, as *Praças da Lagoinha e Marquês de Herval*, onde está situado o *Theatro José de Alencar*, que hoje lhe dá o nome; o *Palácio da Luz*, antiga sede do governo do estado e a *Praça do Palácio* (atual *Praça General Tibúrcio*, popularmente conhecida como *Praça dos Leões*). Esta *Travessa* já interligava, como o arquiteto pode perceber, as áreas públicas e privadas de uso coletivo intenso dos moradores de Fortaleza, à época de suas visitas à cidade.

Observando novamente o “ante-projeto organizado pelo arquiteto” vemos que estes dois grandes eixos têm, portanto, em seu cruzamento o ponto que delimita as equidistâncias para o projeto urbanístico geométrico do restante da cidade. O primeiro anel viário proposto por Nestor de Figueiredo é um retângulo que circunscreve a cidade já então construída em 1932, circunscrevendo assim o traçado anteriormente “organizado por Adolpho Herbster”. Este retângulo delimita a extensão e a largura dos dois grandes eixos viários da cidade. A malha urbana no interior deste retângulo é, desta forma, a retícula

ortogonal delineada e em implantação desde o século passado. (Fig. 1) O segundo anel viário já anuncia a forma elíptica aproximada proposta para a cidade nova, e é a articulação entre todas as principais vias da cidade e os novos conjuntos arquitetônico-urbanísticos propostos, estrategicamente situados em diferentes locais na cidade. Tem outra função, busca fazer a transição morfológica efetiva entre a cidade existente - a cidade a ser re-modelada, e entre esta e a cidade a ser extendida, ambas concebidas e representadas por Figueiredo, pois após os seus limites o novo tecido urbano, aqui desenhado, terá formas variadas conforme a ocupação e o uso do solo formalmente predefinidos. Busca, organizar o trânsito e o tráfego de pessoas, dos transportes coletivos e dos automóveis particulares no interior da cidade nova, a ser re-modelada e extendida como obra pública. O terceiro anel viário, como é perceptível, é a delimitação precisa da cidade com relação ao campo, sua área de influência direta e da qual se separa totalmente pela via desenhada por uma dupla linha em todo seu percurso. Tem como diretriz de traçado o paralelismo com o anel anterior, a este se interligando através de vias perpendiculares e axiais às novas centralidades criadas em alguns pontos selecionados na malha base, a malha estrutural proposta. Entre estes dois anéis viários concêntricos, observamos a porção nova do tecido urbano proposto. Apresenta-se efetivamente, sob a forma de um colar composto por diferentes elementos e conjuntos de tramas viárias, em combinações múltiplas do desenho geométrico. São retículas ortogonais e oblíquas; arcos e segmentos de arcos plenos e abatidos; vias simples, paralelas e quádruplas; vias que são traçadas a partir da bissetriz interna ou externa de duas vias ortogonais; nós circulares e quadrangulares. Esta miríade de elementos geométricos, define percursos e barreiras, tanto às locomoções quanto aos olhares, parece querer criar cenários novos no interior da cidade, cenários estes propícios às várias funções as quais a cidade terá então que albergar, dar lugar, funções estas expressamente delineadas pelas formas físicas.¹⁵

Portanto, a partir de uma análise visual e formal desta peça gráfica - *o Ante-projeto organizado pelo arquiteto*, na escala 1:5.000, que cotejado em paralelo a *Planta* de 1932 - a representação da cidade ideal ao lado da representação da cidade real -, posso tirar uma série de indicações do uso e das atividades previstas para cada trecho específico desenhado do traçado citadino de Figueiredo.¹⁶ Uma dedução surgirá aqui: Nestor de Figueiredo define as funções dos espaços urbanos através das formas desenhadas; os conteúdos são definidos pelos continentes inteiramente pensados. Este não é senão o princípio chave da *Urbanística Formal*, conforme os estudos do arquiteto português Garcia Lamas sobre *morfologia urbana e desenho da cidade*.¹⁷

Entretanto, o *planner* inglês Peter Hall, em sua afiada crítica à *cidade dos monumentos*, afirma que:

*“O movimento City Beautiful teve suas origens oitocentistas nos bulevares e passeios públicos das grandes capitais européias: a reconstrução de Paris, realizada por Haussmann sob Napoleão III, e a construção coetânea da Viena Ringstrasse foram seus modelos clássicos. Todavia suas manifestações no século xx ocorreram sobretudo em outros lugares e culturas: nas grandes cidades comerciais do centro e do oeste norte-americanos, onde líderes municipais construíram para superar complexos de inferioridade coletivos e impulsionar os negócios; e nas capitais recém-designadas de vastas regiões do Império, onde funcionários britânicos autorizavam a execução de projeto que expressassem a supremacia imperial e o exclusivismo racial...”*¹⁸

A polêmica entre “urbanistas” e “planejadores urbanos” está intalada desde há muito! Longe de pretender dar conta das querelas internas aos grupos de prática e de pensamento antitético, proponho uma outra interpretação, que não exclui nenhuma das duas abordagens, mas as situa, lado a lado, através da prática de *urbanistas* e *líderes*

minicipais. Os primeiros têm saberes especializados que, não obstante suas diferentes crenças e posições sobre a cidade real, a existente, e a cidade ideal, a proposta, instrumentalizam o poder de dispor as edificações e as intervenções no espaço citadino. Os segundos têm o poder instituído de dispor, de “organizar”, de construir no espaço (e o próprio espaço) estratégica e deliberadamente. Nesta ótica, é impossível distanciar o *saber especializado* dos *urbanistas* - têm a capacidade técnica e institucional de pré-definir os objetos na cidade e a cidade como objeto, seu campo específico de atividade profissional -, do *poder administrador* dos *governantes minicipais*, que define autocraticamente pela posição (ou não) dos objetos na cidade, tendo o espaço citadino como objeto e objetivo de estratégias. Por enquanto, é necessário reter a questão colocada nestas bases. A análise gráfica desta proposição urbanística para Fortaleza, dentro desta visão e hipótese, visa elucidar que a mesma é a resultante entre o saber especializado de Nestor de Figueiredo e a vontade de Girão, quanto a “necessidade inadiável de ser adotado um plano para o sistemático desenvolvimento da cidade e a conveniência de ser consultado um urbanista para o seu traçado”.¹⁹ Retomando a análise visual e formal do *Ante-Projeto*, e relendo as posições do vereador Júlio Rodrigues, contrário à contratação de Figueiredo pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, ficamos sabendo que o projetista efetivamente pré-definiu judiciosamente atividades diferentes e complementares para cada forma desenhada no *Plano*.

“O plano esboçado pelo Dr. Nestor Figueiredo refere-se, por exemplo, entre outras conveniências urbanas, à determinação de um zoneamento para localizar as diferentes atividades da cidade e ressaltar, para as zonas residenciais, a tranqüilidade precisa ao repouso dos seus habitantes. Alude também à constituição dos futuros bosques de recreio, que devem envolver a cidade, e aos bairros-jardins, que devem constituir a zona edificada do seu perímetro.

Há, certamente, muito de encantador nessas sugestões, porém muito também de fantasia, a que não podemos aspirar.

Para uma cidade que se tivesse de erguer agora, seria razoável restabelecer matemática e rigorosamente as suas condições de organização e crescimento, separando zonas exclusivamente para as residências, bairros para o comércio, «subdivididos em zonas dos grandes negócios e zonas do comércio varejista», bairro industrial, localização dos bairros-jardins, zona universitária e hospitalar, determinação «dos espaços verdes e das reservas de ar» e, finalmente, localização dos edifícios públicos.”²⁰

Nestor de Figueiredo utiliza os mesmos conceitos urbanísticos, os quais são traduzidos graficamente na folha do *Ante-Projeto*, à semelhança dos ensinamentos e da proposta do *Professor Agache* para a cidade do Rio de Janeiro, então sede do governo municipal e Distrito Federal.²¹ Prova final de sua filiação agacheniana, é a proposta que apresenta à Prefeitura do Recife, no ano anterior a sua vinda a Fortaleza, do *Plano de Remodelação para o Bairro Santo Antônio* e a *Urbanização da Cidade do Recife*.²² Seus projetos para aquela cidade foram levados à *Exposição Pan-Americana de Arquitetura e Urbanismo*, em Montevideu, em 1940, exposição integrante do *V Congresso Pan-Americano de Arquitetos*.²³ Ainda na mesma mostra de projetos, foram expostos e premiados vários projetos urbanísticos de conjuntos habitacionais para os Institutos de Aposentadoria e Pensões dos comerciários, dos ferroviários, dos industriários; todos incluindo desde o projeto das unidades habitacionais até a solução urbanística integral dos conjuntos. O interessante neste conjunto de projetos levados pela *delegação brasileira de arquitetos*, arquitetos esses, todos reunidos no Instituto Central dos Arquitetos do Brasil - ICAB (que posteriormente se transformou no Instituto dos Arquitetos do Brasil, o IAB), sob a presidência do arquiteto Nestor de Figueiredo²⁴, é a convivência e a recorrência entre projetos, e até num mesmo projeto arquitetônico-urbanístico, dos paradigmas antinômicos das escolas formal e funcional. Em outros termos, dos culturalistas ou tradicionalistas, e

dos progressistas ou racionalistas, segundo a filósofa Françoise Choay e Lamas.²⁵

Não é a toa que Figueiredo é tratado por *Doutor* pelo então prefeito de Fortaleza, pois assim o diferenciava tanto dos *não-diplomados* quanto dos profissionais da Prefeitura Municipal de Fortaleza, todos intervindo na prática urbanística em curso naquela cidade. Também referenciaria o prefeito como “homem público de visão”, pois chamara um perito, reconhecido em todo o território nacional, e que “estava sintonizado com as últimas novidades urbanísticas acontecidas na Capital da República”, desde as visitas e palestras de Agache nos anos 20. Visitas estas que findaram por levar o arquiteto Atílio Corrêa Lima, em 1931, contemporâneo e também formado como Figueiredo, pela Escola Nacional de Belas Artes, ao *L'Institute d'Urbanisme de l'Université de Paris*, do qual retorna em 1932, com o *Avant-Projet d'Aménagement et d'Extension de la Ville de Niteroi*, como seu trabalho final de curso.²⁶ Em 1934, Atílio Corrêa Lima apresenta o *Plano da Cidade de Goiânia*, cidade nova projetada e construída para ser a nova capital do estado de Goiás. Todas estas propostas têm muito em comum; são filhas do pensamento do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris, criado em 1924, que reúne todos os fundadores e “o pensamento” da *Société Française des Urbanistes*. Há grande semelhança entre os dois projetos urbanísticos de Atílio Corrêa Lima e o *Ante-Projeto* para Fortaleza.²⁷ Ao contrário de Goiânia, cidade nova executada e que passou por estudos locais tecnicamente modernos à época do seu projeto²⁸, Niterói pré-existia ao estudo de Atílio, o que “obrigou” ao urbanista a “levantar e estudar” a cidade existente, e então apresentar sua proposta na forma de projeto urbanístico.²⁹ Neste sentido, é digno de nota o texto *Chronique de l'«urbanisme»* do arquiteto e urbanista francês Léon Jaussely, publicado em 1919, no periódico *La vie urbaine*. O urbanista assim se expressa: “A análise dos fenômenos urbanos é assunto de eruditos *que, em outras páginas desta revista, buscam e buscarão a eles compreender e a explicá-los. Para o estudo metódico dos casos concretos cada vez mais numerosos, se revelam pontos comuns de onde poderão partir deduções e conclusões seguras. Mas estes estudos não nos deixam indiferentes e, cada vez que nós os fizermos, nos mostraremos seu alcance prático. Tais estudos e análises são longos e pacientes, e antes que as causas permanentes que influem sobre o crescimento dos centros urbanos sejam deduzidas e permitam determinar com uma certeza suficiente o que estes centros poderão ser a um momento dado bem distante, será necessário reunir numeroso material de comparação advindo de todos os lados. Será necessário ainda que este material seja estabelecido da mesma maneira: cartas, planos, diagramas nas mesmas escalas, mesmas cores e mesmos signos convencionais. Se nós continuamos a ter mal fixados os fenômenos urbanos modernos, nós o devemos, em qualquer medida, à diversidade de meios pessoais adotados por cada sábio para os exprimir, o que não permite a comparação ou a torna difícil.* Ora, toda a vida de uma cidade pode ser traduzida de uma maneira expressiva pelos meios gráficos, e quase inteiramente sobre uma série de alguns planos exatos e à mesma escala (precaução indispensável): *condição climatérica (sic), conformação topográfica, influência da história, fenômenos demográficos, localizações sociais ou profissionais, repartição étnica, deslocamentos da população, densidade de população, vida econômica, vida social, resençamentos e diagramas de circulação diária, semanal, sazonal, repartição dos espaços livres públicos e privados, movimento construtivo, habitações superpopulosas, tipos de habitação demandadas, cartas do preço das localizações, altura e característica das construções, cartas de mortalidade e doenças, dos acidentes de rua, etc., etc., etc.* Tudo pode ser exprimido sobre as plantas e o interesse será grande em traduzir claramente as relações dos elementos entre si e de conhecer a repercussão da ação de cada um sobre os outros. A fisionomia da cidade é assim mais claramente mostrada que pela melhor descrição e, em todo caso, este procedimento de estudo é necessário aos sábios *porque é mais completo e mais seguro,*

fazendo-os sair do mais ou menos: lhes dá, por assim dizer, as bases matemáticas ao estudo do fenômeno urbano.

«O primeiro tempo» de toda empreitada válida de urbanização, a fase preparatória será instituir a Inspeção permanente do Estado (sic) de desenvolvimento cívico das localidades, o que os ingleses chamam Civic Development Survey.»³⁰

Voltando aos desenhos do *Ante-Projeto* de Figueiredo para Fortaleza, posso provisoriamente afirmar que este arquiteto partia destes mesmos pressupostos metodológicos para o delineamento de suas propostas executivas de cidade, um dos poucos experts da nascente disciplina urbanística no Brasil, que objetivava construir uma nova ordem social a partir da ordem urbanística citadina, um campo de exercício profissional e de intervenção deliberada na morfologia urbana, inventando a cidade nova para albergar e conformar a vida nova.

O Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza (1947/48)

Dois anos após a II Grande Guerra o engenheiro e urbanista José Octacílio de Saboya Ribeiro entrega o *Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza*, bem como a planta base de sua proposta urbanista ao prefeito municipal Acrísio Moreira da Rocha. (Fig. 2)



FIGURA 2

Seu Memorial Justificativo é dividido em dezesseis seções:

“I - A persistência de um traçado; II - A posição geográfica; III - A influência do caminho; IV - Criação do Estado do Maranhão; (V - extraviado); VI - Retorno dos Portugueses; VII - Escolha definitiva do Sítio. Criação da Vila; VIII - A Vila de Fortaleza no cenário do Brasil colonial; IX - Fortaleza sobre o Brasil reino; X - O Plano de Silva Paulet; XI - O boticário Ferreira; XII - Adolfo Herbster; XIII - Situação atual da cidade; XIV - A cidade de ontem e a cidade de amanhã; XV - Nova estrutura urbana; XVI - O plano diretor: 1 - O sistema de avenidas, 2 - As avenidas canais, 3 - Novos parques, jardins e praças, 4 - Aproveitamento do Vale do Pajeú, 5 - O bairro Moura Brasil, 6 - O sistema de transporte, 7 - A cidade do futuro”³¹

Até o item “VIII – A Vila de Fortaleza no cenário do Brasil colonial” recupera histórica e geograficamente as idas e vindas de instalação do povoado e da Vila de Fortaleza, entre o século XVI e o início dos oitocentos, com a vinda da Família Real para o Brasil. Assinala, o urbanista, que é a partir da administração de Antônio Rodrigues Ferreira, o boticário Ferreira, como presidente da Câmara Municipal que esse inicia a preocupação sistemática de “orientar-se segundo planos e levantamentos adequados o que é Fortaleza Modernamente, Capital do Estado do Ceará”. Ferreira preside a Câmara Municipal entre 1843 e 59. “Em 1850, pedia à Presidência para mandar o engenheiro da Província levantar a planta desta Cidade e Prainha de acordo com o Arruador e fazer o nivelamento das Praças e de algumas ruas”. No item “XII – Adolfo Herbster” situa claramente sua posição sobre as intervenções urbanísticas operadas em Fortaleza na segunda metade do século passado, quando:

“A tarefa de Ferreira nos parece ainda mais sábia e profunda porque soube utilizar as luzes de Adolfo Herbster, notável engenheiro pernambucano que em 1855 foi contratado como diretor de obras da Província, sendo em 1857 nomeado arquiteto da Câmara Municipal. Sem dúvida deve-se a Herbster uma melhor sistematização do Plano de Fortaleza. A série de avenidas – Imperador, Duque de Caxias e D. Manuel – antes conhecidas com a denominação genérica de ‘boulevards’, forma o perímetro que poderia conter a população da cidade, no fim do século passado; revela também a influência que o urbanismo de Haussmam, o reformador de Paris, teria exercido sobre o arquiteto. Pena é que Herbster tenha traçado, além desse anel, outras ruas com a mesma orientação urbanística, impedindo que as vias diagonais e radiais – naturalmente e logicamente formadas e que do centro se dirigiam para os diferentes setores da Província (Messejama, Aquiráz, Cascavel, Maranguape, Soure, etc.) – se aproximassem do centro urbano ou, ao menos, atingissem o dito anel perimetral.

(...)

*Por sua vez, Herbster não promoveu a necessária articulação entre o plano de xadrez que sistematizava e as vias radiais que hoje formam a espinha dorsal do desenvolvimento dos diversos bairros, ontem caminhos que verificavam 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.”*³²

É a partir da releitura que faz da prática urbanística de Herbster que chega aos *reclamos* que a cidade apresenta, quando “teve a oportunidade de examinar esses problemas e iniciar o estudo, para firmarmos a base de sua solução”. Seus estudos lhe permitem ajuizar que:

*“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 largura das ruas, não obstante haver o núcleo do Pajeú se mantido encrustado em meio a urbs, quase como um corpo estranho. Não faltam na história da cidade as lições de previdência, mercê das quais Fortaleza constitui uma quase exceção quando comparamo-la com outras cidades que não foram beneficiadas por nenhum plano ou, se o foram, não tiveram a ampará-lo o civismo de Ferreira e a competência de Herbster que agiram uníssonos com os anseios da população (sic) que soube disciplinar a marcha da cidade para os altos destinos que a ela estão sem dúvida reservados.”*³³

O Memorial deixa expresso seu processo de leitura da cidade existente, conformada, segundo Saboya Ribeiro, pela combinação entre os processos de crescimento da cidade e de pré-definição e implantação do traçado citadino em forma de grelha pelas várias planimetrias levantadas e riscadas no solo. Para Saboya Ribeiro, a leitura da cidade existente, através da observação in loco, das cartas geográficas e dos relatos de viagem

dos viajantes, visitantes e artistas naturalistas, é uma leitura marcada pela história da intervenção formal do homem na natureza, natureza sítio físico, que apresenta impedimentos e potencialidades à ação racional e operatória dos moradores e dos governantes da cidade. Não é somente para demonstrar seus conhecimentos e estudos da história da forma urbana no Brasil colonial e as poucas alterações desta prática urbanística secular no período imperial que observa empiricamente o seu objeto – a cidade de Fortaleza –, é também porque acredita que a observação direta do objeto cidade o indicará as “necessidades urbanas” surgidas no passado e no presente, seu tempo de intervenção com “as soluções” da engenharia aplicadas à urbanística.

*A Carta da Cidade de Fortaleza e Arredores; levantada, desenhada e impressa pelo Serviço Geográfico do Exército, é sua base planialtimétrica e cartográfica de reconhecimento da situação existente e, também, de intervenção através do Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, este com a mesma escala de redução. Segundo Liberal de Castro, “somente em 1945 seriam aplicadas as novidades da fotografia aérea, do que resultou a magnífica Carta (...) Aparece enfim não apenas a parte central da cidade, mas quase todo o Município, na escala 1:10.000, mostrando pela primeira vez em relevo cartográfico, com curvas de nível de 5 e 5 metros”.*³⁴

Pois bem, seu veredicto, de posse de todos estes *levantamentos* é conclusivo em relação a “Situação Atual da Cidade”:

“No século atual nada ou quase nada foi feito no sentido de dar à cidade uma nova estrutura. À lei da persistência do traçado deve-se a conservação dos planos dos séculos anteriores, continuando o desenvolvimento da cidade sob esquema em xadrez, o qual perdeu a rigidez da sistematização de Herbster a partir da rua Dona Tereza, a oeste, rua Meton de Alencar, ao sul, e avenida D. Manuel, a leste. O crescimento feito à margem das rodovias que se estendiam fora desses limites é fruto de iniciativa privada, sem que tivesse a guiá-lo nenhum plano geral ou diretrizes urbanísticas, consentâneas com as novas necessidades urbanas, estas conseqüentes do desenvolvimento demográfico e das conquistas do progresso.

Figura entre os novos bairros o da Praia de Iracema, que, apesar de sua esplêndida situação, não pode constituir motivo de orgulho de uma cidade cuja tradição urbanística se firmara prestigiosa em todo o Brasil. Os bairros do Outeiro e da Aldeota, limitando o seu traçado ao xadrez mais ou menos rígido, não alcançaram um elevado padrão urbanístico.

Rarearam as praças novas num contraste humilhante, quando comparamos estas com o número de praças existentes na cidade de antanho; e pior que isto: as velhas praças viram-se tomadas de assalto por novos edifícios, como se na cidade não existissem outros locais para implantação dos edifícios públicos, que o seu desenvolvimento cultural e material reclamavam. O Passeio Público, um modelo de bom gosto adaptado aos jardins do século passado, transformou-se num desgracioso e vulgar logradouro, mal salvo por alguns belos modelos de estatuária, que ali ainda se encontram, e pela situação invejável que desfruta.

Se progresso urbanístico existiu no presente século, esse se traduziu em realizações e melhoramentos materiais sem que a estes fosse dado o concurso de idéias novas. O balanço que se fizer dos serviços de esgoto, a melhoria de calçamento das ruas centrais, a sistematização dos meios-fios e nivelamento das ruas, o ajardinamento de várias praças, não chegam a compensar os males que a cidade sofre, com a falta de um plano geral, vendo desaparecer o serviço de gás e quase se extinguir o serviço de carris urbanos, indispensável, como um meio de transporte econômico, favorecido pela forma da cidade.”³⁵

Segue discorrendo sobre a origem da orientação do *traçado* na forma *em xadrez*. Explica

que nós, ao contrário dos outros povos latino-americanos, não seguimos tal diretriz segundo princípios estabelecidos em lei. “Os portugueses, se não possuíam diretrizes com que acabamos de citar, traçavam ou construíam suas vilas e cidades, obedecendo, talvez pela tradição, as normas que os espanhóis respeitavam por obediência à lei. *E não foi apenas da Ibéria que veio a forma em xadrez, como a que foi brindada à Cidade de Fortaleza. Sempre as fundações colonizadoras devam preferência a esse tipo de traçado* (...). No Brasil avultam os exemplos de tal traçado, sendo de notar que o de Fortaleza é, incontestavelmente, o melhor; isto é, se deve ao retardamento no progresso da cidade, quando, no início do século passado, os acontecimentos históricos lhe criaram um clima favorável”.³⁶ Entretanto, o que se deve propor, quanto as diretrizes urbanísticas, para uma cidade com estas características (morfológicas)? Perguntaria o urbanista. Volta ao século XVIII para citar exemplos célebres destes traçados.³⁷ Mas as vantagens advindas deste tipo de traçado não mais se adequariam aos *planos de cidades do século xx*. As “novas necessidades urbanas” têm, segundo Saboya Ribeiro, novas exigências de traçado urbanístico. Quais são estas novas exigências? Apoia-se nos escritos do engenheiro rodoviário Nelson P. Lewis³⁸ para asseverar sua posição quanto aos traçados a serem delineados, ratificando que,

“Modernamente, o objetivo de um traçado urbano não é simplesmente criar ruas de fácil locação e lotes favoráveis à colonização e à construção de edifícios. Indispensável é levar em consideração as correntes de tráfego, a variedade de aspectos das ruas e dos bairros, resultantes da complexidade da vida moderna.

A tradição, tão cara aos cearenses, das ruas retas e longas e do traçado em xadrez, tem evidentemente de sofrer restrições, sobretudo a partir das zonas em que o ‘gridiron’ encontra as vias radiais – espinha dorsal da extensão urbana. Essas restrições vêm, entretanto, sendo feitas sem ordem, prejudicando o traçado em xadrez, sem substituí-lo por outro que com ele se articule organicamente.

Não podemos exagerar as vantagens dos grandes alinhamentos retos e das quadras ortogonais; há muito se observa que o gridiron produz meramente quadras, o que não soma interesse, beleza e variação a eles, em contraste com o grande valor do sistema de ruas radial e diagonal fornecendo conexões fáceis e diretas entre as diferentes partes da cidade. Não endossamos a opinião dos que criticam os planos em xadrez, acusando-os de monótonos; com efeito, a variedade das diversas zonas da cidade e os acidentes topográficos tiram grandemente o efeito de monótona que o exame do plano da cidade, realizado no papel, nos faria prever. Sem dúvida, os outros sistemas oferecem melhores oportunidades estéticas. A grande desvantagem do ‘checker-board’ se observa do ponto de vista do tráfego; e a malha ortogonal somente poderá ser admitida sob a condição de ser a mesma subordinada a uma rede mais vasta de linhas oblíquas que a fracione, convindo que cada uma de suas partes não guarde relação muito imediatas ou acentuadas com as demais.”

Diante destas razões, conclui: “a cidade assim ficaria dividida em partes bem distintas, *subdivididas estas por vias de caráter local*, formando cada uma dessas divisões um pequeno todo urbano. A ligação dessas diferentes partes da cidade entre si, *guardando com o centro principal uma relação conveniente*, deverá ser feita de acordo com os preceitos de Raymond Unwin: ‘o principal ponto central ou clímax dominando o todo; os centros secundários em definida proporção e relação com este; e as principais vias ligando-os; o conjunto dando a espinha ou armação principal para o projeto’. Os traços ortogonais não permitem satisfazer essas regras, sem que seja necessário modificar a sua estrutura.”³⁹

Para a proposta da “nova estrutura urbana” buscará “dar à cidade uma nova estrutura, a qual, *sem ferir* a fundo a sua forma atual, faria também pesar as exigências de uma

cidade moderna”. Segundo Saboya Ribeiro “a modernização de cidades, cuja formação se aproxima do tipo radial-perimetral, no qual tanto as vias radiais, como as de contorno, não têm nem a continuidade nem a largura indispensáveis a caracterização formal de tal tipo; a correção consiste em definir melhor o traçado, dando a continuidade necessária às vias radiais, estabelecendo vias perimetrais com as devidas conexões, distanciando estas e aquelas convenientemente, dando-lhes a largura adequada a suportar o tráfego previsível. Foi este o caso de São Paulo e, pode-se dizer, é o caso que se apresenta geralmente nas cidades de formação espontânea”.⁴⁰ O outro caso “é o das cidades de planos em xadrez, como Fortaleza; a remodelação consiste em superpôr aos mesmos planos um sistema de novas vias de largura e orientação convenientes, ligando entre si, os diferentes bairros, e estes ao centro urbano, de modo a *criar uma estrutura* que se aproxime da forma *em teia de aranha* (radial-perimetral). As vias estruturais do novo sistema poderão ter a sua diretriz coincidindo, total ou parcialmente, com a diretriz das antigas vias. (...) O exame do plano urbano atual mostra que a cidade realiza a combinação dos dois tipos de cidade: para fora do perímetro Herbster, que contém o xadrez de Paulet, se desenha nitidamente uma formação radial, cuja origem e diretriz, como vimos, se encontra nos antigos caminhos. Assim, *o nosso objetivo será 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. É ponto pacífico do urbanismo moderno que a formação ideal da cidade é a que se aproxima do traçado radial-perimetral*”.⁴¹

E continua, somando argumentos as suas afirmações sobre o melhor partido de desenho para Fortaleza, constantemente se apoiando em manuais da urbanística do início do século e de suas leituras de *planos* urbanísticos.⁴² Após este percurso de idéias, para fundamentar as próprias, descreve as diretrizes do seu *Plano Diretor*:

“O Plano Diretor que elaboramos, consta, em essência, dos seguintes elementos:

- 1) O traçado de um sistema de avenidas, *em que procuramos assimilar o plano atual de um sistema radial-perimetral, favorecido, em parte, pela formação da própria cidade;*
- 2) O traçado de vias necessárias ao saneamento urbano, ao longo dos córregos *que atravessam a cidade;*
- 3) A localização de novos espaços livres – *praças, jardins, parques, reservas arborizadas, etc.* – nos diversos bairros, *antes que as construções nos mesmos se adensem;*
- 4) O aproveitamento do Vale do Pajeú, *nas adjacências do centro comercial, de modo a recuperar as áreas de valor muito reduzido, transformando-as em áreas úteis e necessárias ao embelezamento e extensão do centro urbano, destinando essas áreas à formação de um centro cívico;*
- 5) Criação de um bairro popular *na zona do arraial Moura Brasil, aproveitando, destarte, uma zona de valor apreciável, para localização de habitações destinadas às classes populares, cuja atividade se processa no centro urbano e em suas adjacências;*
- 6) A articulação do sistema de transportes – *ferrovias, portos marítimos e aeroportos* – com o plano das avenidas, *de modo a permitir a circulação da riqueza do Estado através da Cidade, sem perturbar o desenvolvimento desta, nem ser pelo mesmo perturbado;*
- 7) A fixação dos limites da cidade, *que deverá conter uma população não inferior a 400.000 habitantes.*”⁴³

Juntamente com o *Memorial Justificativo*, entrega também o projeto de Fortaleza, a planta base do *Plano Diretor*. (Fig. 2 e 3)

heliotérmico segundo os higienistas franceses, do princípio do século ⁴⁶. O último tipo de parcelamento é o *Conjunto Urbanístico – Apartamentos*. (Fig. 4) Também é uma inovação a ser introduzida em Fortaleza, haja visto que rompe totalmente com os limites físicos da propriedade privada do solo, possibilitando a livre passagem e o trânsito de pedestres em percursos sinuosos e retilíneos à frente e atrás dos conjuntos de edificações em série de apartamentos dispostos verticalmente, com até três pavimentos. Com esta proposição abole definitivamente, para algumas áreas estratégicas da trama urbana, o lote. Segundo seus cálculos, com esta tipologia seria possível construir entre 50 e 80 habitações por hectare, e uma densidade populacional de 250 a 300 habitantes. Chama atenção na folha gráfica que “nos grupos urbanísticos em apartamentos os edifícios formam blocos destacados, sem quintais, mas com pátios e jardins coletivos, não devendo tais blocos cobrir mais de 20% da área bruta”; e assim comparece com as soluções então em experiência pela urbanística funcional ou modernista para “solucionar” com novas tipologias construtivas “a questão do alojamento” e “a questão fundiária” ⁴⁷.

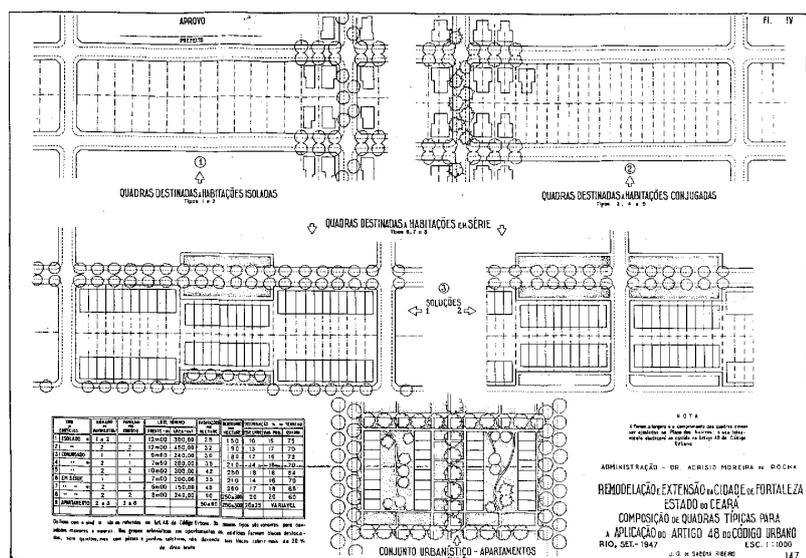


FIGURA 4

Não obstante estas suas pré-definições e tipificações das condições mínimas requeridas para o desenho específico de quadras novas resultantes de suas propostas para a *Remodelação e Extensão da Cidade* não se pode assegurar que seus estudos têm o mesmo conteúdo ideológico das experimentações da *urbanística moderna* do entre guerras. Podemos, outrossim, afirmar que continua se alimentando nos escritos de Lewis, sobre a ocupação paulatina dos lotes pelas edificações e seus inconvenientes; sobre o tipo de parcelamento do solo com lotes de pequena testada e fundos correspondentes – frentes opostas para as vias de tráfego local.

Em seu *Plano Diretor, o Plano Geral - Divisão e Nomenclatura dos Bairros; Sistemas de Transportes, de Avenidas e de Espaços Livres* é a planta índice da divisão e desenho dos bairros da cidade, definida para uma população na casa dos 500.000 habitantes, em uma área de aproximadamente 42.000.000m² e densidade de 118hab/ha. (Fig. 3) ⁴⁸ É

fundamental observar que a divisão dos *Bairros* se faz por avenidas radiais, perimetrais, diametrais; bem como avenidas canais que permeiam os diversos bairros e aquelas avenidas de traçado retilíneo. São as *avenidas* que fazem a interligação entre os vários bairros e áreas da cidade, bem como do seu interior com o exterior – os portos, o campo de aviação, as rodovias e ferrovias que a ela chegam ou dela partem. Com relação ao *Sistema de Avenidas*, ratifica mais uma vez que “este sistema obedeceu à necessidade de criar avenidas em substituição a ruas e avenidas de pequena largura, *procurando dar ao plano da cidade a forma radial-perimetral, (...) permitem destacar os diferentes bairros e zonas da cidade, cujo projeto será apresentado na escala 1:5.000, com as indicações necessárias ao traçado das vias locais; à fixação dos futuros espaços livres, à localização de escolas, de núcleos de comércio, etc.*”⁴⁹

No tocante as *Avenidas Canais* afirma que

“os talvegues *dos diferentes córregos que atravessam a cidade* deverão servir como diretrizes de futuras avenidas, facilitando assim o escoamento das águas pluviais, o estabelecimento de rede de esgotos sanitários, permitindo melhor aproveitamento dos terrenos marginais, *contribuindo, enfim*, para que a cidade apresente o traçado pitoresco de ruas mais ou menos curvas, formando um contraste agradável, com as vias retas e tradicionais. *Essas avenidas requerem largura mínima de 24 metros e, enquanto não forem traçadas em definitivo*, será necessário reservar uma faixa marginal para que se faça um loteamento regular. *Especial importância devem ter para a cidade as margens dos córregos situados na parte sul da cidade, que deverão servir como áreas agrícolas, antes que sejam aproveitadas como parques ciliares, hortos, jardim botânico ou campos agrícolas experimentais*; num estágio mais avançado da cidade, passarão a constituir parques-avenidas. É indispensável, *contudo*, que, desde já, sejam proibidas quaisquer construções nas margens dos córregos assinalados no Plano Diretor”⁵⁰.

Saboya Ribeiro, em seu projeto para Fortaleza, divide a cidade em 36 áreas. A *Zona Central* e mais 35 *Bairros*, todos serão objeto de projeto urbanístico específico a escala de 1:5.000. Este conjunto de pranchas é entregue a PMF em 1948, constituindo a segunda parte de seu projeto, aqui chegando quase a nível de projeto de execução. Inicia pelo desenho da *Zona Central*, a *Folha 1* deste conjunto de pranchas. Delimita duas sub-áreas para compor a *Zona Central*, uma primeira incluindo a área já efetivamente edificada da cidade chama de *Zona Comercial C-1* e uma outra, a *Zona Comercial C-2* (Fig. 5). Na primeira, *C-1*, define a exigência de galerias externas no perímetro de cada quadra, bem como pátios internos e galerias transversais, ou seja no sentido leste-oeste, o sentido das *travessas*, historicamente construídas em Fortaleza desde os oitocentos, tendo em vista a extensão norte-sul das quadras. Com esta deliberação instala a possibilidade de soltar as edificações do solo privado, tornando-o permeável, transitável pelos pedestres. Parece querer trazer e incorporar à remodelação da área mais consolidada da cidade, e que provavelmente já indicava a possibilidade nítida de verticalização, as experiências sobre o redesenho do quarteirão - “a subverção do quarteirão” - nas cidades holandesas no primeiro pós-guerra.⁵¹

Mas é preciso olhar com cuidado esta proposição formal, mesmo porque em concomitância ao projeto para Fortaleza, elaborara semelhante proposta urbanística para a Cidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, a qual serviu de ordem para a construção desta cidade até meados da década de 90. Em Juiz de Fora delineou semelhante conformação para a remodelação da área central, com as galerias transversais e perpendiculares as ruas no sentido nordeste-sudeste, as quais foram executadas paulatinamente, a cada nova edificação vertical; entretanto não existem pátios centrais, estes foram totalmente edificados, reunindo toda sorte de atividades albergadas nas edificações que passaram a se desenvolver com duas frentes, e galeria interna com pé

direito na altura de todos os pavimentos da edificação. Ou seja, as galerias no centro de Juiz de Fora somente são de uso coletivo durante o dia – o horário comercial, a noite elas permanecem fechadas com portões de ferro, mantendo presente a propriedade privada do solo. O novo aqui é a presença de um espaço meio público, meio privado, propriedade e apropriação dos espaços em “solução amigável entre as partes” – o comércio de produtos industrializados e o mercado do solo urbano na *Zona Central*.

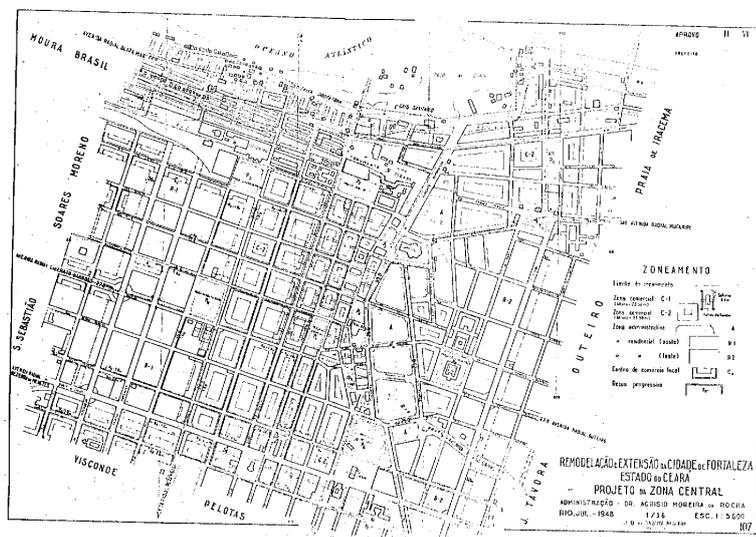


FIGURA 5

A *Zona Comercial C-2* envolve a *C-1* e *lhe* da extensão. A diferença é que para a *Zona C-2* não desenha as galerias, definindo tão somente os *pátios de fundos*. Para as duas áreas demarca uma altura máxima de 23,50m, ou então, edificação com aproximadamente oito pavimentos, para o uso misto: comercial, serviços e residencial. As duas *Zonas* são delimitadas por cintas de avenidas, uma interna e outra externa, esta segunda a moda de um “perímetro de irradiação”, pois a ela se articulam todas as vias radiais e diametrais preexistentes, detectadas e ratificadas no seu projeto. Me fazem lembrar os esquemas teóricos dos engenheiros paulistanos, nas primeiras três décadas do século, para a solução dos problemas de circulação e de tráfego delineados por Ulhôa Cintra e Prestes Maia, onde seu “Schema Theorico de São Paulo – é caracteristicamente um schema radial-perimetral”⁵². Ainda nesta folha traz o desenho da *Zona Administrativa* do município, do lado leste da *Zona Central*, remodelando a morfologia tradicional consolidada às margens do Riacho Pajeú. (Fig. 5)⁵³

A visão do pintoresco, percebo, é recorrente no engenheiro Saboya Ribeiro, entretanto está ligada ao tratamento sanitário e a reserva de *espaços livres* no interior de cada *Bairro* da cidade, bem como a reserva de áreas públicas destinadas ao *sistema recreativo necessário* à expansão da cidade. Esta visão é confirmada no item *Novos Parques, Jardins e Praças* do seu *Memorial*, para quem “um ponto, entretanto, deve ser logo fixado como norma geral: todos os bairros deverão ter áreas abertas, numa proporção não inferior a 10% de sua área total, devendo cada habitação dispor de praça ou jardim público numa distância não superior a 300 metros. Além dessas praças e jardins, outros parques maiores, inclusive campo esportivos, deverão completar o sistema recreativo necessário à expansão da cidade.”⁵⁴ Essa *norma geral* será delineada graficamente em todos os *Projetos de Bairro* onde estrategicamente posiciona quadras para *praças* e, contíguo a estas, as quadras de *comércio local* tanto para as áreas já parceladas e representadas na *Carta de 1945*, quanto para as áreas que delineia o arruamento e o parcelamento do solo, complementando sua cidade nova, limitada pela via perimetral

denominada *Circuito Exterior*, a qual delimita o extra-muros da cidade, o *Oceano Atlântico* e a *Zona Rural*. (Fig. 6 e 7)

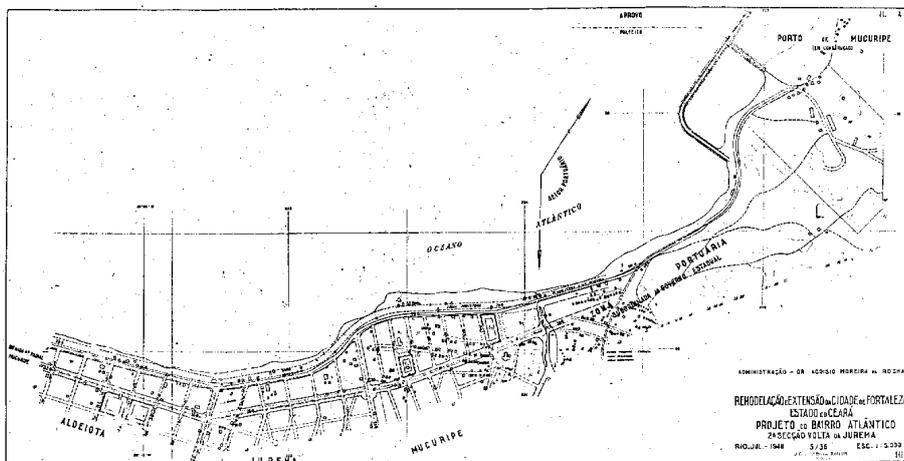


FIGURA 6

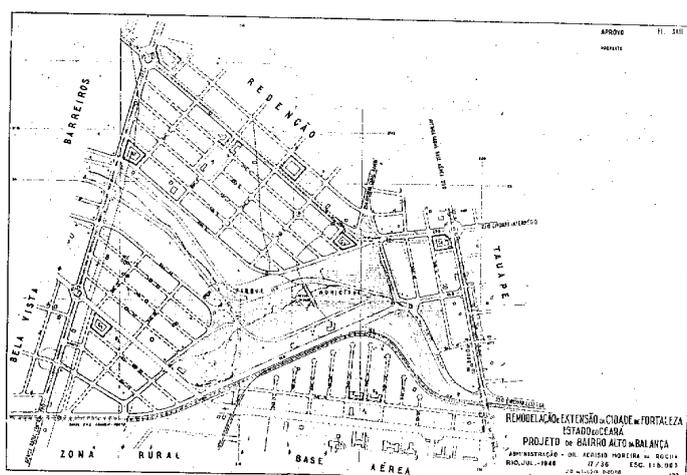


FIGURA 7

Bem, em cada desenho de *Bairro* é buscado o ajuste às curvas de nível tomadas pela aerofoto e registradas na *Carta de 1945*.⁵⁵ Como se pode perceber, Saboya Ribeiro detinha informações atualizadas e confiáveis, requeridas e elaboradas pela engenharia aplicada à urbanística, uma engenharia civil a escala cidadã. É interessante comparar os desenhos-propostas de Saboya Ribeiro com os estudos dos traçados pitoresco-sanitários de Saturnino de Brito para *Bello Horizonte*, ou ainda para o projeto do bairro *Novo Arrabalde*, em Vitória, no Espírito Santo. Também são semelhantes para as *Quadras Destinadas a Habitação em Série* de Saboya Ribeiro e a disposição de quadras, lotes e espaços verdes para a locação da rede coletiva de esgotos propostas por aquele sanitarista, que é registrado como o pai do urbanismo moderno no Brasil⁵⁶.

Saboya Ribeiro, com sua formação ligada a engenharia rodoviária, não poderia separar o sistema viário do *Sistema de Transporte* preconizado. O *Sistema de Transporte* é desenhado em conjunto às instalações e aos equipamentos correlatos à sua operação no

interior da cidade nova. Este é o caso da *remodelação* dos terminais e estações ferroviárias em meio ao projeto dos respectivos bairros onde se localizam. Este tipo de preocupação urbanística é corrente entre os engenheiros que se dedicavam a disciplina urbanística até meados deste século. Podemos verificar semelhante tratamento urbanístico dado pela firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda., também do Rio de Janeiro, na elaboração do *Plano de remodelação, extensão e embelezamento de Curitiba*; que contou com a *Assessoria de Agache*, entregue ao prefeito municipal em outubro de 1943⁵⁷.

Por último, também está presente em Saboya Ribeiro a preocupação em erradicar as áreas de “moradia insalubre e irregular” das “classes menos favorecidas”. Neste tocante dedica especial atenção ao novo desenho do *Bairro Moura Brasil*.

“Outra oportunidade excelente que se apresenta à cidade é o aproveitamento de toda a encosta marítima que vai desde o Passeio Público até a Escola de Aprendizes Marinheiros. Aqui edificações populares e humildes, crescendo de maneira irregular, vem dando aproveitamento aos terrenos; estes, se urbanizados devidamente, mediante um plano sistemático de realizações, poderão oferecer, às classes populares, habitações econômicas otimamente localizadas, próximas do centro comercial e da zona fabril. Isto não significa que somente nesta zona seriam projetados e executados planos de tais habitações, pois em todos os setores da cidade existem áreas ainda livres, onde os terrenos podem ser obtidos por preços módicos, cumprindo tão somente às instituições de beneficência e assistência social tomar em tempo a devida iniciativa.

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 ficaria a dever aos demais quanto à excelência de sua situação e possibilidades de receber planos os mais modernos, econômicos e vantajosos.”⁵⁸

E inclui um estudo preliminar do *Projeto do Bairro de Moura Brasil*, definindo para cá as *Quadras Destinadas a Habitação em Série*, onde os conjuntos edificados teriam afastamento frontal de 5,00m e *entre séries* de 8,00m. A disposição indicada é feita em renques de edificação que se situam no limite da grande diametral à beira-mar de forma perpendicular, e em paralelo a faixa da praia e a ferrovia, a maior quantidade, provavelmente para serem melhor ventiladas pelas brisas marinhas. Toda a população dos “pequenos casebres” do Pirambú seria retirada e reinstalada nas “habitações sociais” a serem construídas pelo Estado. (Fig. 5)

Pois bem, como vemos, a Cidade Nova de Saboya Ribeiro é a Cidade do Futuro da engenharia politécnica preocupada com a “missão” de solucionar a construção civil da cidade (e da sociedade) por inteiro. A cidade formalmente delineada como um edifício social, que tem todas as suas funções privadas e públicas previamente especificadas e traçadas no *plano* das circulações do trabalho e do não-trabalho no novo mundo industrial.

FORTALEZA: A RE-INVENÇÃO DA CIDADE E A DISCIPLINA URBANÍSTICA

Tento agora levantar algumas conclusões provisórias sobre as duas propostas urbanísticas em estudo. Há um primeiro ponto em comum – fazem parte de *uma prática propositiva de caráter executivo*, são *projetos urbanísticos da forma cidadina*. Se expressam através dos *processos de projeção* para construir e organizar a cidade nova, ou seja, operam a re-invenção da cidade. Pode-se dizer que têm, estas concepções ou representações concretas do espaço citadino, a forma fechada, pois:

“A *clausura* ou a *abertura* de uma forma urbana se refere a relação entre cidade e campo. Relação que se tem resolvido até hoje atribuindo a exclusiva intervenção espacial do homem a cidade, e uma provisória ausência de intervenção ao território circundante,

destinado a ser absorvido progressivamente pela cidade.”⁵⁹

Observo que a *Cidade* de Nestor de Figueiredo é multicêntrica, multisensorial e multifuncional. Parte da *solução formal dos espaços* de uso público, com acento no desenho da diversidade morfológica prático-sensível, ou melhor, no desenho das percepções urbanas para os cidadãos. Hierarquicamente, o seu *traçado formal de recintos* (de uso) *públicos* subordina a definição dos recintos (de uso) privados. Por outro lado, subverte a cidade existente buscando reencontrar ou desenvolver uma riqueza material e social no interior da cidade, quase uma re-invenção do tradicional na confecção da morfologia cidadina. Com suas vias traçadas como grandes *eixos visuais*, interligando as várias *centralidades* projetadas, para diferentes usos, propõe uma “fruição civilizada” dos espaços cidadãos, deixando claro que seu traçado não se apoia na lógica do trabalho, do fluxo monofuncional casa-trabalho.

Já a *Cidade* de Saboya Ribeiro é monocêntrica, parcelar e monofuncional, pois está assentada no mundo (da lógica positiva) do trabalho, e assim, do seu duplo o mundo do não-trabalho. Não é por acaso que parte da “solução” formal dos espaços de uso privado, delineando as variações comedidas de cada *bairro* como uma (quase) micro-cidade, bairros diferenciados da *zona central* renovada, reproduzindo os circuitos e as atividades na forma dual casa-trabalho em todo o objeto cidade. Não obstante, seu projeto deriva diretamente da cidade existente, a qual reconhece através dos meios mais precisos da “engenharia urbanística”, para criar uma segunda natureza⁶⁰, que revaloriza, potencia, os aspectos considerados como “positivos” na cidade histórica e na primeira natureza. Incorpora a natureza através dos *parques*, *praças* e especialmente pelas *avenidas-canais*, mas agora toda domesticada e higienizada em seus fluídos e percursos.

Se em Saboya Ribeiro há como que um tratamento homeopático da cidade, na qual “os semelhantes curam-se pelos semelhante”; em Figueiredo, posso dizer que, ao contrário, há uma terapêutica alopática, segundo o princípio de que “os opostos curam-se pelos opostos”, pois este último “urbanista” cria uma segunda natureza que simula a primeira em seu interior, agora domesticada pelo olhar (e domesticadora de olhares e atos) e pelo deambular, um *townscape* meticulosamente delineado a moda europeia do entre guerras.⁶¹

Com Nestor de Figueiredo, em suas transposições da “Urbanística Formal” para o caso Fortalezense, há uma espécie de *urbanismo a la carte*, onde o *plano* já vem pronto, acabado, e é *uma cidade bem composta e decorada* para o deleite dos sentidos dos habitantes da cidade, sobremaneira do olhar, à medida de suas necessidades na “esfera da civilidade”.

Para Saboya Ribeiro, de forma diversa,

“A cidade é a imagem da sociedade; é a habitação da coletividade; a casa é a célula. *Para que uma cidade seja habitável e tendendo à perfeição, é necessário antes de tudo que sejam respeitados os direitos da coletividade às custas dos interesses particulares.* O traçado de uma cidade deverá ter uma relação estreita com a economia urbana dessa cidade. O traçado é ideal quando ele exprime com o máximo de precisão, o gênero de vida da cidade. O urbanista deve se esforçar, aliando-se à estética, à higiene e à circulação, conservando as qualidades naturais da cidade, dando alma a esta cidade. (...)

O estudo de uma cidade nova ou a extensão de uma cidade existente, pede antes de tudo a determinação dos limites do projeto. O primeiro dado do problema será o número da população dentro de X anos, uma vez que a cidade deverá atingir desenvolvimento normal. O número será determinado por similitude. O segundo dado será a densidade média dos habitantes por hectare. Este dado é estudado nas cidades novas estabelecidas conformemente as regras atuais do Urbanismo e acha-se que ele oscila entre 150 e 250

habitantes por hectare de superfície total.

(...)

As ruas, avenidas, bulevares, praças, portos, etc... constituem os espaços viários da cidade. Estes espaços viários se subdividem em vias de habitação, de passeio e de circulação. A via pública se divide ela mesma em várias pistas: pistas para carros, ou pavimentadas; pistas para pedestres ou calçadas.

A determinação para a largura das pavimentadas e dos passeios se faz segundo a destinação da rua e seu tráfico suposto.

(...)

Até o princípio do século xx, considera-se os espaços livres das cidades: jardins, parques, praças públicas, etc..., como um luxo; isto é um erro, o espaço livre é um elemento de higiene e de prosperidade, fora seu caráter estético.

Nós vimos /que/ a «Higiene Urbana» /dos/ parques e jardins são os reservatórios de ar puro da cidade; eles são também os atrativos para a mesma, fora a valorização dos terrenos, eles contribuem para a riqueza da cidade. É incontestável que o visitante será mais atraído por uma cidade onde os espaços livres serão escrupulosamente estudados e realizados, que por uma outra onde os cubos de pedra sucederão aos cubos de pedra sem solução de continuidade. O visitante, o viajante, apanhado pelos aspectos dos espaços livres, farão naturalmente a publicidade que atrairá outros visitantes os quais criarão uma nova fonte de proventos à municipalidade.”⁶²

Esta leitura da cidade feita pelo engenheiro francês Jean Raymond referencia matriz urbanística semelhante a do nosso urbanista, pois em Saboya Ribeiro há um *urbanismo* tipo *self-service*, para quem o *plano da cidade* está pronto enquanto conjunto de elementos que devem compor uma *cidade balanceada e saudável*, balanceamento e sanidade estas delineadas caso a caso pelo urbanista às escalas do todo e da parte – da *cidade*, da *zona central* e do *bairro* –, para o usufruto dos cidadãos em suas atividades e jornadas diárias do trabalho e do repouso, à medida do “bem-estar da coletividade”.

Tanto o serviço *a la carte* de Figueiredo, quanto a atividade *self-service* de Saboya Ribeiro parecem ter sido servidos pela corporação IAB em sua primeira fase, no entre guerras, a fase, digamos assim, do desenvolvimentismo nacionalista, correlata ao nacionalismo getulista, como sugerem estudiosos dos paradigmas e das experiências de instalação da disciplina urbanística no Brasil.⁶³

Por fim, nestas representações do espaço citadino pelos urbanistas, *há uma dupla representação do espaço*, que é ao mesmo tempo técnica e operacional. O suporte destas representações técnicas é o *mapa* em pequena escala, as cartas geográficas que servem num primeiro momento para conhecer/registrar o real/o existente, e num segundo momento para operar/intervir no existente – o ideal/a proposta. É a linguagem gráfica do desenho quem media estas representações operacionais, através da combinação diversificada de um conjunto de ideogramas codificados no *plano* e nas *planimetrias* elaboradas. Os planos e as planimetrias de cidades procuravam utilizar tanto quanto possível símbolos “naturais”, figurativos ou analógicos, de forma que pudessem ser reconhecidos sem dificuldade. Bem, esta operação gráfica do ambiente construído citadino somente se fazia possível pelas “pequenas” dimensões das cidades, passíveis, portanto, de representação em pequenas escalas, onde o desenho se assemelhava aos objetos materiais, às formas reais, e representava seus contornos exatos em projeção.⁶⁴ O observar, o medir e o projetar se faziam (e ainda se fazem) de perto, sem distância, guardavam relação direta com os sentidos e os instrumentos técnicos então à disposição do cartógrafo e do urbanista. A cidade se via de dentro ou de uma elevação próxima, sua morfologia contaminava o mapa e o traçado, o *plano da cidade* (ou, nos termos também usuais a época, a *planta da cidade*) e o *plano diretor* de execução da cidade nova, tanto

como símile ou oposto.

Neste sentido, ao discutir *os projetos urbanísticos para a Cidade de Fortaleza*, discuto o *urbanismo* - exercício e forma específica de representação prescritiva (ou formal) do espaço citadino, para construir-organizar a cidade no modo de vida industrial -, especificamente entre os anos 30 e 50. Estes projetos urbanísticos surgem como uma primeira inflexão na prática da disciplina urbanística quando relemos os estudos sobre as intervenções físicas na Cidade de Fortaleza desde a Proclamação da República até a Revolução de 30, na sua totalidade dos casos pontuais e sem projeto urbanístico prévio, configurando-se como prática urbanística para reformar e melhorar a cidade existente.

Esta pesquisa, que faz parte de um programa maior de pesquisas em curso, me permite informar que os projetos de cidade elaborados pelo urbanismo - o *propor normativo*, ou seja, a *representação concreta do espaço* -, constituem proposições de caráter executivo e que são o resultado das decisões conjugadas entre o saber erudito-judicioso dos "urbanistas" e o poder logístico dos "homens de Estado", em outros termos a tríade *propor-saber-poder*, constituindo assim a *disciplina urbanística*.

NOTAS

* Arquiteto; professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, Minas Gerais; doutorando em Geografia, área de geografia humana, na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Notas sobre a vida nova. *Introdução à modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1969. p. 137-148. (grifo do autor)
2. Urbanismo, espaço e ambiente. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993. p. 211-224. (grifo do autor)
3. LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus, 1991.
4. BARROS DA PONTE, Sebastião Rogério. *Remodelação Urbana de Fortaleza na Virada do Século*. Fortaleza, UFC/NUDOC, 1990, p. 3-10. Ver ainda CASTRO, José Liberal de. Cartografia Urbana Fortalezaense... *Fortaleza - Administração Lúcio Alcântara*. Fortaleza: PMF/Grafisa, 1982, p. 23-81.
5. GIRÃO, Raimundo. Plano de Urbanização de Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, Tomo LXII. Fortaleza: R.I.C., 1943. p. 205-210.
6. Texto encontrado na folha única dos estudos preliminares desta proposta urbanística.
7. AGACHE, Donnat Alfred et al. *Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, remodelação e embelezamento. Prefeitura do Distrito Federal*. Paris: Foyer Brésilien, 1930, denominou de "Porta do Brasil" a nova praça e o cais projetados para o novo Porto do Rio de Janeiro.
8. A *Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios* é a segunda das três planimetrias da cidade levantadas por Adolpho Herbster, o "arquiteto da camara municipal", esta elaborada em 1875. Em 1859 e em 1888, desenhou as outras duas plantas da cidade no período imperial.
9. RAGON, Michel. *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Naissance de la cité moderne. 1900-1940*. t. 2. Paris: Casterman, 1986. p. 14-19.
10. A *Estrada de Ferro de Sobral*, que partia do Porto de Camocim, cidade na divisa dos estados do Ceará e Piauí; e a *Estrada de Ferro de Baturité*, que partia do Porto de Fortaleza rumo a região centro-sul do Ceará, ainda no último quartel do século passado. A *Estrada da Ligação* veio unir as duas ferrovias na cidade de Sobral, sede do "empório comercial" do norte, a Fortaleza consolidando assim a hegemonia econômica desta última, a capital do estado. Ver FERREIRA, Benedito Genésio. *A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989; e PESSOA, José Augusto Martins. *1870-1990. O trem em Fortaleza e no Ceará. As idas, vindas e os percursos: em busca do sentido*. Fortaleza, 1990. Monografia (Aperfeiçoamento) - Departamento de Geografia, Universidade Federal do Ceará/CNPq.
11. ANDRADE, Margarida Júlia de Sales. *Onde moram os operários... Vilas operárias em Fortaleza. 1920 - 1945*. Salvador, 1990. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia.
12. A RVC implantou suas oficinas - a Oficina do Urubu -, na Estrada da Ligação após o Bairro da Floresta, até hoje em operação.
13. Ver ACCIOLY, Vera Mamede. O ciclo do algodão e o urbano em Fortaleza: evidências das contradições urbanas. FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.). *Cidade & História. Modernização das Cidades Brasileiras nos Séculos XIX e XX*. Salvador: UFBA/Faculdade de Arquitetura/ANPUR, p. 107-116, 1992; ALMEIDA, Maria Iselda Rocha. *A história da indústria de óleos vegetais no Ceará: 1900-1960*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989; e ARAGÃO, Elizabeth Fiúza. *A trajetória da indústria têxtil no Ceará: o setor de fiação e tecelagem. 1880-1950*. Fortaleza: Edições UFC/Stylus, 1989.

14. A primeira extensão física da cidade de Fortaleza fora construída, na segunda metade do século passado, através de uma malha regular e retangular. Na direção norte-sul, perpendicularmente ao litoral, se abriam e alinhavam paralelamente as *ruas*, delimitando o lado menor dos retângulos. Na direção leste-oeste foram dispostas em paralelo as *travessas* com caixas menores que as das *ruas*. As *ruas*, continham as frentes dos lotes, permitindo a posição da frente das casas do *lado da sombra* (de costas para o poente). As distâncias entre as *ruas* definiam a profundidade dos lotes, que atravessam os quarteirões de rua a rua e que só posteriormente tiveram os fundos - o *lado do sol* - ocupados com as edificações de frente para o poente. As *travessas* tinham assim dupla função, vias de ligação leste-oeste entre as várias *ruas* e quadras, e vias de serviço para o acesso lateral de animais, charretes e serviços domésticos ao quintal das residências. Cf. CASTRO, op. cit., p. 50-81.
15. Há quatro setores diversos neste colar. Da esquerda para a direita, de oeste para o leste, o primeiro setor externo inicia no litoral e vem, rumo ao sul, até a última via perpendicular aos dois anéis e paralela à *Estrada do Soure*, o qual, formado pelas retículas ortogonais, incorpora os loteamentos privados que davam continuidade a *Floresta* e ao *Jacarecanga*. O segundo setor deriva daquela última via radial e encontra a via prolongamento do grande eixo norte-sul até o campo de pouso. Contém, pelo menos quatro conjuntos arquitetônico-urbanísticos diferentes. Segue-se um setor quadriculado, e por último, no extremo leste da cidade idealizada, após as grandes vias perpendiculares ao litoral, está resolvido um conjunto radial-concêntrico de grandes dimensões, com vias sinuosas que coroam o grande centro desenhado na extremidade leste do eixo longitudinal da cidade.
16. Tomo os tratadistas do desenho urbano no início do século, em especial a CACCIA, Aristide. *Costruzione, trasformazione ed ampliamento delle città. Compilato sulla traccia dello Städtebau di J. Stübgen*. Milano: Ulrico Hoepli, 1915; a SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, e a UNWIN, Raymond. *La practica del urbanismo. Una introduccion al arte de proyectar ciudades y barrios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
17. LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992. p. 229-292.
18. HALL, Peter. *Cidades do amanhã. Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século xx*. São Paulo: Perspectiva, 1995. p. 205-238.
19. GIRÃO, op.cit.
20. RODRIGUES, Júlio (voto em separado do sr.). O plano da cidade no Conselho Consultivo. (Fortaleza, 7 de julho de 1933). *Rev. do Instituto do Ceará*. Fortaleza, t. LXII, p. 215-222, 1943. Os termos técnicos utilizados pelo vereador foram retirados do “memorial-proposta do Dr. Nestor datado de 24 de abril de 1933 /onde/, apresentou o resultado dos seus estudos, enviado pelo prefeito Girão ao *Conselho Consultivo* para emitir parecer”. Cf. também GIRÃO, op.cit.
21. AGACHE, op. cit.
22. Ver OUTTES, Joel. *O Recife pregado à cruz das grandes avenidas: contribuição à história do urbanismo. 1927-1945*. Recife, 1991. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo/Centro de Artes, Arquitetura e Comunicações, UFPe.
23. Foi laureado com o prêmio de honra e diploma na Categoria *Urbanização*, juntamente com o arquiteto Paulo de Camargo e Almeida, que recebeu a medalha de ouro e diploma pelo projeto de *Urbanização do Morro de Santo Antônio* no Rio de Janeiro. Na mesma exposição os arquitetos “modernistas” Marcelo e Milton Roberto foram selecionados para a medalha de ouro e diploma na categoria *Edifícios e Monumentos Privados* com o projeto da sede da ABI. Cf. ARQUITETURA E URBANISMO. Exposição Pan-Americana de Arquitetura e Urbanismo. Premios obtidos pela representação brasileira [no V Congresso Pan-Americano de Arquitetos - Montevideo, 1940]. Rio de Janeiro, n. 2, p. 106-135, mar./abr. 1940; e BRUAND, Yves. *Arquitetura Contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
24. Nestor de Figueiredo presidiu o IAB de 1930 a 32, e de 1936 a 43; sendo seguido por Paulo de Camargo e Almeida e posteriormente por Milton Roberto, entre outros arquitetos conhecidos.
25. CHOAY, Françoise. *O Urbanismo. Utopias e realidades. Uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1979, e LAMAS, op. cit. No Brasil a disputa entre arquitetos, no IAB, não se dava entre as diferentes correntes de pensamento arquitetônico, mas como “órgão de classe”, todos estavam reunidos na luta pelo reconhecimento institucional da profissão de arquiteto junto à “sociedade civil”. O que estava em jogo era a presença do arquiteto em concorrência no mercado de trabalho com profissionais não diplomados - os práticos, os mestre de obras, os leigos - os não-eruditos! Cf. MARQUES, Sonia. *Les professions de l'urbanisme au Brésil*. Paris, 1995. Thèse (Doctorat en Sciences Sociales) - EHESS, Université de Paris.
26. LIMA, Attilio Corrêa. *Avant-projet d'aménagement et d'extension de la Ville de Niteroi au Brésil*. Paris: L'Institut d'Urbanisme de L'Université de Paris/René Blamon, Jean Kahane & C^{ie}., 1932.
27. LIMA, Attilio Corrêa. Plano da Cidade de Goiânia. Relatório apresentado ao Interventor... *Arquitetura*. Guanabara: IAB/DN, n. 14, p. 10-16, ago. 1963; e VIOLICH, Francis. The new capital of a brasilian state. *The American City*. Cambridge: The MIT Press, v. 47, p. 42-43, 1942.
28. AZEVEDO, Aroldo de. Goiânia. Uma cidade ‘criada’. *Rev. Brasileira de Geografia*. São Paulo, n. 1, p.

3-19, jan./mar. 1941.

29. Utilizou-se das fotos aéreas do “serviço geográfico militar” brasileiro, que registravam a cidade e o seu entorno - o oceano, a Baía da Guanabara, e o continente. Estudou as modificações do solo com os movimentos do nível do mar e/ou do continente, bem como o sub-solo. Assim fora possível propor o desmonte de alguns morros e o aterro do mar, como parte integrante do *Avant-Projet*. LIMA, 1932.

30. GAUDIN, Jean-Pierre. *Desseins de villes. «Art urbain» et urbanisme. Anthologie*. Paris: L’Harmattan, 1991. p. 31-33. (tradução e grifo do autor)

31. SABOYA RIBEIRO, José Octacílio de. Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza. Apresentado à Prefeitura Municipal em junho de 1947. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, t. LIX, p. 215-243, 1955.

32. *Ibid.*, p. 227. (grifo do autor)

33. *Id.* (grifo do autor)

34. CASTRO, *op. cit.*, p. 24.

35. SABOYA RIBEIRO, *op. cit.*, p. 228. (grifo do autor)

36. *Ibid.*, p. 229. (grifo do autor)

37. *Ibid.*, p. 230.

38. LEWIS, Nelson P. *The planning of the modern city. A review of the principles governing city planning*. New York: John Wiley & Sons, 1916.

39. SABOYA RIBEIRO, *op. cit.*, p. 230. A citação que faz dos preceitos de Unwin não o faz da leitura dos textos do próprio Unwin, o faz através de Lewis. Sua leitura, assim, terá um filtro norte-americano das idéias do arquiteto britânico. (tradução e grifo do autor)

40. Apesar de não indicado, aqui nota-se uma aproximação das propostas do engenheiro Francisco Prestes Maia, contidas no seu Plano de Avenidas, de 1930.

41. *Ibid.*, p. 231. (grifo do autor)

42. Cita, e se apoia, em autores como Camillo Sitte e Pierre Lavedan. Não obstante, essa leitura é também uma leitura de segunda ordem, pois o faz fundamentalmente tomando Nelson Lewis, então seu autor predileto para *as regras urbanísticas modernas*. *Id.*

43. *Ibid.*, p. 232. (grifo do autor)

44. Propõe o lote para *Habitação Isolada* com testada mínima de 12,00m e área de 300 a 450,00m², e o lote para *habitação Conjugada* com frente mínima variando entre 7,50 a 10,00m e área de 200,00 a 300,00m².

45. “O recuar de alguns edifícios em uma rua não só tem como conseqüência o efeito de interromper um alinhamento monótono, que ademais oferece uma oportunidade para a criação de pátios dianteiros, que se tratam adequadamente são muito atrativos em si mesmos e um meio de introduzir vegetação e flores na imagem.” UNWIN, *op. cit.*, p. 191. (tradução do autor)

46. REY, A.-Augustin; PIDOX, Justin; BARDE, Charles. *La science des plans de villes. Ses applicatios a la construction, a l’extension, a l’higiène et a la beauté des villes. Orientation solaire des habitations*. Paris/Lousanne: Dunot/Payot & Cie, [1928?]. p. 173–220.

47. Ver LAMAS, *op. cit.*; BENEVOLO, Leonardo; MELOGRANI, Carlo; LONGO, Tommaso Giura. *Projectar a cidade moderna*. 2. ed. Lisboa: Presença, 1987, p. 11–208; e AYMONINO, Carlo. *La vivienda racional. Ponencias de los CIAM 1929-1930*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.

48. Calcula precisamente a população para cada *Bairro*, conforme a área e a densidade que varia entre 80 e 180hab/ha. Para a *Zona Central* delimita a maior população: 70.000 habitantes, em densidade aproximada de 375hab/ha. No *Plano Geral* registrou as áreas vazias e de uso público de cada *Bairro*, demonstrando um “equilíbrio” destas áreas no conjunto da cidade. Nos espaços livres localiza ora praças públicas, ora equipamentos de uso coletivo, como escolas, principalmente.

49. SABOYA RIBEIRO, *op. cit.*, p.223. (grifo do autor)

50. *Id.* (grifo do autor)

51. Cf. LAMAS, *op. cit.*, p. 323-329. (grifo do autor)

52. Cf. LEME, Maria Cristina da Silva. *ReVisão do Plano de Avenidas. Um estudo sobre...* São Paulo, 1990. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - FAUUSP; e O Plano de Avenidas e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século xx. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (org.). *Cidade & História. Modernização das cidades brasileiras...* Salvador: UFBA/Fac. de Arquitetura/ANPUR, 1992. p. 69-76.

53. No *Memorial* inclui um item específico relativo ao *Aproveitamento do Vale do Pajeú*. “Nada mais interessante do que voltarmos ao berço da cidade para transformá-lo numa região agradável aos olhos e útil à cidade. (...) a remodelação de toda a zona (...) emprestará uma nova fisionomia à mesma, descobrindo belezas ainda não reveladas e que se encontram escondidas a dois passos da Praça do Ferreira.” SABOYA RIBEIRO, *op. cit.*, p. 234. (grifo do autor)

54. “Como ponto de partida para a formação de novos espaços livres, indicamos a localização de novas praças, parques, jardins, reservas arborizadas, etc., que deverão ser transformados em logradouros públicos a medida que a cidade e as edificações se estenderem – em virtude da iniciativa privada ou

- municipal. A política de aquisição dessas áreas *deve ser levada a efeito sem desfalecimento (...)* *Acreditamos que os espaços livres constantes no Plano Diretor ainda não sejam suficientes, e que se torne necessário fixar novos, quando tivermos de estabelecer o plano dos diferentes bairros; a localização (...)* poderá sofrer modificações, de modo a tornar mais facilmente exequível a reserva de tais espaços livres.” SABOYA RIBEIRO, op. cit., p. 233. (grifo do autor)
55. As curvas de nível foram registradas pela primeira vez, conforme Liberal de Castro, no levantamento topográfico de 1942, quando fora “contratada a firma de Saturnino de Brito /Filho/ para elaboração de um plano de ampliação daqueles serviços hidráulico-sanitários para a instalação da rede urbana de esgotos e água potável”. CASTRO, op. cit., p. 24. (grifo do autor)
56. Cf. ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. *A peste e o plano: o urbanismo sanitaria... v. I-II*. São Paulo, 1992. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - FAUUSP; e BRITO, Francisco Saturnino Rodrigues de. *Projecto de um Novo Arrabalde. 1896*. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil; Vitória: Arquivo Público Estadual do Espírito Santo, 1996.
57. CURITIBA. Prefeitura Municipal de. Plano de Urbanização de Curitiba. *Boletim PMC*. Curitiba: PMC, ano II, n. 12, p. 3-98, 1943.
58. SABOYA RIBEIRO, op. cit., p. 234. (grifo do autor)
59. VENUTI, G. Campos. *La administración del urbanismo*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971. p. 116 (tradução e grifo do autor)
60. LEFEBVRE, Henri. *La révolution urbaine*. Paris: Gallimard, 1970.
61. LAMAS, op. cit., p. 244.
62. RAYMOND, Jean. *L'urbanisme a la portée de tous*. Paris: Dunod, 1925. (tradução e grifo do autor)
63. RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. *Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo: NERU, n. 37, p. 77-89, 1994.
64. JOLY, Fernand. *A cartografia*. Campinas: Papirus, 1990. p. 19.