

1 FORTALEZA2040



Prefeitura de
Fortaleza

EDIÇÕES IPLANFOR - SÉRIE FORTALEZA 2040 - Nº 1 - ANO I - 2014

PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO
POR UMA FORTALEZA DE
OPORTUNIDADES, MAIS JUSTA, BEM
CUIDADA E ACOLHEDORA





Prefeitura de Fortaleza

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA

PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA
ROBERTO CLÁUDIO RODRIGUES BEZERRA

VICE-PREFEITO DE FORTALEZA
GAUDÊNCIO GONÇALVES DE LUCENA

SECRETÁRIO CHEFE DE GABINETE DO PREFEITO
FRANCISCO JOSÉ QUEIROZ MAIA FILHO

SECRETARIA MUNICIPAL DE GOVERNO
PRISCO RODRIGUES BEZERRA

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO
JOSÉ LEITE JUCÁ FILHO

SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA CIDADÃ
FRANCISCO JOSÉ VERAS

SECRETARIA MUNICIPAL DA CONTROLADORIA E TRANSPARÊNCIA
MARLON CARVALHO CAMBRAIA

SECRETARIA DE FINANÇAS DO MUNICÍPIO
JURANDIR GURGEL GONDIM FILHO

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO ORÇAMENTO E GESTÃO
PHILIPPE THEÓFILO NOTTINGHAM

SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
JOAQUIM ARISTIDES DE OLIVEIRA

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE
MARIA DO PERPÉTUO SOCORRO MARTINS BRECKENFELD

SECRETARIA MUNICIPAL EXTRAORDINÁRIA DA COPA
PATRÍCIA ALENCAR DE MACÊDO

SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRA-ESTRUTURA
SAMUEL ANTÔNIO SILVA DIAS

SECRETARIA DE CONSERVAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS
JOÃO DE AGUIAR PUPO

SECRETARIA MUNICIPAL DE ESPORTE E LAZER
MÁRCIO EDUARDO E LIMA LOPES

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO
ROBINSON PASSOS DE CASTRO E SILVA

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E MEIO AMBIENTE
MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO DE FORTALEZA
JOÃO SALMITO FILHO

SECRETARIA DE TRABALHO, DESENV. SOCIAL E COMBATE À FOME
CLAÚDIO RICARDO GOMES DE LIMA

SECRETARIA MUNICIPAL DE CIDADANIA E DIREITOS HUMANOS
KARLO MEIRELES KARDOZO

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA DE FORTALEZA
FRANCISCO GERALDO DE MAGELA LIMA FILHO

SECRETARIA DA REGIONAL I
GUILHERME TELES GOUVEIA NETO

SECRETARIA DA REGIONAL II
CLÁUDIO NELSON ARAÚJO BRANDÃO

SECRETARIA DA REGIONAL III
MARIA DE FÁTIMA VASCONCELOS CANUTO

SECRETARIA DA REGIONAL IV
FRANCISCO AIRTON MORAIS MOURÃO

SECRETARIA DA REGIONAL V
JULIO RAMON SOARES OLIVEIRA

SECRETARIA DA REGIONAL VI
RENATO CÉSAR PEREIRA LIMA

SECRETARIA DA REGIONAL DO CENTRO
RICARDO PEREIRA SALES

VINCULADOS AO GABINETE DO PREFEITO COM STATUS DE SECRETARIA

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE FORTALEZA – IPLANFOR
EUDORO WALTER DE SANTANA - PRESIDENTE

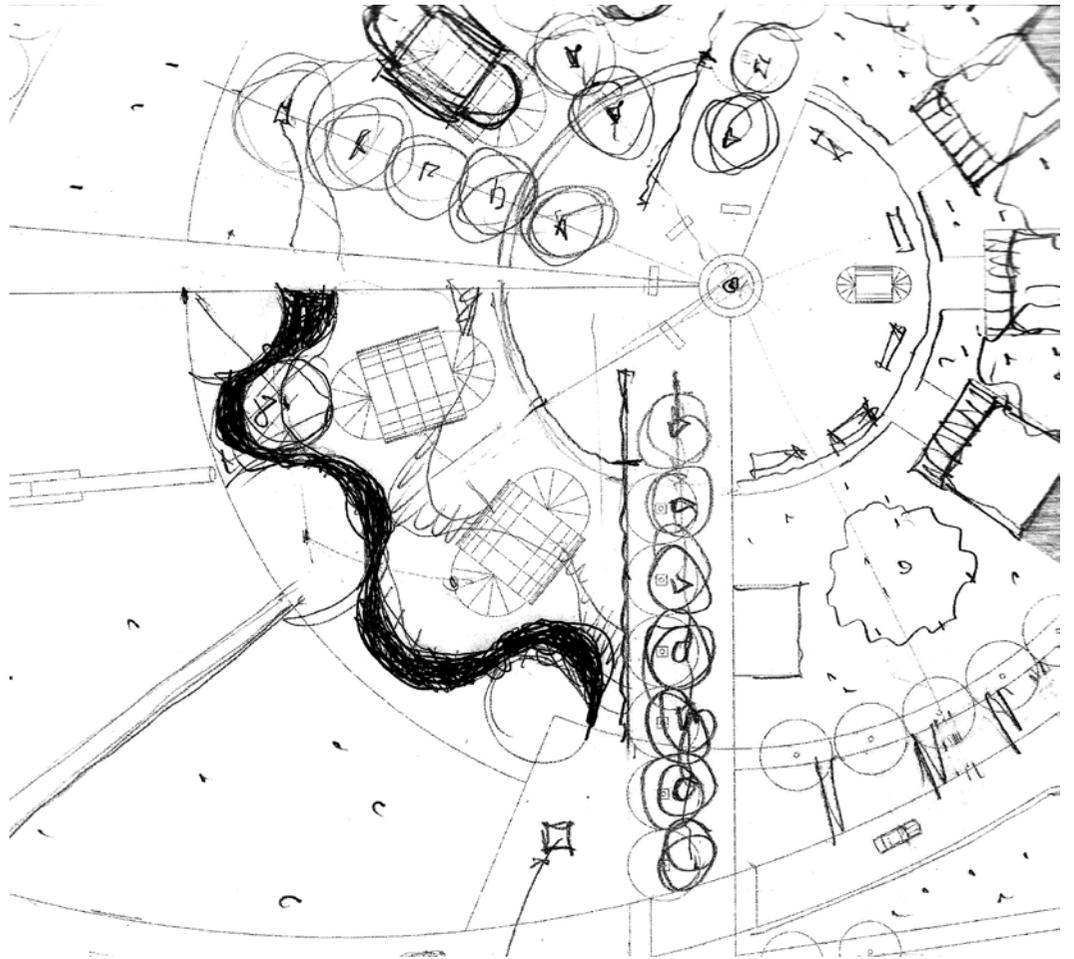
FUNDAÇÃO DE DESENV. HABITACIONAL DE FORTALEZA –
HABITAFOR
FRANCISCA ELIANA GOMES DOS SANTOS - PRESIDENTA

COORDENADORIA ESPECIAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS DA
JUVENTUDE
JOSÉ ÉLCIO BATISTA - COORDENADOR

COORDENADORIA DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS
JULIANA MARA DE FREITAS SENA MOTA - COORDENADORA

COORDENADORIA DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO
TARCÍSIO HAROLDO CAVALCANTE PEQUENO - COORDENADOR

COORDENADORIA ESPECIAL DE PARTICIPAÇÃO POPULAR
JADE AFONSO ROMERO - COORDENADORA



FORTALEZA2040

Edições IPLANFLOR Série Fortaleza 2040

Editora:

Lia Parente

Editor de Arte:

A. Assaoka

Redatores:

Alberto Perdigão

Isabel Andrade

Colaboradores:

Clóvis Jucá

Fausto Nilo

José Borzacchiello da Silva

Lívia Saraiva Freire

Margarida Andrade

Pedro Thomé Mariz

Romeu Duarte Junior

Vera Mamede

A **Coleção Fortaleza 2040**, editada pelo IPLANFOR, irá registrar as reflexões, estudos, fóruns e seminários, além de outros importantes registros do processo de planejamento da cidade (Plano Fortaleza 2040).

Jornalista Responsável:

Ademar Assaoka Mtb. 677 SP



**Prefeitura de
Fortaleza**

Instituto de Planejamento de Fortaleza - IPLANFOR

Presidente

EUDORO WALTER DE SANTANA

Vice-Presidente

ALEXANDRINO DIÓGENES

Diretores

CONCEIÇÃO CIDRACK

JORGE WASHINGTON LAFFITTE

LIA PARENTE

LUIZA PERDIGÃO

RODRIGO PORDEUS

Capa: Foto Beto Skeff

ÍNDICE

- 4** FORTALEZA 2040, UMA CIDADE JUSTA E ACOLHEDORA
- 6** FORTALEZA 2040: PLANEJANDO E PACTUANDO A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE
Lia Parente
- 8** OS CAMINHOS DA CONSTRUÇÃO DO PLANO
Eudoro Santana
- 10** CIDADES ACESSÍVEIS: EMERGÊNCIAS E PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO
Fausto Nilo
- 16** FORTALEZA 2040:
A VISÃO SOCIOECONÔMICA
Cláudio Ferreira Lima
- 20** PLANEJANDO A CIDADE DE FORTALEZA
Clóvis Jucá, Margarida Andrade, Romeu Duarte Junior, Vera Mamede, Lívia Saraiva Freire, Pedro Thomé Mariz
- 36** PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO E CONFLITO DE CLASSES: ESTATUTO DAS CIDADES E A GESTÃO URBANA
José Borzacchiello da Silva
- 42** A CIDADE DOS MEUS SONHOS
Alberto Perdigão
- 48** PAIIT: PLANO DE AÇÕES IMEDIATAS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO
Luis Alberto Aragão Sabóia
- 54** PLANO DE MOBILIDADE DE FORTALEZA
Suliano Mesquita
- 56** CORPO TÉCNICO DO PROJETO

EDITORIAL

FORTALEZA 2040, UMA CIDADE JUSTA E ACOLHEDORA

A concentração de pessoas, bens, conhecimentos, insumos e serviços, assim como a multiplicidade e intensidade da troca de experiências, ideias, estímulos, inspirações e influências proporcionadas pela vida urbana, fariam da cidade um sistema de organização da vida humana extremamente bem sucedido na produção de riquezas e oportunidades, não fosse a imensa concentração de renda e graves desigualdades. Tais fatores, transformaram muitas metrópoles em CIDADES APARTADAS.

Esse conceito de cidade como instrumento indutor de riqueza e de progresso se acentua de forma particularmente marcante no século XXI, no contexto da chamada “nova economia”, a “economia do conhecimento”. E esse novo paradigma pode nos proporcionar a possibilidade de renovar as grandes cidades, tornando-as mais humanas, participativas, transparentes e justas. Para que isto se dê, no entanto, para que possa a cidade se inserir, com sucesso, nessa nova forma de produção de riqueza, organização social e modelo de relações de trabalho próprias da nova economia, algumas condições precisam ser atendidas. Dentre essas, a sua capacidade de planejar de forma participativa, usando guias e ferramentas que asse-

gurem essa participação. O Fortaleza 2040 pretende ser o meio através do qual se inscreverá esse plano, permitindo a obtenção de uma cidade mais humana e melhor de se viver para todos, transformando as áreas mais sofridas da nossa cidade, para iniciar a derrubada desse muro da vergonha que historicamente vem dividindo a Fortaleza RICA da Fortaleza MISERÁVEL.

A decisão de se planejar a cidade para os próximos 24 anos de forma pactuada é anterior ao início desta gestão. Um desejo que se manifestou em vários momentos da história da nossa cidade e que se apresentou com muita força no último processo eleitoral, a partir de diálogos com diversos setores e atores sociais para pactuar ideias para a cidade. Pelo que foi adotado como desafio para esse governo.

Fortaleza 2040 tem como objetivo, portanto, dotar a cidade de um plano de curto, médio e longo prazos, sem desprezar e respeitando tudo que já se tentou construir até o momento em matéria de planejamento, como por exemplo, o PDPFor, Planefor, o Pacto por Fortaleza e tantos outros planos produzidos.

Como inovação, Fortaleza 2040 deve apresentar uma metodologia de planejamento pautada em ampla participação, em todas as suas etapas, o que nos



leva a crer que a construção coletiva é estruturante para este Plano, assim como a amplitude de dimensões da cidade a serem abordadas.

Um Planejamento que se apresenta como coletivo e complexo prescinde de inúmeras plataformas de comunicação. Esta publicação que, assim como o Projeto, recebe o nome de Fortaleza 2040 é apenas uma entre outras inúmeras (site, fóruns, seminários, exposições) que serão lançadas no compasso do desenvolvimento do Projeto. Nesta primeira edição, apresentamos dois textos, *Fortaleza 2040, Planejando*

e *Pactuando a Transformação da Cidade e Os Caminhos da Construção do Plano*, que ajudarão o leitor a entender seus objetivos e seus mecanismos de participação social. *Cidades Acessíveis, emergências e Planejamento de longo prazo* demonstra as principais transformações nas visões e metodologias urbanísticas para o desenvolvimento de cidades. Já *Fortaleza 2040, a Visão Socioeconômica* aponta para a necessidade de se conjugar a melhoria urbana e expressividade econômica com melhoria ambiental e redução das desigualdades sociais. *Planejando a cidade de Fortaleza* é uma memória dos traçados e planos urbanísticos desenvolvidos ao longo de sua história. *Planejamento Participativo e Conflito de Classes: estatuto das cidades e a gestão urbana* trata das lutas dos movimentos sociais e marcos legais na perspectiva da gestão democrática das cidades e da função social da propriedade. A seção *A cidade dos meus sonhos* é uma proposta de se apresentar a diversidade de sonhos e perspectivas para a cidade desejada. Apresentamos ainda algumas iniciativas que estão sendo trabalhadas no PAITT – Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito, seguido de breve apresentação dos conceitos considerados para o Plano de Mobilidade Urbana de Fortaleza que se pretende elaborar. E, por fim, apresenta-se a equipe que está trabalhando na fase inicial do Fortaleza 2040.

Assim, convidamos o leitor para ler Fortaleza a partir das visões de alguns dos mais respeitados pensadores sobre a cidade, no que diz respeito à sua dinâmica urbana, sua geografia, sua história, política, cultura e economia. Uma leitura que, temos a esperança, será capaz de instigá-lo a se engajar ainda mais num projeto que tem como alvo uma Fortaleza de oportunidades, mais justa, bem cuidada e acolhedora.

FORTALEZA 2040: PLANEJANDO E PACTUANDO A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE

LIA PARENTE

ARQUITETA E URBANISTA

Fortaleza das Desigualdades - É fato que Fortaleza atinge números recordes em desigualdade e violência urbana, grande déficit habitacional, deficiente infraestrutura de drenagem e saneamento, grande contingente populacional com faixa de renda insuficiente para o sustento da família, baixa escolaridade e baixa capacitação para o trabalho, impactando em baixa produtividade nas empresas em que trabalham (grande maioria informal) e, por conseguinte, eliminando vantagens competitivas destas empresas, ocasionando perdas de muitas oportunidades.

A transformação desta dura realidade não será fruto do trabalho de uma única gestão de quatro anos, nem irá ocorrer sem que aja um grande pacto em prol da mudança desta realidade, alinhando os esforços não só das diversas esferas de governo, dos três poderes, ou mesmo de entes públicos e privados, onde os interesses coletivos prevaleçam sobre interesses individuais, compreendendo que, ao contrário do que se preconizava nas teorias econômicas tradicionais, constata-se que não há desenvolvimento sem a redução da desigualdade. O desenvolvimento econômico, social e cultural só é factível se ocorrer melhor distribuição do acesso às oportunidades.

Este contexto urbano advém de longo processo histórico, cuja governança municipal ocorre desconectada de processos de planejamento estratégico integrados e participativos, embasado em cenários nacionais e internacionais e suas respectivas ameaças e oportu-

nidades para a cidade, visão ampliada de território de influência e principalmente despida de práticas de escuta e mediação de conflitos de interesse, que permita o atendimento democrático às necessidades das várias classes sociais e grupos de interesse, traduzidas em uma visão de longo prazo pactuada para a cidade. Cada gestor eleito elabora seu próprio plano de governo e, em geral, executa apenas parcela do que planejou, seja pela escassez de equipe técnica no âmbito da gestão pública para projetar e gerir a execução destas ações, escassez de recursos, seja por gerir um orçamento que sofre grandes variações devido a fatores externos não controláveis, seja pela cultura brasileira que confunde realização de obras, sejam elas quais forem, à obtenção de bons resultados.

Participação Social e Mediação de Conflitos de Interesse - Embora a participação social na gestão pública tenha se tornado obrigatória em nossa Constituição de 1988 e amplamente ressaltada também pelo Estatuto da Cidade, esta prática ainda não foi devidamente regulamentada, permitindo, desde 1988, o atendimento a tal princípio de forma aleatória, restrita ou espúria pelos governantes das diversas esferas de poder. Mesmo os gestores públicos que demonstram a intenção de abrir sua gestão à participação da sociedade têm sérias dificuldades na lida com a mediação de conflitos de interesse que se apresentam ou mesmo em adequar as demandas ao reduzido contingente do

orçamento que pode ser utilizado para investimentos discricionários. Soluções existem, mas dependem de mudanças estruturais e legais que fogem muitas vezes à instância do poder municipal.

Plano de Governo x Plano de Estado - Percebe-se uma total ausência de Planos de Estado, prevalecendo a prática, quando muito, de planos de governo, com horizonte limitado aos quatro anos da gestão, seja ela municipal, estadual ou federal.

Diferentemente de um plano de governo, um plano para transformar a realidade de Fortaleza deverá transpassar várias gestões, uma vez que tais transformações não são possíveis de ocorrer em menos de 20 anos. Esta condição demanda amadurecimento político, onde interesses da sociedade em geral prevaleçam sobre interesses de grupos partidários, interesses individuais ou mesmo de pequenas elites políticas e econômicas.

Por outro lado, para haver um pacto, é necessário haver um projeto de cidade, no qual os diversos grupos de interesse percebam vantagens e benefícios a serem auferidos, sejam eles no curto, médio ou longo prazos. Pactos pressupõem mudança de práticas, mudança e ampliação de perspectivas e visão, percepção dos ganhos da sinergia, do alinhamento de esforços, de um contexto urbano pacífico, produtivo, integrador, que preserve identidades e diversidades, ou seja, mudanças estruturais. E é este projeto a ser pactuado que deverá ser construído de forma democrática, mediando os diversos grupos de interesse, tratando de forma conscienciosa e transparente a análise dos conflitos de interesse que forem se apresentando, permeando os diversos eixos temáticos que se mesclam no território da cidade.

Plano Fortaleza 2040 - O projeto que se inicia deverá produzir um Plano de Desenvolvimento para a cidade de Fortaleza com estratégias a serem implementadas no curto, médio e longo prazos (horizonte: ano 2040), construído através de processo amplamente participativo, com a sociedade organizada em núcleos

territoriais e setoriais, além de núcleos compostos com gestores públicos das três esferas de governo, organizados por política pública (habitação, meio ambiente, mobilidade, desenvolvimento social, infraestrutura, educação, saneamento, saúde, esporte, desenvolvimento econômico, desenvolvimento institucional dentre outras).

O projeto deverá transcorrer no prazo de 24 meses e contará com a coordenação técnica da equipe da Fundação Cearense de Pesquisa e Cultura, da Universidade Federal do Ceará, composta por profissionais do meio acadêmico, consultores convidados e bolsistas, acompanhados por comitê do Conselho da Cidade, além dos núcleos já citados. O projeto deverá, ao seu final, produzir um Plano Estratégico para transformar a cidade de Fortaleza em uma cidade mais justa, menos desigual, próspera, pacífica, sustentável (dimensões: social, econômica, ecológica, geográfica e cultural), com estratégias priorizadas e pactuadas com toda a sociedade (a serem executadas pelo poder público e/ou iniciativa privada) para o desenvolvimento social, econômico, institucional e físico-territorial da cidade; além de um Plano de Mobilidade, construído a partir de visão complexa e sistêmica da cidade.

Viabilidade Econômico-Financeira - O projeto envolverá a definição de estratégias para ampliar os recursos para investimentos públicos, cálculo de valores a serem captados para as iniciativas estratégicas prioritárias, identificação de fontes de financiamento e recursos para custeio, compondo assim sua viabilidade econômico-financeira.

Governança Municipal - O projeto deverá definir ainda o método de gestão, acompanhamento e revisão do próprio Plano, envolvendo sociedade e poder público. Tendo em vista se tratar de um plano para o curto, médio e longo prazos, deverá ser flexível, adaptativo e, principalmente, apropriado pela sociedade, pois sem esta apropriação, correrá o risco de ser colocado em alguma gaveta, a cada mudança de governo municipal.

OS CAMINHOS DA CONSTRUÇÃO DO PLANO

EUDORO SANTANA

PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE FORTALEZA – IPLANFOR

O grande desafio imposto aos processos de planejamento é assegurar que o saber técnico possa seguir os desejos da sociedade e assim, conseqüentemente, produzir o consenso necessário sobre a cidade desejada pela maioria dos seus habitantes. Sem esse diálogo os planos correm os riscos de não serem apropriados por quem os encomenda: a sociedade.

O Projeto Fortaleza 2040 tem por objetivo a elaboração de um plano estratégico para Fortaleza integrando o desenvolvimento físico-territorial ao desenvolvimento social, econômico, portanto, articulando a discussão da cidade sob os diversos olhares e setores, territórios e esferas de governo.

A metodologia de elaboração do Plano Fortaleza 2040 deverá ser apoiada na participação da sociedade, através de diversos canais e arenas de debates, seguindo uma seqüência construtiva com produtos definidos em cada uma das fases propostas, a saber:

a) Fase da discussão da “Fortaleza Hoje”, quando se espera chegar a um consenso sobre o cenário atual da cidade, seus problemas, suas potencialidades e outras características que orientem a formulação das fases seguintes;

b) Segunda fase, quando será discutida a Fortaleza



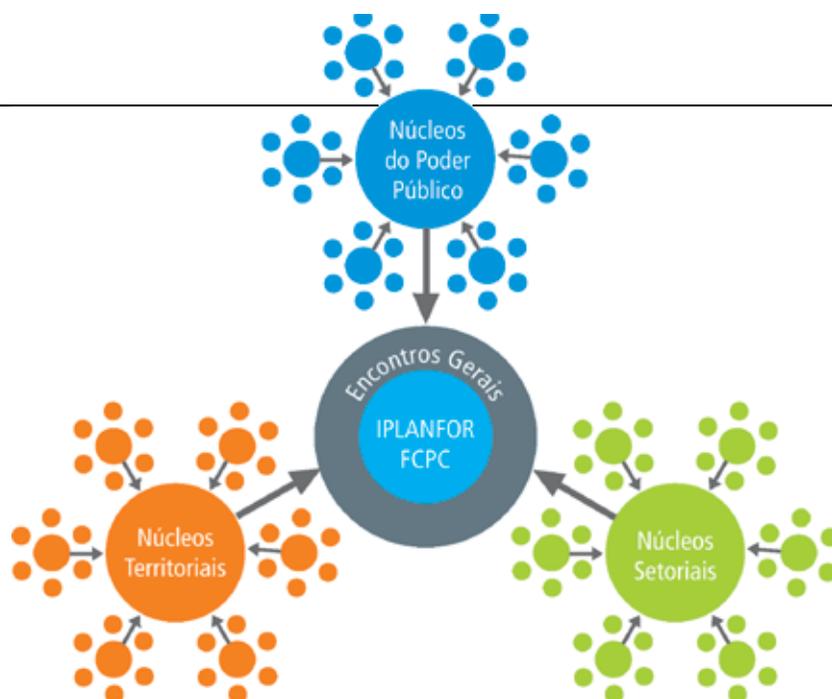
desejada para o horizonte de 2040 e identificados os grandes desafios e objetivos a serem alcançados para a sua consolidação;

c) A terceira fase, quando serão definidos diretrizes, planos e ações para o alcance dos objetivos propostos na fase anterior, ocasião em que será definido o sistema de governança e controle social para acompanhamento, monitoramento de resultados e atualização do plano

estratégico e Planos Setoriais decorrentes.

Para tal construção, a discussão será estruturada em diferentes canais e espaços de debates, de forma que o olhar e as proposições da cidade possam ser encaminhadas ao corpo técnico e, por este, apropriadas, gerando produtos que serão validados nos debates presenciais dos diversos núcleos formados, bem como nos grandes encontros com as representações dos núcleos.

Será estimulada a participação representativa em todo o processo de elaboração, assegurando o fortalecimento das instâncias de representação da sociedade e facilitando o processo de formação de consensos. O Plano Fortaleza 2040 contará ainda com um canal eletrônico para permitir também a contribuição individual na proposição e crítica aos produtos em elaboração, bem como uma série de revistas para difundir reflexões de estudiosos



que debruçam seus esforços sobre uma melhor compreensão da cidade, auxiliando no aprofundamento das discussões.

A participação representativa dar-se-á através da formação de núcleos de diferentes naturezas:

a) **Núcleos setoriais** – envolvendo representações de instituições agrupadas pela sua natureza, representativas dos setores econômicos, ambientais e sociais.

b) **Núcleos territoriais** – estruturando a participação das instituições locais através de recortes territoriais, agrupando bairros e/ou territórios.

c) **Núcleos do poder público** – agrupando instituições públicas das três esferas de governo a partir de suas políticas afins, além de representantes dos demais municípios da Região Metropolitana de Fortaleza.

Os núcleos serão formados na fase inicial, logo após o lançamento do Plano, prosseguindo com suas discussões internas em cada uma das fases, ocorrendo encontros gerais das representações dos diversos núcleos, por ocasião da finalização de cada um dos três produtos esperados.

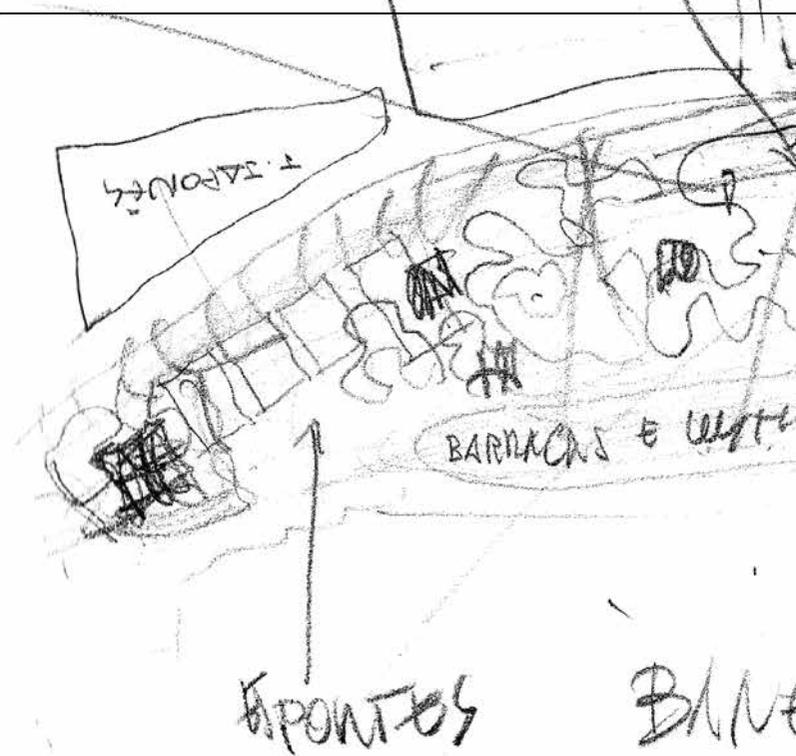
Os resultados das discussões dos núcleos serão apropriados pelo corpo técnico responsável pela elaboração dos produtos, que contará ainda com a montagem de uma Sala de Situação do Plano Fortaleza 2040, a qual reunirá todos os trabalhos já produzidos pela sociedade,

pela academia e pelo poder público sobre o planejamento de Fortaleza ao longo de sua história, de modo a agregar tal conhecimento ao processo de elaboração.

Em resumo, vamos trabalhar cinco questões fundamentais: **“Como está Fortaleza?”** – o diagnóstico da situação atual, tendências, ameaças e oportunidades que venham a surgir (a Fortaleza Hoje). Em seguida, **“Qual a Fortaleza desejada?”** – o futuro almejado (o sonho). A terceira questão é: **“Quais os principais desafios para conquistarmos a Fortaleza Desejada?”** A quarta questão é: **“O que fazer e como fazer para chegar lá?”** E por fim, **“O que fazer para garantir que o plano “Fortaleza 2040” seja executado?”** – a estrutura de governança e controle social para o plano. Será desta metodologia criativa e inovadora que resultarão as propostas para o Fortaleza 2040, um conjunto de programas e ações, com metas de curto, médio e longo prazos, com indicação de cronograma e recursos, para conquistar os objetivos que irão garantir o futuro almejado.

Nessa dinâmica que permite a interação dos saberes e a negociação dos desejos de cada parte da cidade, será construída a estratégia para tornar Fortaleza uma cidade de oportunidades, mais acolhedora, melhor planejada e mais justa, ou seja, a Fortaleza que queremos.

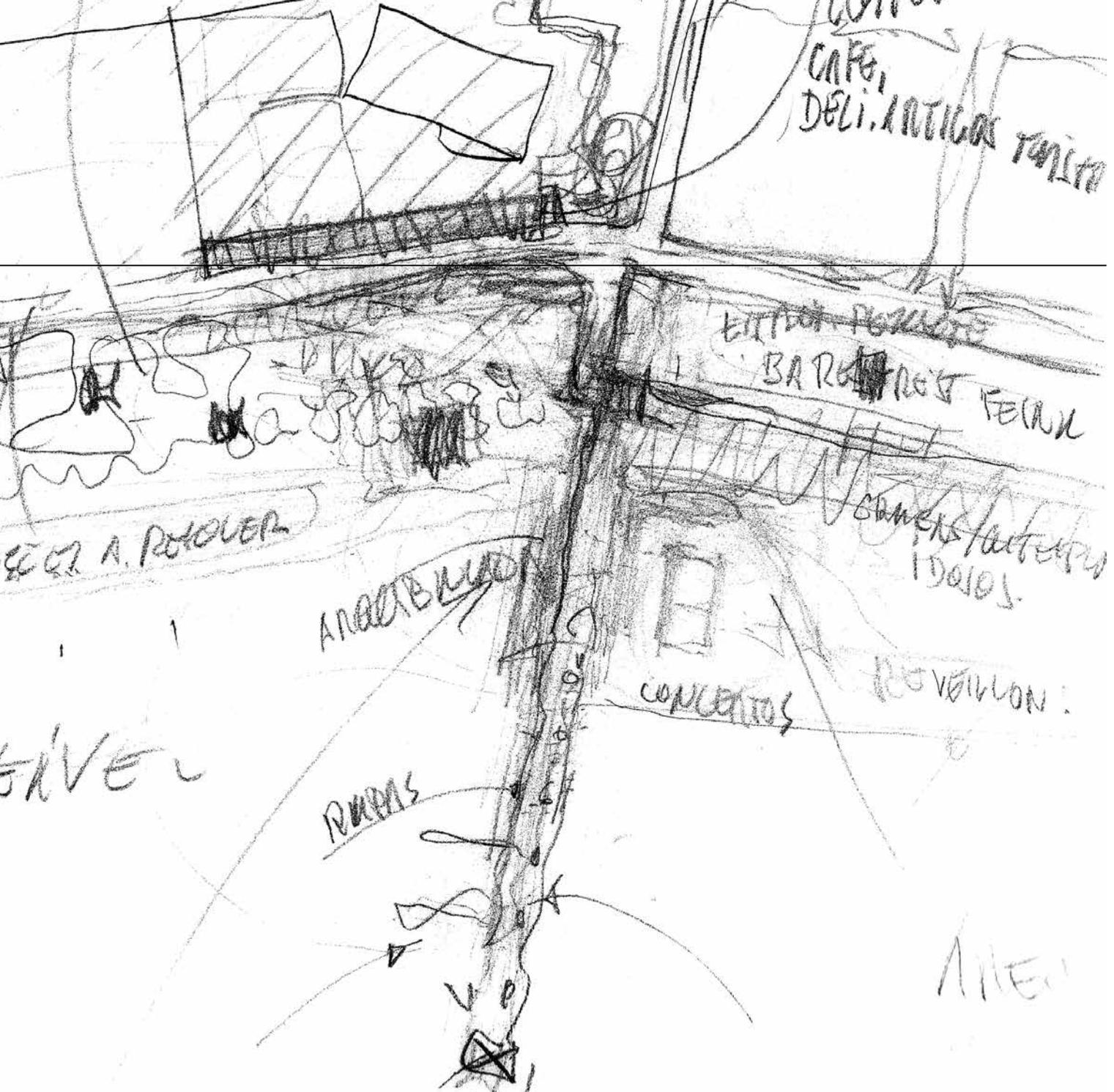
MESA



Carros acessíveis, cidades inacessíveis.
O que fazer diante da tendência de abrir
mais espaços para a circulação dos carros,
se a solução tida como inevitável é a mesma
que cria cidades dispersas com espaços
deprimidos?

CIDADES ACESSÍVEIS: EMERGÊNCIAS E PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO

FAUSTO NILO
ARQUITETO



A partir das primeiras décadas do século XX, as conquistas da alardeada “liberdade com poder”, prometidas pela nascente indústria de veículos, apontavam para a felicidade geral dos residentes urbanos. Hoje, é possível compreender o otimismo utópico reinante entre os pioneiros do urbanismo modernistas no período do entreguerras e, ao mesmo tempo, admitir que, naquela época, era total a impossibilidade de se prever o que, de fato, aconteceria. Após um período de perplexidade sobre os rumos das novas metrópoles, que se prolongou até o final da década de 1960, já foi possível constatar que os efeitos dos veículos motorizados sobre as cidades traduziram-se em tre-

mentos impactos. A nova cidade expandida tem forçado a incrementar, sem limites, a dependência desse turbilhão de máquinas que circulam e permanecem de forma invasiva no espaço que deveria ser do domínio público, portanto, prioritariamente, dedicado ao uso das pessoas. Isso explica que o mundo atual busca, no urbanismo de ponta, combater a cidade dispersa e realizar a meta de redução da dependência do transporte motorizado.

Cidades conectadas não somente pelos automóveis, mas, também, pela caminhada e pelo transporte biomotor, consolidam um propósito que se vem afirmando, há quatro décadas, entre urbanistas. Isso

As estruturas de apoio ao tráfego de veículos são bloqueios físicos, que despedaçam as comunidades, criam espaços deprimidos em sua vizinhança, isolam as pessoas e alteram o valor das propriedades.

não deve ser traduzido como uma rebelião dos sem-carros ou uma ingênua proposição de eliminação do papel do automóvel na vida urbana. É uma ideia que se orienta para a restauração da sanidade cívica, por meio da modificação gradativa e necessária das relações de proximidade entre os lugares urbanos e as pessoas. O objetivo é melhorar a conectividade, que deveria começar na porta das habitações e atingir com isto os espaços de conveniências que lhe são complementares, apoiando-se numa cadeia de espaços públicos com baixa dependência do uso de veículos. Para tanto, será indispensável “domesticar” os veículos nos recintos de convívio e nuclearizar a gigantesca metrópole em focos de vida semiautônoma. Essa restauração da conectividade obrigará a recuperar lugares para usos públicos prioritários e, assim, reabilitar o chamado espaço civil.

É inegável que as pessoas estão ávidas pelo conforto urbano e, com vistas a isso, gostariam de aproximar suas comunidades residenciais dos centros de emprego, dos centros de educação e dos centros de consumo. Afirma-se, no meio técnico, que a distância entre essas polaridades é responsável por cerca de 80% das viagens urbanas. As tendências, com respeito ao enfrentamento desse problema, incluem a redução gradativa das consequências urbanas das grandes mudanças, ocorridas no período pós-industrial. De lá, originam-se os efeitos da excessiva “motorização”, fator preponderante nos processos de crescimento das cidades dispersas dos dias atuais. Hoje, estão todos convencidos de que o uso dependente do veículo motorizado, ao mesmo tempo em que reduziu o tempo do trajeto, incrementou as distâncias descontroladamente. Além disso, vale observar que o crescimento colossal dessa dependência termina por produzir a vã expectativa de solução pela sucessiva criação de novos espaços para veículos de forma incremental, contínua e infinita. O problema é que sempre surgirão novos automóveis para ocupar, cada vez mais, os novos espaços acrescidos, uma vez que o egoísmo convergente dos motoristas sempre escolherá a “rota ideal”. Como resultado matemático do conhecimen-

to sobre este assunto, o engenheiro alemão, Dietrich Braess, elaborou um documento técnico que se tornou conhecido como *O Paradoxo de Braess*, em que aspectos similares desse fenômeno ficam definitivamente demonstrados.

Após uma experiência de milênios de vida em um âmbito prioritariamente pedestre, eis que, em apenas um século, por força do excesso de motorização, incrementaram-se as distâncias e desmontou-se grande parte do sistema de apoio aos acessos por caminhada. Em consequência disso, destruiu-se a qualidade acolhedora de parte dos espaços da comunidade e priorizou-se, excessivamente, o espaço da privacidade, tendência que, mais recentemente, recebeu o reforço do excesso de contatos por meios eletrônicos com a notável atração pela “convivência” em comunidades de interesse. Por conta desse desequilíbrio, passa-se a fragilizar o sistema de valores que compõe a urbanidade e cuja construção, reconhecidamente, dá-se no espaço físico do intercâmbio e do contato face a face.

Nesse momento, as populações urbanas brasileiras começam a compreender também que as paisagens melancólicas de elevados, viadutos, túneis, rotatórias e estacionamentos onipresentes em dimensões requisitadas pelo tráfego desordenado, mesmo que se configurem como soluções inevitáveis de emergência, são apenas componentes urbanos estéreis. A grande questão é: como uma cidade em crescimento pode resolver emergências urbanísticas fazendo uso desses componentes e, ao mesmo tempo, estabelecer políticas que só completarão seus efeitos em implementações gradativas e a longo prazo? Embora seja inevitável reconhecer a complexidade econômica que explica a proliferação colossal de automóveis no âmbito urbano, o fato é que ninguém escolhe morar ou conviver perto dos espaços e estruturas dedicados a veículos. Eles, comprovadamente, não contribuem para a vitalidade do domínio público.

As estruturas de apoio ao tráfego de veículos são bloqueios físicos, que despedaçam as comunidades, criam espaços deprimidos em sua vizinhança, isolam



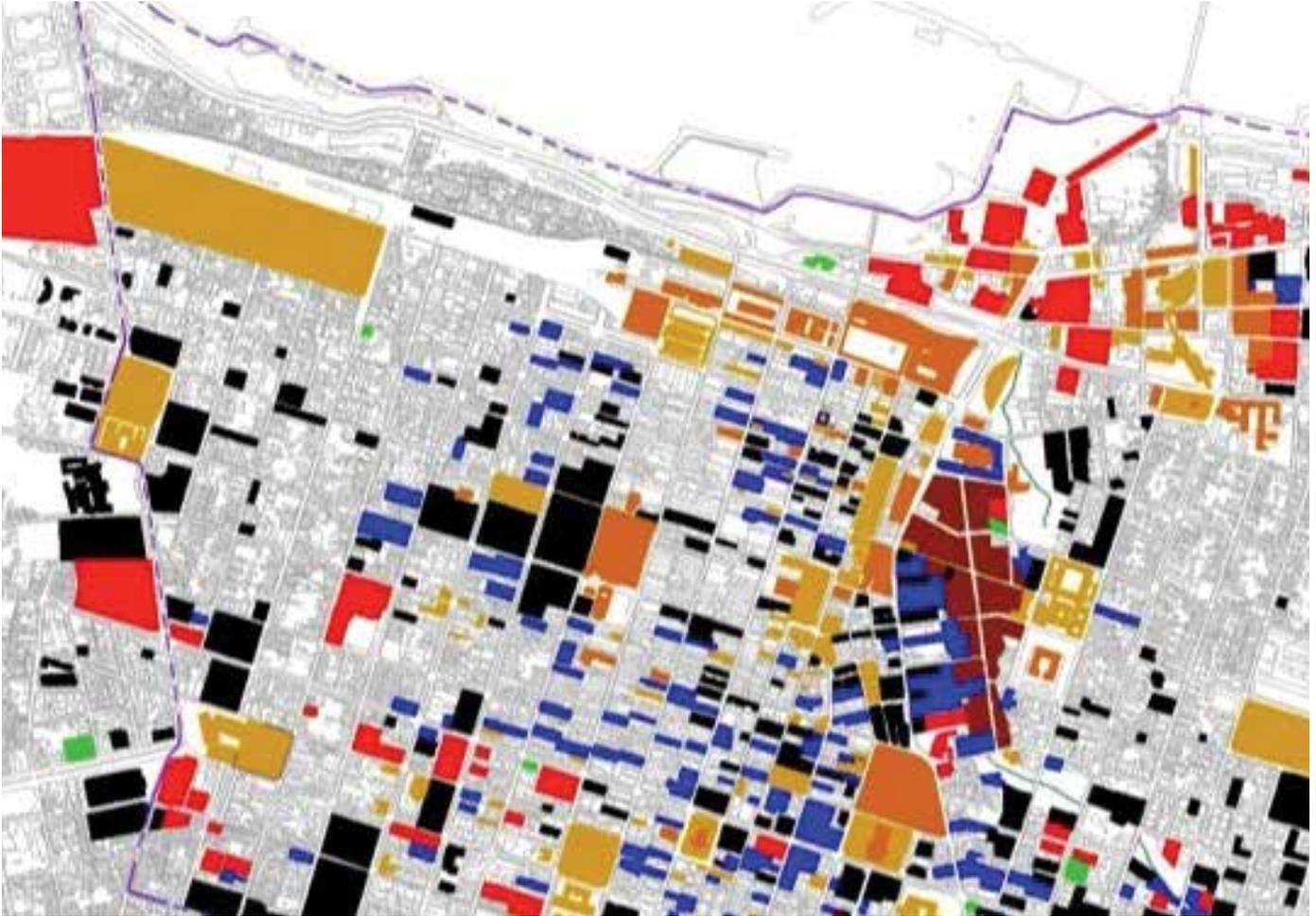
as pessoas, separam vizinhos e alteram o valor das propriedades. Por sua vez, os veículos motorizados, ao contrário do que se esperava, apenas distanciaram as casas dos focos de intercâmbio. A cena metropolitana atual indica a demanda de antecipações para que as ruas e praças deixem de ser, apenas, rotas e depósito de motores que oprimem, para voltarem a ser parte do espaço de convívio.

No Brasil urbano, grande parte das faces das ruas atuais, ou seja, o conjunto das fachadas, que são os diafragmas entre o espaço da privacidade e o espaço da comunidade, estão se tornando “faces cegas”; e, assim, terminam por contribuir para a formação do “espaço urbano deprimido”. É como se os habitantes urbanos renunciassem ao convívio da rua pelo crescente desejo de autoss segregação. Esse é um valor que, inicialmente, afetou os proprietários e residentes de maior renda, em seus condomínios e, agora,

já atinge parte daqueles de menor renda. As cidades representadas nas faces das ruas estão se transformando em lugares bloqueadores de convívio. Ameaçados pelo incremento da agressividade urbana, os elementos de fronteira das construções perderam seu importante papel na formação do espaço público e no favorecimento à boa relação entre os indivíduos e os grupos. É fato que a televisão reduziu a serventia das vitrines, o refrigerador elétrico eliminou a ida às compras por meio de uma caminhada até a esquina e o automóvel pode nos conduzir à centralidade do supermercado. Entretanto, se depender dos propósitos do urbanismo contemporâneo e dos efeitos de suas propostas em várias cidades do mundo, diversificadas formas de inserção de novos usos no velho tecido urbano existente poderão criar novos padrões de aglomeração e modificar esse estado de coisas.

Há fortes evidências de que, nas metrópoles brasi-

Há fortes evidências de que, nas metrópoles brasileiras e mundiais, é crescente o número de cidadãos que deseja a distribuição espacial de oportunidades urbanas de maneira justa e acessível.



leiras e mundiais, é crescente o número de cidadãos que deseja a distribuição espacial de oportunidades urbanas de maneira justa e acessível. No entanto, a otimização dessa “calibragem” depende da forma urbana, ou seja, de relações de proximidade, contiguidade, conectividade e outras qualidades típicas de harmonização entre os espaços naturais, os espaços construídos e o sistema de espaços entre as construções. A vitalidade final, resultante dessa mistura, dá-se pelos graus de permeabilidade entre esses componentes. Com a motorização onipresente da era atual e a conseqüente dilatação da extensão física das cidades, satisfazer a essa demanda torna-se um reconhecível desafio urbanístico de alta complexidade. Todos já sabem que ele não poderá ser enfrentado sem o engajamento da sociedade envolvida, tampouco por

pretensas reformas urbanas apoiadas no processo de tábula rasa. Assim, pode-se dizer que os urbanistas e os demais especialistas técnicos que lidam com os assuntos da cidade, juntamente à sociedade envolvida, precisam alcançar o entendimento de que a tarefa de restauração do tecido urbano desigual terá que ser materializada pelo processo de reformas gradativas, ou seja, as ações, em pequenas doses, tão insistentemente recomendadas por Christopher Alexander. Essa é uma maneira de alcançar uma nova cultura, cuja evolução só poderá ocorrer pela oportunidade prática de experimentar protótipos, com inserções gradativas no tecido urbano existente, de forma balanceada e contínua. Essas condições de implementações gradativas, no entanto, não eliminam a necessidade estratégica de abordar a cidade pelos procedimentos

Para querer restaurar a urbanidade, reduzir a agressividade urbana, melhorar as qualidades do domínio público e construir estruturas urbanas viáveis, o cidadão pedestre haverá de ser o protagonista principal.

holísticos próprios da técnica urbanística. Nesse caso, as constantes mudanças nas dimensões do entendimento do objeto de projeto percorrem os âmbitos de decisões do geral para as situações particulares e vice-versa e, assim, continuam de forma cíclica e progressiva. A verdade é que as reformas urbanas que clamam pela cidade justa e orientada por um desenho integral e urgente somente materializar-se-ão em décadas e, mesmo assim, se forem submetidas ao controle da sociedade e implementadas por processos contínuos, coordenados, flexíveis e adaptativos.

A complexidade urbana contemporânea também indica que se deve estar ciente de que só haverá resultado eficiente se houver compreensão da forma da cidade a partir de seus processos e padrões multidimensionais de auto-organização. Em outras palavras, tem se tornado evidente que, para a escala de uma metrópole, o planejamento não deve mais seguir o processo de superdeterminação de sua forma como se fora uma maquete. Por isso, ter-se-á que admitir que esses padrões urbanos com os quais se convivem na desordem metropolitana originam-se de desenvolvimentos evolutivos, e isso implica estudar a história relacionada com a evolução da forma da cidade, compreendendo suas mudanças a partir de sua natureza como obra de muitos, desenvolvida em um intervalo de muito tempo.

Assim, tudo indica que o desafio de planejar a metrópole atual é cuidar de uma rede sistêmica de intervenções, com modificações convenientes de seus usos do solo, considerando misturas e distribuição de intensidades. Essas mudanças, para atender à visão sustentável, seriam implantadas como inserções urbanas no tecido existente, antes mesmo de se escolher a expansão como forma de crescimento. É claro que esta escolha implicará, inevitavelmente, complexas decisões sobre propriedades, alteração de valores, habitação social e oportunidades imobiliárias. Ao mesmo tempo, as intervenções precisariam ser devidamente relacionadas com as conectividades eficientes, com os demais fluxos de insumos, energias, comunicações e resíduos e, além disso, amparadas no uso

adequado dos modos de transporte. O exame dessa adequação dos modos de transporte demanda especificações, conforme suas características funcionais e atendimento aos requisitos de viabilidade operacional, típicas de cada modo e que têm estreita ligação com os usos do solo na bacia de serviços. Todo esse emaranhado, naturalmente, será harmonizado com os elementos da base natural devidamente realçados e protegidos. Somente assim, os resultados poderão produzir efeitos positivos e viáveis.

O padrão urbanístico que realiza essa harmonização tem sido caracterizado como a cidade compacta; e, quando isso ocorre, pode-se identificar o procedimento como um autêntico projeto de mobilidade. Embora possa não parecer, os resultados finais desse arranjo integral têm grande dependência dos recursos semânticos da paisagem urbana e esta, por sua vez, tem estreita dependência dos elementos que limitam o espaço da privacidade em relação ao espaço da comunidade. Muitos exemplos mundiais estão demonstrando que as fachadas poderão voltar a falar com os cidadãos, a partir de novos arranjos de usos do solo, visando à restauração da vida comunitária com a intensificação do compartilhamento das vizinhanças e da presença de estruturas permeáveis ao domínio público. Assim, os espaços do intercâmbio nuclearizados, em toda a metrópole, incluiriam em seu core: lugares de encontro, cafés, bares, restaurantes, estações de transporte público, arquiteturas legíveis, diversificados centros de empregos, igrejas paroquiais, hotéis, universidades, hospitais, atrações turísticas e componentes da herança cultural edificada, entre outros. Seria um grandioso equívoco confundir essas ideias de rearticulação de elementos universais da gramática urbana com um propósito nostálgico. É o momento de aprender a lição deixada pelo século XX, que se resume no seguinte: para querer restaurar a urbanidade, construir a prosperidade, reduzir a agressividade urbana, diversificar o intercâmbio, melhorar as qualidades do domínio público e construir estruturas urbanas viáveis, o cidadão pedestre haverá de ser o protagonista principal.

FORTALEZA 2040: A VISÃO SOCIOECONÔMICA

CLÁUDIO FERREIRA LIMA
ECONOMISTA

O futuro não está escrito, no essencial ele está aberto a ser construído pelos atores mais bem colocados e determinados a bater-se pelo sucesso dos seus projetos.
Michel Godet

Este artigo trata da visão socioeconômica do Plano Fortaleza 2040, que a Prefeitura de Fortaleza objetiva construir junto com a sociedade e parceiros públicos e privados. A abordagem da questão é feita com base em três aspectos fundamentais: a formação socioeconômica da cidade; a interpretação das características socioeconômicas mais marcantes desse processo; e, finalmente, as medidas que, atuando sobre as características referidas, deverão resultar na indispensável transformação estrutural da realidade fortalezense e da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, que conduzirá à melhoria da qualidade de vida para todos, de modo a se romper de vez com as fronteiras que hoje dividem e segregam a cidade e levam à violência que oprime a todos.

A formação - Em 1968, durante palestra na Universidade Federal do Ceará (UFC), mestre Liberal de Castro retornou ao século XVII para indagar: “Qual, dentre aqueles aventureiros (...), teria imaginado que três séculos após suas correrias por estas bandas, aqui haveria de florescer um dos maiores conjuntos urbanos do País?”¹.

No momento em que a prefeitura de Fortaleza dá os primeiros passos no processo de construção do Plano Fortaleza 2040, é oportuno entender essa transformação, a fim de traçar, a partir daí, as perspectivas para os próximos 25 anos.

Pois bem, capitania dependente, o Ceará teve a sua formação econômica iniciada no século XVII com a pecuária, para fornecer carne e tração à economia açucareira estabelecida na Zona da Mata. E Fortaleza ficou à margem. Nessa fase, a cidade primaz era Aracati. Icó, Sobral e Crato também ocupavam o primeiro nível na

hierarquia urbana no final do século XVIII².

Mas, em 1799, coincidindo com o declínio da pecuária (a Seca Grande de 1790-1793 liquidou com a atividade), a Capitania tornou-se autônoma, passando a fazer comércio direto com Lisboa, através, preferencialmente, de Fortaleza, que se torna a capital. De 1808 em diante, com a abertura dos portos, o intercâmbio estendeu-se às nações amigas e, em especial, à Inglaterra, para onde fez em 1809 a primeira exportação direta de algodão. Como capitania autônoma, o Ceará ingressava então na economia agroexportadora.

O viajante inglês Henry Koster, que, exatamente nessa época (1810), visitou Fortaleza, não a enxergava com otimismo: “Não obstante a má impressão geral, pela pobreza do solo em que esta Vila está situada, confesso ter ela boa aparência, embora escassamente possa este ser o estado real dessa terra. A dificuldade de transportes (...), e falta de um porto, as terríveis secas, [todos esses fatores] afastam algumas ousadas esperanças no desenvolvimento da sua prosperidade”³.

Em 1822, com o Brasil independente, o Ceará passou a província; no ano seguinte, a vila de Fortaleza foi elevada a cidade, o que robusteceu o seu papel primaz, dentro já da política de centralização do Império.

As propriedades agropecuárias da província, a principal riqueza de então, pertenciam a pouco mais de 1% da população livre⁴. Dado que a Lei de Terras, de 1850, só fez contribuir para a concentração fundiária, estavam fincadas então as bases das desigualdades de renda e riqueza que, embora em menor proporção, observam-se até os dias atuais no Ceará e em Fortaleza.

Fortaleza, na condição de centro político-administrativo, de cidade portuária (não havia ancoradouro: as mercadorias eram levadas por pequenas embarcações para os navios que ficavam ao largo) e ponto focal da rede viária, ganhou a primazia a partir de meados do século XIX, liderando a exportação de algodão, de couro, peles, café e cera de carnaúba.

Vale dizer que o Ceará, beneficiado por bons invernos, conheceu entre 1845 e 1877 o que muitos historiadores consideram a fase de maior crescimento da sua economia no século XIX. Foi nesse interstício a Guerra de Secessão (1861-1864), que, paralisando a cotonicultura nos Estados Unidos, fez do Ceará um dos fornecedores de algodão à indústria têxtil inglesa. Dessa forma, com o papel de centro exportador reforçado, Fortaleza usufruiu, principalmente pelos elevados preços do algodão no mercado internacional, período de grande prosperidade, atraindo com isso a população do interior.

Até que veio a seca de 1877-1879 e Fortaleza, no final de 1878, teve abarracadas em seus subúrbios 114 mil pessoas, quer dizer, o triplo da sua população, registrando-se, nesse mesmo ano, cerca de 58 mil mortes causadas pela varíola que se alastrou pela cidade⁵. E daí por diante, a cada nova seca, Fortaleza recebia novos afluxos de população, que, após o flagelo, permaneciam nela, engrossando a sua periferia, sem condições dignas de trabalho, moradia e infraestrutura urbana.

No final do século XIX, já entrando na fase republicana, começou a instalar-se, de forma espontânea, na faixa do Centro à Barra do Ceará (Zona Industrial da Francisco Sá), formado por ramos tradicionais, acanhado parque fabril, coerente com o reduzido tamanho do mercado e as limitações de água e energia.

A partir da Grande Depressão (1929) até meados dos anos 1950, o país voltou-se para dentro, desenvolveram-se a indústria leve no Centro-Sul e o sistema de

transportes do país (em 1947, ocorreu a integração viária do Ceará ao resto do Brasil). Nesse contexto: “o Ceará, por intermédio de Fortaleza, acaba se tornando, em larga medida, um grande entreposto comercial a serviço da indústria do Centro-Sul, distribuindo as mercadorias em todo o território cearense”⁶.

No começo dos anos 1960, após sucessivos reveses, a velha economia rural se torna anacrônica no Brasil saído dos “50 anos em cinco” do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. O governo do Estado adotou então o planejamento (I Plano de Metas Governamentais – I PLAMEG 1963-1966), realizou investimentos em infraestrutura econômica (energia de Paulo Afonso, reforma do Porto do Mucuripe, pavimentação de rodovias estaduais, integração viária ao resto País e melhoria das comunicações) e social (forte expansão da rede de ensino na capital e no interior)⁷. E, assim, graças ao apoio dos incentivos fiscais da SUDENE e o financiamento do Banco do Nordeste, intensificou o processo de industrialização. De acordo com o IPEADATA, a participação do setor secundário no PIB estadual evoluiu de 9,72%, em 1969, para 21%, em 1975.

A nova indústria, porém, localizou-se em Maracanaú (I Distrito Industrial); depois, em Horizonte e Pacajus; hoje, também em Eusébio e Pacatuba e, com o Complexo do Pecém, Caucaia e São Gonçalo do Amarante.

Diante dessa e de outras questões de ordem socioeconômica, mostra-se indispensável o funcionamento da Região Metropolitana de Fortaleza – RMF, que, criada desde 1973, ainda não se concretizou como tal.

A interpretação - Fortaleza possui hoje *destacada expressão econômica* regional. No último cálculo do Produto Interno Bruto (PIB) divulgado pelo IBGE (2010), com R\$ 37,1 bilhões, responde por quase metade do PIB do Ceará (48%), superando estados como Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Sergipe; é ainda o

¹ Ver CASTRO, José Liberal de. Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza. Fortaleza: UFC, 1977, p. 9.

² Ver SUDEC. Estruturação do espaço urbano e regional no Ceará: situação atual e proposição para a ação. 1975, p. 7. Mimeo.

³ Ver KOSTER, Henry. Viagens ao Nordeste do Brasil. São Paulo – Fortaleza: ABC Editora, 2003, p. 173.

⁴ Ver PINHEIRO, Francisco José. Notas sobre a formação social do Ceará

(1680-1820). Fortaleza: Fundação Ana Lima, 2008, p. 55.

⁵ Teorias médicas e gestão urbana: a seca de 1877-79 em Fortaleza. Hist. cienc. saude-Manguinhos [online]. 2004, vol.11, n.1, pp. 57-74. ISSN 0104-5970. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702004000100004>.

⁶ Ver LIMA, Antônio Cláudio Ferreira. A construção do Ceará: temas de história econômica. Fortaleza: Instituto Albanisa Sarasate, 2008, p.174.

⁷ Ver op. cit., p. 235.



maior PIB entre as capitais do Nordeste e o 8º entre as do Brasil.

E mais: segundo a IPC Marketing Editora, em 2013, Fortaleza foi o oitavo mercado consumidor em potencial do Brasil.

O orçamento de Fortaleza (R\$ 5 bilhões em 2012) é o quinto entre as cidades brasileiras e o primeiro entre as do Nordeste, abaixo apenas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba.

Fortaleza firmou-se como **economia do setor de serviços**; em 2010, segundo o IPECE, 79% do PIB e 79% do emprego formal gerado provinham daí.

A força econômica da capital cearense decorre, em boa medida, da sua posição geográfica privilegiada. Assim, conforme o IBGE (Regiões de Influência das Cidades. Rio de Janeiro: IBGE, 2008), *a rede urbana sob o seu comando é a terceira em população do País*, superada apenas pela de São Paulo e, por reduzida margem, pela do Rio de Janeiro; ela se estende, além do Ceará, aos Estados do Piauí e Maranhão e à área do Rio Grande do Norte, que compartilha com Recife. Quer dizer, é um dos principais destinos da produção agropecuária e dos transportes coletivos regulares de municípios deste e de outros Estados, cujas populações leem seus jornais e a procuram a fim de adquirir produtos e serviços, buscar tratamento de saúde, cursar ensino superior e utilizar seu aeroporto. E isso sem falar no turismo, que atrai gente de todo país e do exterior, e se afirma como um dos principais nichos a explorar, haja vista o forte impacto que traz à matriz de insumo-produto da economia.

Como resultado dessa posição econômica, Fortaleza *concentra população e a renda*, ou seja, em 2010, segundo o IBGE, possui 29% do contingente demográfico e 48% do PIB do Estado, caracterizando o fenômeno conhecido como macrocefalia.

Essa significativa expressão econômica convive, porém, com *ampla desigualdade de renda*, que, na linguagem do geógrafo Milton Santos, causa as imensas “distâncias interiores”. Segundo o IPECE, 7% da população de Fortaleza apropriam-se de 26% da renda pessoal total da cidade. Essa desigualdade pode ser vista com clareza no déficit habitacional e nas péssimas condições de vida da periferia, dominada pelo crime, pela droga e pela prostituição. É que a capital foi acolhendo, ao longo do tempo, sem oferecer condições para recebê-lo, o contingente de baixa qualificação expulso do interior pela seca, pela estrutura fundiária⁸ e pela derrocada da velha economia rural, vulnerável ao fenômeno climático e de reduzida produtividade. De 5,9% da população do Estado em 1872, Fortaleza passa para 29% em 2010. Dessa forma, a cidade, já apartada de nascença, só viu ampliar-se o fosso social.

A transformação - Como se vê, em que pese à gravidade desse quadro, há, no entanto, vasto potencial a explorar dentro de uma *estratégia de desenvolvimento*, que deve conjugar a melhoria urbana e ambiental, e a expansão da economia, com a capacitação da população e a redução das desigualdades sociais.

Para tanto, deve-se formular e executar (não poucos já estão em pleno curso) dois tipos de projeto estratégi-

Uma estratégia de desenvolvimento que deve conjugar a melhoria urbana e ambiental, e a expansão da economia, com a capacitação da população e a redução das desigualdades sociais

co, cujo mapeamento deverá ser feito.

Do ponto de vista da *melhoria urbana e ambiental*, são os que se referem a operações consorciadas, ou seja, intervenções pontuais realizadas sob a coordenação do poder público, que envolvem a iniciativa privada, ongs, empresa prestadora de serviços públicos, moradores e usuários locais, para que se alcancem transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

Já no tocante à *expansão da economia*, são os voltados para a efetivação das potencialidades econômicas em vários campos de atividades, tanto tradicionais quanto dinâmicas, estas surgidas dentro do novo contexto nacional e mundial.

Podem-se enumerar iniciativas nas áreas de lazer, esportes, festivais, feiras, compras, confecções e capital da moda; de tecnologia, saúde, educação, sem contar o rico espectro do turismo e da economia criativa, e do mar.

Em menor intensidade, há oportunidades de investimento na indústria; quanto à agropecuária, são bem limitadas, restringindo-se a áreas pontuais nos arredores da cidade.

As oportunidades econômicas que resultam da análise nos termos apresentados serão transpostas para a linguagem de projetos com visão empresarial, viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental, tudo isso devidamente compatibilizado com a capacitação da população local e a localização das atividades segundo os pressupostos do novo urbanismo, ou seja, considerando a poli-nuclearização dos empreendimentos.

Haverá, assim, uma *carteira de projetos* com fundos de financiamento e incentivos fiscais, articulados com o sistema de planejamento e orçamento da Prefeitura.

Toda essa construção, vale dizer, o plano socioeco-

nômico, compatibilizado com os planos urbano e de mobilidade, enfeixando um plano único, será realizada junto com a sociedade e encaminhado à aprovação da Câmara Municipal.

O grande desafio é, portanto, fazer com que o plano seja de Estado, e não de governo; e a garantia mais segura para que isso venha a acontecer num regime republicano, em que mudam periodicamente governantes e representantes, consiste em se ter a chancela da sociedade. Daí, conforme Mônica da Silva e Élvia Fadul:

Na teoria e na prática de modelos participativos de planejamento e gestão urbanos o desafio é superar as limitações representativas, políticas e, principalmente, técnicas, investindo em qualidade de modo a promover a eficiência e a eficácia dos processos participativos e, por conseguinte, contribuir efetivamente para a governabilidade e a governança local⁸.

Além disso, é preciso, no processo de construção, manter estreito relacionamento com as áreas competentes da Prefeitura, como a econômica, social, política, cultural, urbanística, ambiental e de orçamento e planejamento.

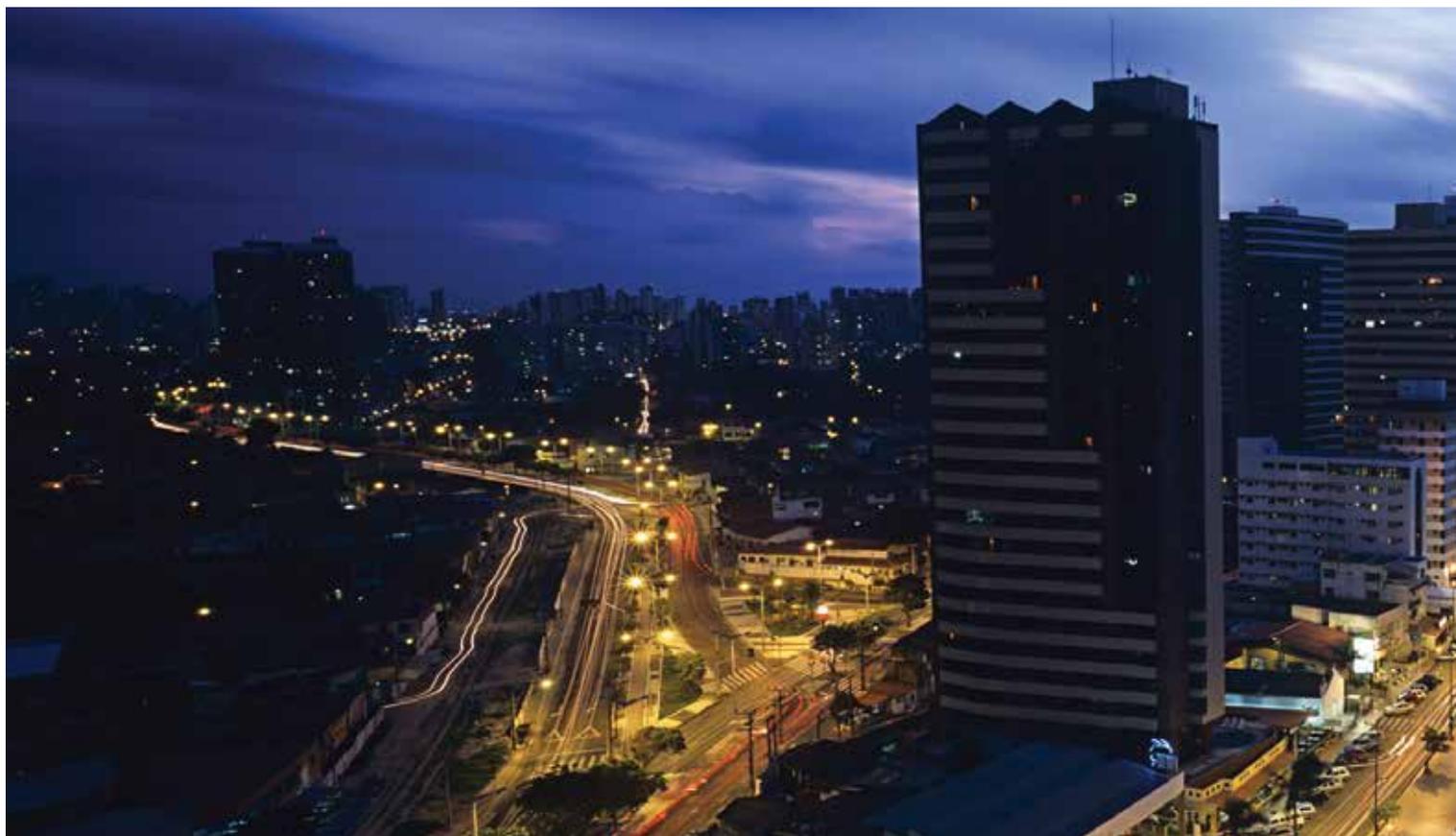
Tendo em vista as limitações do município tanto no seu papel de ente federativo quanto em seus recursos orçamentários, haverá parcerias da Prefeitura de Fortaleza no âmbito seja do setor público seja do setor privado.

O Estado como o principal investidor em infraestrutura econômica e social no município é parceiro privilegiado, o que conduz à obrigatoriedade de articular o planejamento de Fortaleza e da própria Região Metropolitana de Fortaleza – RMF (merecendo muita atenção o impacto do Complexo Industrial e Portuário do Pecém – CIPP) com o do Estado como um todo.

Enfim, como se vê, da forma como está concebido o Plano, é crucial a participação social e o intenso e contínuo esforço de qualificação das pessoas. Somente assim haverá transformação estrutural da realidade de Fortaleza e de sua Região Metropolitana, para se ter qualidade de vida para todos e se romper de vez com as fronteiras que hoje dividem e segregam a cidade e conduzem à violência que tanto nos oprime.

⁸ Logo após a Independência, abolido o sistema de sesmarias, sem legislação específica para regular a matéria, favoreceu a ação de posseiros, ... A Lei de Terras de 1850 só fez contribuir para se expandir o latifúndio.

⁹ Ver SILVA, Mônica de Aguiar Mac-Allister da Silva; FADUL, Élvia Mirian Cavalcanti. Reflexão sobre modelos participativos de planejamento e gestão urbanos. Revista VeraCidade, Salvador, Ano VIII – Nº 12, set. 2012, p. 16.



A trajetória do planejamento urbanístico de Fortaleza é um mapa da história de uma cidade que cresceu desordenadamente. Os desenhos de progressos e modernidade foram riscados pelo lápis de uma elite que enriquecia e se empoderava. O que esta trajetória tem a ver com o presente? O que o futuro lhe reserva?

PLANEJANDO A CIDADE DE FORTALEZA

**CLÓVIS JUCÁ, MARGARIDA ANDRADE,
ROMEU DUARTE JUNIOR e VERA MAMEDE**
ARQUITETOS
LÍVIA SARAIVA FREIRE e PEDRO THOMÉ MARIZ
BOLSISTAS



A Vila de Fortaleza no Século XVIII

No século XVIII, a economia da pecuária atribuiu forma e conteúdo à Capitania do Ceará. Seguindo os antigos caminhos dos índios, que, por sua vez, seguiam as margens dos rios, os conquistadores, com suas boiadas, desbravaram o sertão, tomaram posse e se fixaram no território.

A conquista foi árdua, marcada por extrema violência, manchando de sangue o solo cearense. Durante a ocupação, a população indígena resistiu como pôde àqueles homens encourados, futuros sesmeiros, oriundos do longínquo e farto litoral açucareiro. Os índios se armaram com arco e flecha. Os conquistadores usaram a pólvora; mataram, fizeram correr os índios e também brigaram entre si pela posse da terra.

Ao contrário de Aracati, de Icó e de outras vilas setecentistas fundadas nas picadas das boiadas, Fortaleza achava-se longe dos principais sistemas hidrográficos cearenses – as bacias dos rios Jaguaribe e Acaraú –

e, portanto, à margem da atividade criatória, ausente dos caminhos por onde a economia fluía no território.

Por todos os setecentos, a vila não despertou grandes interesses do Reino, não tendo desenvolvido qualquer atividade terciária. Daí por que a pequena aglomeração de casas de palha, algumas de taipa de faxina, que envolviam a Fortaleza de Nossa Senhora da Assumpção, não deixou de ser, construtivamente falando, um eterno vir a ser.

Nem mesmo o fato da vila, da fortificação, situar-se em um ponto estratégico no litoral cearense, no alto de uma pequena duna e a meio caminho entre as Capitânicas do Rio Grande do Norte e do Maranhão, implicou em inversão de técnica e de capital por parte de Portugal, tanto na construção do forte como na organização do espaço urbano da vila. Tampouco a presença de engenheiros do Reino, como Diogo da Silveira Velloso e Luis Xavier Bernardo, que por Fortaleza passaram ainda na primeira metade dos setecen-

No dia 13 de abril de 1726, o Capitão-Mor do Ceará, Manoel

Francês, fundou uma nova vila no Ceará
– a primeira fora o Aquiraz – junto à
Fortaleza de Nossa Senhora d'Assunção

tos, com o intuito único de levantar e ou propor um desenho para a fortificação à margem do Pajeú, foi imperativo na formalização de um traçado urbano com “formosura”, dentro dos moldes lusitanos.

Ao contrário de outras fortificações de pedra e cal construídas no litoral norte e sul do Brasil, a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, por todo o século XVIII, não deixou de ser uma paliçada de madeira, sempre em ruínas e a aglomeração que a cercava um punhado de casas de taipa. Somente nos últimos anos dos setecentos, um reduto de pedra e cal fora construído. Contudo, em sua primeira versão, não passava de um quadrado com quatro canhões apontados para o mar e um direcionado para a vila.

Ainda assim, como foi comum à prática portuguesa, a vila fora fundada no primeiro quartel do século XVIII, sob a justificativa da defesa territorial. No dia 13 de abril de 1726, o capitão-mor do Ceará Manoel Francês fundou uma nova vila no Ceará – a primeira fora Aquiraz - junto à Fortaleza de N. Senhora d'Assunção, declarando a sua importância para o aumento e defesa da capitania. Na ocasião, convocou os juizes ordinários e vereadores eleitos “para que como bons e fieis vassallos” assumissem

seus cargos de administradores da “justiça” dos moradores, cuidando do aumento da vila e de seu bem comum.

No século XVIII, Fortaleza foi sede da Capitania de Aquiraz, principal estabelecimento da comarca. Até 30 de janeiro de 1711, o Ceará esteve judicialmente dependente da Ouvidoria de Pernambuco, sendo transferido, nesta data, para a da Paraíba (STUDART, 2001a, p. 141). Em 1723, criaram-se a Ouvidoria da Capitania do Ceará, desligada da Paraíba, e a Provedoria da Fazenda, separada da do Rio Grande do Norte (Ibidem, p. 158), embora a Capitania cearense tenha continuado, administrativa e judicialmente, subalterna à de Pernambuco. A segunda ouvidoria, a do Crato, foi criada somente em 27 de junho de 1816 (Ibidem, p. 495). A Provedoria do Ceará funcionou até 1799, com a criação da Junta da Fazenda do Ceará (Ibidem, p.427), determinando a total autonomia da Capitania em relação à pernambucana (GIRÃO, 2000, p.102).

De 1790 a 1793, o sertão foi palco de uma grande seca, desestabilizando a economia pecuarista do território cearense. O Governador Luiz da Motta Feo e Torres, em carta para a Rainha, de 10 de outubro de 1792, considerou-a como a maior de todas; uma nunca antes vista, que devastou toda a Capitania do Ceará.

O declínio da atividade criatória, o desenvolvimento



Figura 01 - Planta do Porto da Vila da Fortaleza, 1813, levantada pelo ajudante de ordem Antônio José da Silva Paulet. Identificam-se duas bacias marítimas: Mucuripe (1) e Jacarecanga (2) e dois núcleos: do Forte (3) e da Praia (4).

Mapa base: detalhe da Carta da Capitania do Ceará e costa levantada pelo ajudante de ordem Antonio José da Silva Paulet no ano de 1813.

Fonte: ANDRADE, Mar garida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

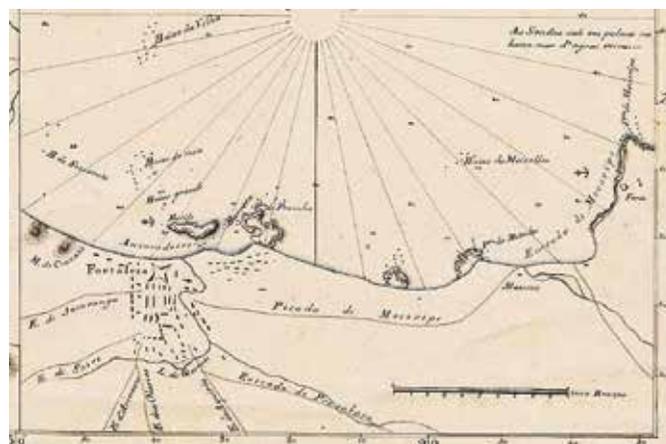


Figura 02 - Planta da Vila da Fortaleza e seu porto levantada em 1817 pelo engenheiro tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros Antônio José da Silva Paulet.

O declínio da atividade criatória, o desenvolvimento

da cotonicultura no Ceará e a abertura dos portos no Brasil foram determinantes para uma lenta modificação do espaço urbano de Fortaleza durante o século XIX

da cotonicultura no Ceará e a abertura dos portos no Brasil foram determinantes para uma lenta modificação do espaço urbano de Fortaleza durante o século XIX. Ainda assim, o novo contexto econômico cearense não alterou nos primeiros vinte anos do século XIX o limitado quadro urbano pré-existente. Com exceção do Aracati, que teve suas funções comerciais vitalizadas, de Fortaleza, que se expandiu como núcleo exportador do algodão, e de Icó, que reforçou sua posição de núcleo centralizador dos produtos da região central do Jaguaribe, as demais vilas da capitania não encontraram na agricultura condições para alteração de sua espacialidade (LEMENHE, 1991, p.59).

No alvorecer dos oitocentos, Fortaleza contava “oitenta e huma cazas de tella, em que compreendem sinco de pedra e cal, das quaes trez são magnificas no gênero: trez com seus sobrados e suposto todas as mais seirão de taipa [...]. A vila ainda possuía um outro sobrado que servia de “provedoria da Real Fazenda, livrada pelos lados e por detraz em figura quadrada de hum bem decente aquartelamento, o Hospital Militar e no centro huma capela tudo de pedra e cal”.



Figura 03 - Planta da cidade da Fortaleza organizada por Antônio Simões Ferreira de Faria em 1850, desenhada em escala reduzida por F.B. de Oliveira em 1883.

Fonte: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

O Século XIX e a cidade de Fortaleza

Dois fatores vão influenciar a economia cearense no final do século XVIII: o desenvolvimento da agricultura e do algodão para a exportação, e a independência administrativa do Ceará da Capitania de Pernambuco, em 1799. Assim, o processo de urbanização da cidade de Fortaleza, na primeira metade do século XIX, está diretamente associado à economia algodoeira no Ceará e seu papel central na rede exportadora do produto. As transformações urbanísticas realizadas na capital do Ceará se inserem na política urbanizadora vigente a partir do Império, que reestruturou administrativamente as províncias e os municípios, divulgando padrões por meio de códigos de posturas que homogeneizaram as cidades brasileiras de norte a sul.

No período entre 1810 e 1822, várias medidas foram adotadas para a melhoria do desenvolvimento da cultura do algodão e da infraestrutura urbana. Durante a gestão do quarto governador do Ceará independente de Pernambuco, Manoel Ignácio de Sampaio, o engenheiro tenente-coronel do Real Corpo de Engenheiros, José da Silva Paulet, traçou importantes mapas da capitania cearense, tais como: a *Carta da Capitania do Ceará e costa* de 1813, com dois detalhes



Figura 04 - Reconstituição cartográfica do levantamento das ruas, quadras e as áreas já edificadas da cidade da Fortaleza pelo arruador e cordeador da câmara Antônio Simões Ferreira Faria. Inclui também um projeto de expansão urbana para a zona ocidental e oriental do riacho Pajeú.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

significativos, a *Planta do Porto e Vila da Fortaleza*; a *Carta Marítima*, e *Geographica da Capitania do Ceará*, (1817), e a *Planta do Porto e Vila da Fortaleza*.

Na planta de 1813, identificam-se duas bacias marítimas, Mucuripe e Jacarecanga, e dois núcleos, do Forte e da Praia (figura 01). A de 1817 apresenta a estrutura básica dos antigos caminhos que ligavam o núcleo às outras áreas do termo e às outras vilas. Alguns desses caminhos que articulavam a vila ao comércio regional vão orientar a expansão futura de Fortaleza, num esquema radio-concêntrico, convertendo-se nos vetores de crescimento da cidade (figura 02).

Em 1850, Antônio Simões Ferreira de Faria, arruador e cordeador da Câmara de Fortaleza, desenhou uma *Planta da Cidade de Fortaleza* (figura 03), registrando ruas, quadras e áreas já edificadas. Além dessas informações, inclui um projeto de expansão urbana para a zona ocidental e oriental do riacho Pajeú. Na área ocidental da cidade, o arruador projeta o crescimento do núcleo urbano, talvez obedecendo ao ordenamento urbanístico definido por Paulet, caracterizado por um traçado ortogonal, com quadras regulares.

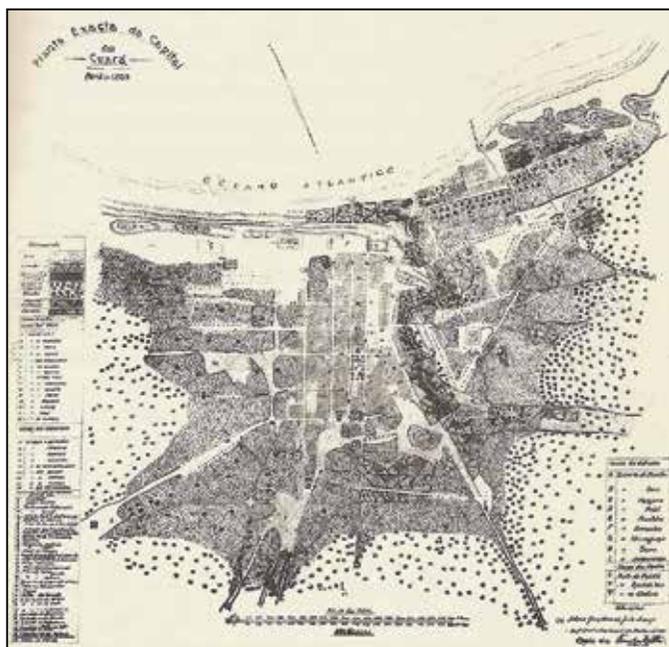


Figura 05 - Planta Exacta da capital do Ceará, abril de 1859, elaborada por Adolph Herbster.

Fonte: FORTALEZA – CODEF/PMF. Fortaleza: evolução urbana (1603 – 1979). Fortaleza: PMF, 1979

A nova malha urbana proposta por Simões difere da posterior trama projetada por Herbster, configurada a partir dos dois eixos formados pelos antigos boulevards Santos Dumont e da Conceição (atual Dom Manuel) (figura 04).

Em 1855, o engenheiro Adolpho Herbster firmou contrato com a municipalidade fortalezense, como “arquiteto das Câmaras”. Em abril de 1859, elaborou, com auxílio de instrumentos topográficos, um levantamento rigoroso conhecido como a *Planta Exacta da Capital do Ceará*. Trata-se de um inventário da área construída da cidade, com as edificações públicas, a nomenclatura das ruas e os vários caminhos que se dirigiam ao sul, ao leste e ao oeste, norteadores de sua futura expansão. Destacam-se as palhoças, ladeando as vias nas extremidades da cidade, representadas todas com pontinhos. Surpreende a quantidade delas, destinadas à moradia da população mais pobre da cidade. Envolve a área urbanizada um denso coqueiral, representado também com pontinhos aleatoriamente pulverizados (figura 05 e 06).

A década de 1860 marca um período de profundas

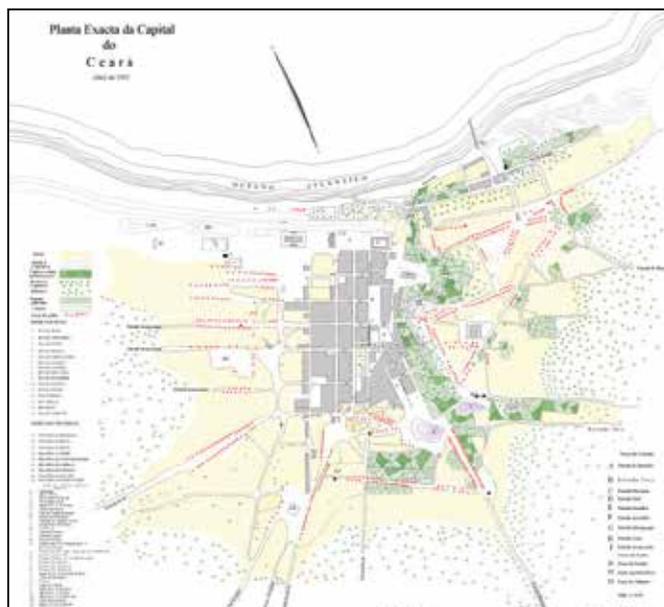


Figura 06 - Reconstituição cartográfica Planta Exacta Adolpho Herbster de 1859

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

No alvorecer dos oitocentos Fortaleza contava “oitenta e humas cascas de tella, em que compreendem sinco de pedra e cal, das quaes trez são magníficos no gênero: trez com seus sobrados e suposto todas as mais seião de taipa [...]”

transformações urbanas em Fortaleza. Nesse momento de prosperidade, o poder público induziu o crescimento da cidade por meio de um plano de expansão proposto pelo engenheiro Adolpho Herbster (1863). O plano segue um padrão de intervenção urbana recorrente no Brasil-Império, optando por uma malha ortogonal semelhante a de outras capitais do Norte e Nordeste. Observa-se também que instrumentos de regulação urbanística (como os códigos de posturas) permaneceram de mesma natureza no Império e ao longo de toda a Primeira República. Da mesma forma, nota-se a manutenção de um processo de terciarização da infraestrutura urbana ao capital privado, cabendo ao poder público fiscalizar a qualidade dos serviços prestados.

O plano oficial de expansão de Adolpho Herbster, de 1863, é o marco da mudança na estrutura urbana de Fortaleza. É nessa década que a cidade se torna o principal núcleo da província, graças ao seu papel na comercialização de produtos de exportação, principalmente o algodão, cuja valorização no mercado internacional elevou-se durante a Guerra da Secessão dos Estados Unidos (figura 7).

Sobrepondo o plano de 1863 na planta de 1859,

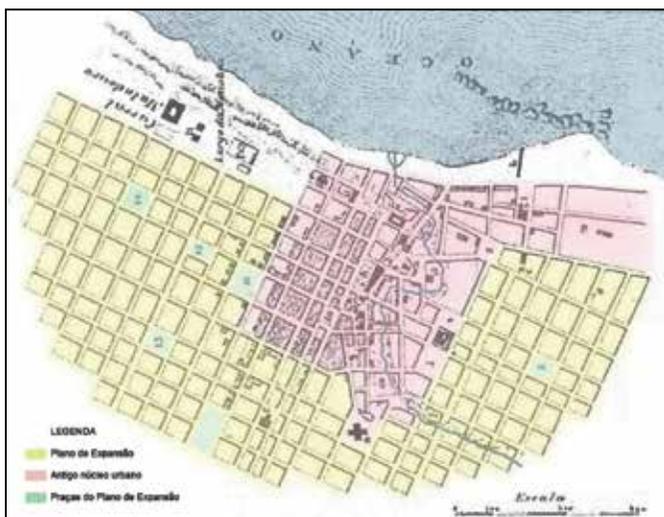


Imagem 07 - Reconstituição cartográfica Plano de Expansão da cidade de Fortaleza, elaborada por Adolfo Herbster, 1863 - Atlas do Império do Brasil por Candido Mendes de Almeida, 1868.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

nota-se uma vasta malha em xadrez equivalente a mais de seis vezes aquela ocupada pela cidade, como também as estradas que ligavam Fortaleza ao sertão (futuras radiais). Destas, somente três permaneceram: a Estrada de Messejana (BR-116), a Estrada do Soure (BR-222), a Estrada Arronches (avenida da Universidade) (figura 8).

Na segunda metade do século XIX, há duas plantas elaboradas pelo arquiteto da Câmara Adolpho Herbster: a primeira é a *Planta da cidade da Fortaleza e subúrbios*, de 1875, e a segunda a *Planta da cidade da Fortaleza/Capital da Província do Ceará*, de 1888.

A planta de 1875 é de grande importância, pois representa o plano de expansão de 1863, sobre a cidade real. Na planta de reconstituição, observa-se o primeiro trecho dos trilhos da ferrovia, que partia da estação ferroviária, subia pela Tristão Gonçalves (antiga do Trilho), na direção sul, servindo como elemento indutor do primeiro processo de ocupação das áreas adjacentes ao eixo ferroviário, por indústrias têxteis, a partir de 1881. Destacam-se também, na planta, alguns ser-

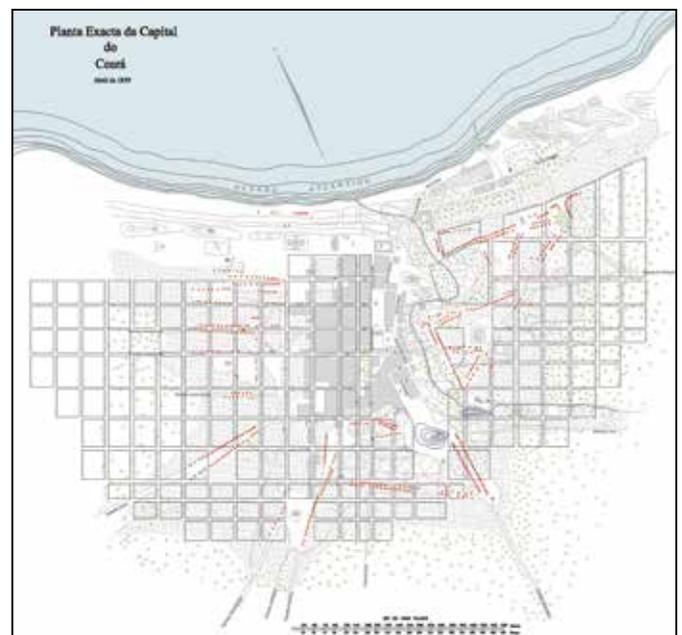


Figura 08 - Reconstituição cartográfica do Plano de Expansão de Adolpho Herbster de 1863.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

O deslocamento da ferrovia em 1919 para o seu endereço

atual, ao longo da Av. José Bastos (1919), e a expansão das linhas de bonde elétrico permitiu ampliação maior da zona oeste da cidade

viços públicos: o gasômetro e o reservatório de água do Benfica (alimentado por poços profundos), e, na zona oeste, o Cemitério de São João Batista, fora do perímetro urbano. Esta planta representa a área edificada (contínua e compacta), um pouco maior do que a de 1859, indicando vetores de expansão sudoeste. Fortaleza se limitava ao norte pela Rua da Praia e Misericórdia; ao leste pela Rua de Baixo (Conde d'Eu); ao sul pela rua D. Pedro e ao oeste pela rua Amélia (atual Senador Pompeu). Revela também a grande área a ser ocupada no futuro, ultrapassando as limitações topográficas além do riacho Pajeú, na região denominada de Outeiro (figura 9).

A terceira Planta de Adolpho Herbster, de 1888, embora seja uma atualização da planta anterior, reflete as mudanças ocorridas no período entre a grande seca de 1877/79 e o ano de sua impressão. Destacam-se as linhas de bonde a burro comandando o crescimento



Figura 09 - Reconstituição cartográfica do plano de expansão de 1863 sobre a cidade real. (1)- porto, (2)- palácio do Bispo, (3)- Seminário, (4)- Colégio das Irmãs, (5)- Estrada de messejana (atual Visconde do Rio Branco), (6)- Av. Tristão Gonçalves (antiga rua do Trilho), (7)- estrada do Soure (atual Caucaia), (8)- vetor de expansão sudoeste.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

da cidade de 1880 a 1914, quando o bonde elétrico começa a funcionar, até 1947. Alguns desses percursos apresentam uma estrutura radial (antigos caminhos de penetrações), ultrapassando a área ocupada, por exemplo, a via de Cauípe (6), estrada de Messejana (3), estrada de Soure (5) (figura 10).

Comparando a planta esquemática de 1922 com a de 1888, nota-se uma expansão do plano de Herbster em várias direções. O deslocamento da ferrovia, em 1919, para o seu endereço atual, ao longo da av. José Bastos (1919), e a expansão das linhas de bonde elétrico permitiram uma ampliação maior da zona oeste da cidade e o surgimento de um local onde foi, mais tarde, implantado o novo parque industrial de Fortaleza. Outra constatação é a ocupação mais efetiva das áreas destacadas em 1888 (bairros Matadouro, Fernandes Vieira e Outeiro) e as vias radiais – av. João Pessoa (antiga estrada de Arronches) e av. Visconde do Rio Branco (antiga estrada de Messejana) (figura 11).

A planta de 1931/32 levantada pela Prefeitura mos-

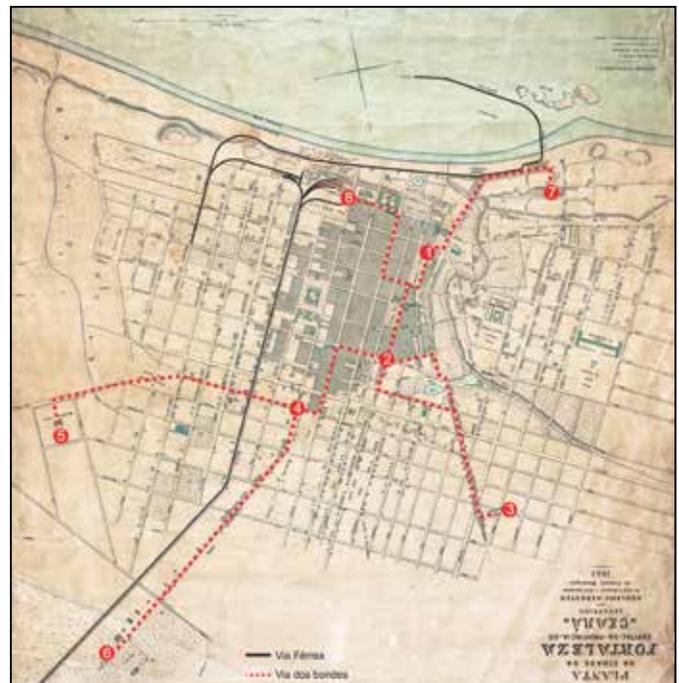


Figura 10 - Reconstituição cartográfica. Espacialização das linhas de bondes a burro em 1888, comandando o crescimento da cidade de 1880-1914, quando o bonde elétrico começa a funcionar até 1947

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

tra que a cidade ainda não havia conseguido ocupar a área loteada, segundo o plano do engenheiro Adolpho Herbster de 1863. Esse processo de ocupação acompanha as linhas de bonde elétrico e os ônibus, que articulam a área central aos novos bairros ou ultrapassar o final da linha de bonde nas radiais. Nessa época, existiam 12 linhas regulares realizadas por ônibus, por veículos e por 11 trens elétricos. Nota-se uma substituição gradativa do bonde elétrico pelo ônibus. Além disso, várias ruas começam a ser pavimentadas e alargadas, a fim de facilitar a comunicação entre os vários bairros (figuras 12 e 13).

Em 1933, foi contratado o arquiteto Nestor Egídio de Figueiredo para elaborar um plano de urbanização para Fortaleza. No memorial que acompanha o plano, Nestor de Figueiredo refere-se “à determinação de um zoneamento para localizar as diferentes atividades da cidade e ressaltar, para as zonas residenciais, a tranquilidade precisa ao repouso dos seus habitantes” (GIRÃO, 1943:220). Separa também bairros para o comércio “subdivididos em zonas dos grandes negócios e zona do comércio varejista” (GIRÃO, 1943:220), delineando um bairro industrial, universitário e hospitalar, bem como “espaços verdes e de reservas de ar”



Figura 11 - Reconstituição cartográfica. Espacialização das linhas de bonde elétrico na Planta Esquemática de 1922. Observa-se o deslocamento da via férrea da Av. Tristão Gonçalves e a expansão das linhas de bonde para a zona oeste

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

(GIRÃO, 1943:221). Ressalta a localização de um centro cívico e, em conformidade às ideias urbanísticas da época, destaca os “futuros bosques de recreio, que devem envolver a cidade, e aos bairros-jardins, que devem constituir a zona edificada do seu perímetro” (GIRÃO, 1943:220) (figura 14).

O prefeito Álvaro Weyne, que substituiu Raimundo Girão, rescindiu o contrato com Nestor de Figueiredo. Assim, a partir de 1933, com o fracasso do plano regulador, observa-se um momento de inflexão num processo em curso desde meados dos oitocentos: a cidade seguiu sendo transformada pelas mãos dos empreendedores imobiliários, que capitanearam a produção de áreas novas, constituindo uma malha viária diversificada e anárquica. Nota-se, neste momento, que o poder público perdeu a capacidade de indução e condução do processo. A figura 15 apresenta os loteamentos realizados nas décadas de 1930 e 1940, fora do perímetro do plano de Adolpho Herbster.

Na década de 1940, o prefeito Clóvis de Alencar Matos, já dispoendo de um novo levantamento realizado pelo Exército em 1945, contratou pelo Decreto nº 729, de 20 de fevereiro de 1947, o engenheiro urbanista José Otacílio Sabóia, para elaborar o Plano Diretor de Remodelação e Expansão de Fortaleza. Aprovado na administração do prefeito Acrísio Moreira da Rocha, o plano não foi colocado em prática em decorrência de pressão do setor privado. Os principais



Figura 12 - Reconstituição cartográfica. Espacialização das linhas de bondes elétricos em 1932.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012

elementos estruturantes da proposta espacial foram: a divisão da malha urbana em bairros demarcados por cintas de áreas verdes, sistema viário hierarquizado, com avenidas radiais, sub-radiais e as avenidas canais, a implantação de um centro cívico na área marginal ao riacho Pajeú e a urbanização do Arraial Moura Brasil, como bairro popular (figura 16).

Trajetória do pensamento do planejamento urbano oficial entre 1963 e 1992

A segunda metade do século XX constitui um ponto de inflexão das experiências urbanas em Fortaleza, processo já vivenciado em décadas anteriores e em outras cidades brasileiras. As plantas de cidade e os planos de remodelação urbana, realizados por engenheiros e/ou arquitetos, tratam da cidade ideal e centram-se na forma urbana. Em Fortaleza, em especial, na década de 1960, esses planos cedem lugar às práticas de planejamento urbano, de caráter multidisciplinar e científico, vinculados a paradigmas de gestão e focados na cidade real e em seu desenvolvimento econômico-social.

O Plano Diretor da Cidade de Fortaleza (PDCF) foi realizado na gestão do prefeito Cordeiro Neto (1959-1963), mediante a contratação, em 1960, de uma equipe coordenada pelos seguintes profissionais: o arquiteto-urbanista carioca, Hélio Modesto; a urbanista argentina, naturalizada brasileira, Adina Mera, coor-

denadora do escritório em Fortaleza; o sociólogo José Arthur Rios; e o engenheiro civil e técnico da SAGMA-CS Mário Laranjeiras.

O ideário deste plano deriva dos princípios do *comprehensive planning*, cujas raízes advêm das concepções da vertente organicista, de influência norte-americana e europeia. No Brasil, e em especial em Fortaleza, a elaboração destes planos está vinculada às políticas públicas desenvolvimentistas, as quais tinham como idéia-base a noção de desenvolvimento no âmbito de uma perspectiva regional vinculada à modernização da cidade. Nesta perspectiva, o Estado, além de regulador, passa a desempenhar o papel de promotor do desenvolvimento. Do ponto de vista metodológico, o plano privilegia o enfoque globalizante, interdisciplinar e de rigor científico, com a visão do planejamento como processo. Para tanto introduz a dimensão econômica e os fundamentos teóricos das ciências sociais aliados às técnicas administrativas, mas enfatizando o campo físico-territorial. Baseado nos dados das paróquias (figura 17), o diagnóstico representa uma tentativa de aproximação com a cidade real. A concepção físico-territorial tinha abrangência municipal e apoiava-se em dois elementos estruturantes: circulação e zoneamento.

A proposta do sistema viário estabelece outra conformação espacial, ao articular a visão mononuclear e



Figura 13 - Reconstrução Cartográfica – Planta da cidade de Fortaleza 1932 com plano de Adolpho Herbster.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo, 2012



Figura 14 - Plano de Remodelação e extensão da cidade de Fortaleza, projeto organizado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo.

Fonte: FORTALEZA – CODEF/PMF. Fortaleza: evolução urbana (1603 – 1979). Fortaleza: PMF, 1979

Dentro de uma visão rodoviarista privilegia o transporte

individual, alinha à ideologia desenvolvimentista a qual tinha como um dos setores de base a indústria automobilística, sem apresentar alternativa de sistema de transporte coletivo

a estrutura radial-concêntrica com as vias perimetrais de irradiação. No bojo de uma visão rodoviarista, privilegia o transporte individual e alinha-se à ideologia desenvolvimentista, a qual tinha como um dos setores de base a indústria automobilística, sem apresentar alternativa de sistema de transporte coletivo.

Assim, o sistema viário básico é formado pela tradicional trama radial-concêntrica sob a malha ortogonal e as vias de ligação entre Fortaleza e a área rural através das estradas de: Messejana, Tauape, Arronches, Soure e o sistema de avenidas de contorno, os anéis de circulação. As vias radiais tinham a função de ligação centro-bairro e os anéis de circulação a interligação bairro-bairro.

Quanto ao zoneamento (figura 18), configura-se como uma proposta de descentralização funcional realizada mediante a articulação entre uso do solo e sistema viário. As zonas são distribuídas em anéis no sentido centro-periferia, diferenciadas mediante as densidades construtivas e número de pavimentos (verticalização).

A verticalização foi estipulada com o objetivo de promover a valorização das áreas próximas à orla marítima e ao anel em torno da área central da cidade, decrescente na direção centro-periferia. Na visão dos autores do plano, o centro principal permaneceria como pólo de convergência dos fluxos e atividades,

visando a recuperar a dimensão simbólica da polis, cívica e cultural.

Já os centros de bairro (figura 19) consistem em pólos de atividades comerciais, de serviços, institucionais e de recreação, articulado às zonas residenciais em seu entorno e guardando a intenção de reativar as relações sociais e comunitárias.

O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (PLANDIRF), aprovado em 1973, foi elaborado na administração do prefeito José Walter Cavalcante, pela Sociedade de Análises Gráficas e Metanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais (SAGMACS), e teve como coordenador o arquiteto urbanista Jorge Wilhelm.

Não obstante o PLANDIRF ter sido elaborado no final da administração do prefeito José Walter e por ele ter sido inscrito nas estratégias políticas nacionais, não fez com que se constituísse, mesmo assim, em plano de governo.

O ponto chave e inovador no ideário dos planos de desenvolvimento integrado consistia na visão integrada e sistêmica, cujas diretrizes foram definidas a partir de critérios técnicos oriundos das teorias de integração e polarização. Referidas teorias tiveram peso significativo nos estudos urbanos brasileiros até a década de 1970, quando foi marcante a influência da Escola Francesa e, posteriormente, da americana, seja

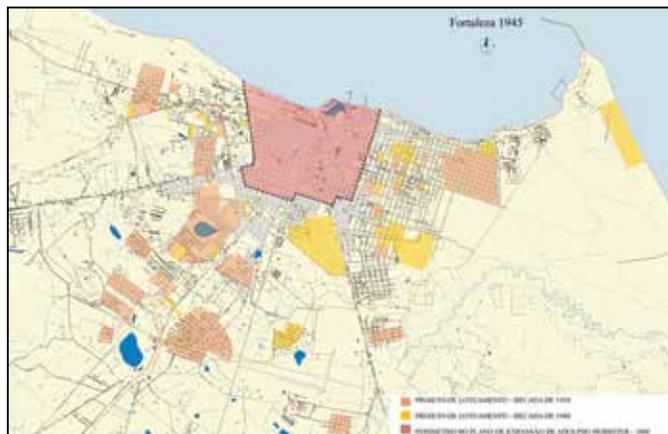


FIGURA 15 - Reconstituição dos loteamentos realizados nas décadas de 1930 e 1940, fora do perímetro do plano de Adolpho Herbster.

Fonte: ANDRADE, Margarida. Fortaleza em Perspectiva Histórica: Poder Público e Iniciativa Privada na Apropriação e Produção Material da Cidade (1810-1933). Tese de Doutorado. FAUUSP. São Paulo. 2012



Figura 16 - Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza elaborado por José Otacílio de Saboya Ribeiro.

Fonte: FORTALEZA – CODEF/PMF. Fortaleza: evolução urbana (1603 – 1979). Fortaleza: PMF, 1979

As experiências dos planos de desenvolvimento local

integrado (PDLIs), originam-se no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, e atendem ao sistema político centralizador implantado pelo governo militar

dos economistas, seja dos geógrafos. As experiências dos planos de desenvolvimento local integrado (PDLIs) se originam no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, atendendo ao sistema político centralizador implantado pelo governo militar. O Governo Federal, ao assumir a atribuição de planejar e modernizar as cidades, institucionaliza uma política urbana para o país. Para tanto, cria inicialmente o Serfhou, pela Lei nº 4 380, de 21 de agosto de 1964, e o Banco Nacional da Habitação (BNH).

A ação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo-SERFHAU, conforme os preceitos da Política Urbana Nacional, apoiava-se em duas idéias-força: a modernização e o controle social.

Os planos diretores locais integrados partiam de uma visão estruturalista e significavam um avanço na perspectiva de integração da ação governamental nos vários níveis, associando-se ao viés do *comprehensive planning*. Referidos planos, no entanto, privilegiam a visão sistêmica, na qual se enfatizam o enfoque multidisciplinar e a idéia do planejamento como processo, passando a cidade ser abordada no contexto metropolitano.



Figura 17 - Reconstituição da Planta das Paróquias da Cidade de Fortaleza do Diagnóstico do Plano Diretor de Fortaleza de 1962, elaborado pelo arquiteto urbanista Hélio Modesto e a equipe de colaboradores formada pelos profissionais: Urbanista Adina Mera, Sociólogo José Arthur Rios e Engenheiro Mário Laranjeiras. Nesta planta indicam-se o número de habitantes e a densidade da população (nº de habitante por hectare) de cada paróquia, extraído do estudo dos sensores censitário de 1960..

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

Conforme exposto, a estratégia básica do PLAN-DIRF era reforçar a condição de metrópole industrial e terciária (comércio, serviços e turismo), pautada na descentralização das atividades industriais para fins de consolidação da estrutura metropolitana.

A proposta referente ao âmbito municipal complementava as medidas relativas à RMF, nas quais Fortaleza já estava incluída, e centrava-se também em dois elementos articulados: a circulação viária e o uso do solo.

A circulação viária era articulada ao uso e ocupação do solo (figura 20) e objetivava compatibilizar a estrutura viária radio-concêntrica com uma rede de vias perimetrais, a qual teve como parâmetro a estrutura viária do Plano de Desenvolvimento da Cidade de Fortaleza. Esta proposta inova na sugestão de criação dos corredores de atividades ao longo das vias de circulação e na implantação de canais exclusivos de transporte de massa rápido.

Entretanto, a proposição do sistema de transporte de massa não se viabilizou, enquanto que a implantação do sistema viário beneficiou, exclusivamente, o

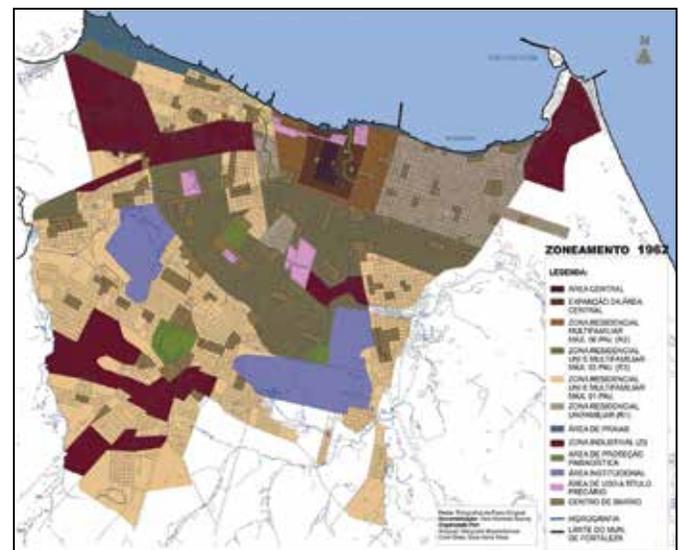


Figura 18 - Reconstituição da Planta de Zoneamento do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza de 1962 elaborado pelo arquiteto urbanista Hélio Modesto. A solução proposta fundamenta-se no conceito de ZONAMENTO POR USOS PREDOMINANTES o qual estabelece o agrupamento das funções análogas em locais adequados ao funcionamento de cada uma e do conjunto.

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

A proposição do sistema de transporte de massa não se viabilizou enquanto a implantação do sistema viário beneficiou, exclusivamente, o transporte individual, acarretando sérios problemas de congestionamento e poluição

transporte individual, acarretando sérios problemas de congestionamento e poluição.

Do ponto de vista do zoneamento, as legislações urbanas incorporam uma proposta de reestruturação da cidade com mudanças de natureza funcional, interferindo no modo de vida e na sociabilidade da população. A proposta consistia na descentralização das atividades de comércio e serviços, conforme as tendências de expansão linear ao longo das vias de ligação regionais.

Com o macrozonemamento, a cidade é dividida em duas zonas: urbana e de expansão urbana. As medidas propostas para sua efetivação consistiram na compartimentação da cidade em zonas comerciais, criando corredores específicos para essa atividade, residenciais, áreas de lazer e uma zona industrial, com a consolidação do Distrito Industrial de Maranguape, no distrito de Maracanaú, e a sugestão de criação de outros distritos industriais na RMF. O plano apresenta mudanças substantivas nos critérios de normatização do uso e ocupação do solo, mediante a introdução dos índices de aproveitamento estabelecidos a partir de parâmetros de densidade. No entanto a concentração

das atividades de serviços e comércio nos corredores de atividades, sem seletividade, além de acarretar sérios problemas de trânsito, comprometeram o funcionamento de certas atividades como hospitais e escolas.

Ao tratar todo o município como área urbana, a Lei 4.486, elaborada pelo corpo técnico da Coordenadoria de Desenvolvimento de Fortaleza-CODEF, apresenta as seguintes propostas: quatro zonas residenciais diferenciadas pelos padrões de ocupação, número de pavimentos e distanciamento do centro urbano; zonas industriais no Mucuripe, Barra do Ceará e Distrito Industrial; zona especial de praia; zonas especiais de preservação paisagística e turística ao longo dos principais corpos d'água e cadeias de dunas; áreas de uso institucional; áreas de renovação urbana, plano viário básico com um sistema hierarquizado de vias, classificadas como expressas, arteriais, coletoras e locais, em função do seu papel na estrutura urbana; regulamentação do parcelamento do solo.

A Lei nº 5.122-A (figura 21) e suas complementações (Lei nº 5.151, de 16/05/1979 e Lei nº 5.161, de 04/06/1979) constituem revisões das normas de disciplinamento do uso e ocupação do solo estabelecidas pela Lei nº 4.486, elaborada pelo corpo técnico da Superintendência de Planejamento Municipal-SUPLAM, na gestão do prefeito Luiz Marques, e apro-

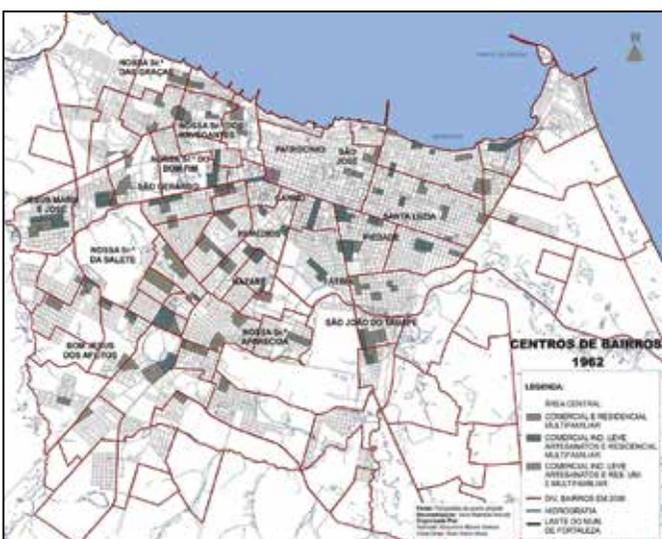


Figura 19 - Reconstituição da Planta dos Centros de Bairros do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza elaborado pelo arquiteto urbanista Hélio Modesto. Os Centros de Bairros são zonas de características especiais localizados em cada bairro que complementarão as facilidades existentes com os equipamentos mínimos indispensáveis à vida da comunidade..

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

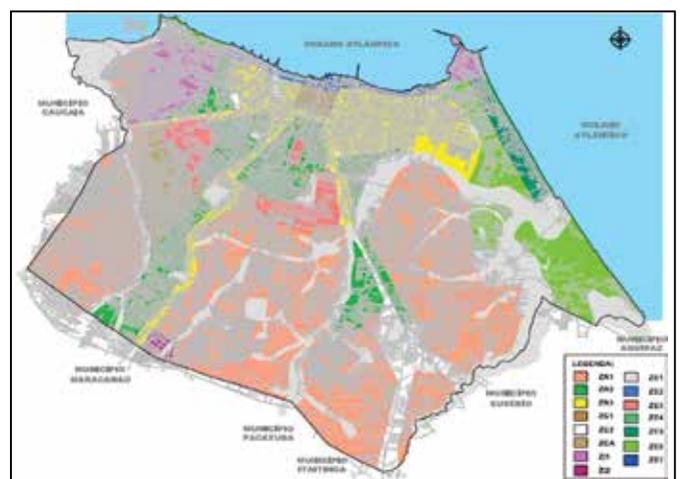


Figura 20 - Reconstituição da Planta da Lei de Uso do Solo n.º 5122A/1979, baseada no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana da Fortaleza elaborada pela SUPLAM..

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

vada na administração do prefeito Lúcio Alcântara.

O contexto político e econômico no período de vigência do PLANDIRF induziu a consolidação da Região Metropolitana de Fortaleza, mas de forma incompleta, restrita às obras de integração viárias sem políticas de descentralização de serviços, impedindo uma cooperação e integração simétrica entre os municípios na dinâmica da aglomeração.

A combinação das ações públicas e particulares, principalmente possibilitada pela política habitacional, induziu o crescimento e a densificação da periferia urbana, a verticalização da orla marítima e dos bairros situados a leste, Aldeota e Meireles, a descentralização das atividades de serviços e comércio ao longo dos corredores de atividades, e a deterioração da área central.

O Plano de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDUFOR), aprovado em 1992, foi elaborado na gestão do prefeito Juraci Magalhães, sob a orientação dos técnicos do Instituto de Planejamento Urbano Municipal-IPLAM.

O PDDUFOR incorpora a idéia do sistema e processo de planejamento, tendo como base a implantação do sistema de informações por geoprocessamento. Base-

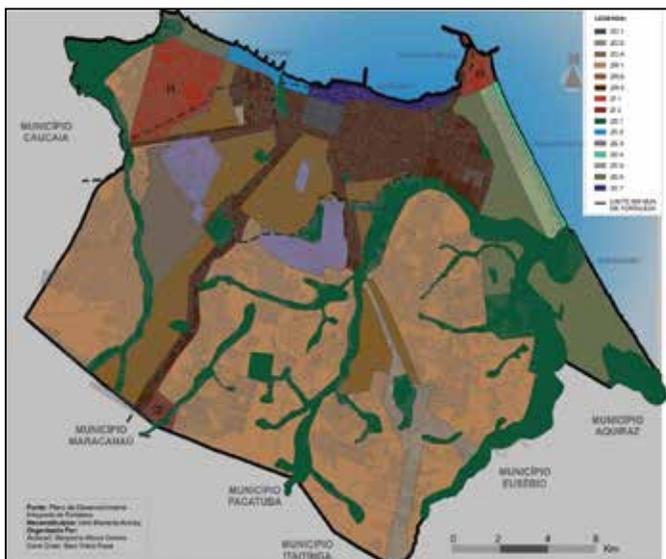


Figura 21 - Reconstituição da Planta da Lei de Uso do Solo n 5122A/1979, baseada no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza elaborada pela SUPLAM.

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

ava-se na concepção de planejamento redistributivista e politizado, o qual adquiriu forma de direitos com a promulgação da Constituição de 1988. Desse modo, altera-se a relação entre técnica e política, correspondendo a mudanças nas concepções, metodologias, instrumentos e critérios de legitimação. Estes princípios versavam sobre a função social da propriedade, a justa distribuição dos bens e serviços, a gestão democrática, a noção de desenvolvimento comprometida com a preservação e a recuperação ambiental da cidade. A partir deste momento, os planos diretores são realizados conforme prescrições constitucionais, preconizadas pelo Movimento da Reforma Urbana, e representam o instrumento-mor da política urbana.

Do ponto de vista físico-territorial, a proposta constitui um desdobramento dos planos anteriores e uma tentativa de inovação na metodologia de elaboração, mediante a participação da sociedade civil e a introdução dos instrumentos jurídicos e urbanístico para fins de democratização dos benefícios da urbanização. O ponto chave da plano é a implementação da política delineada na Lei Orgânica Municipal e na Constituição Estadual, assegurando o direito à cidade.

O sistema viário (figura 22) associa a malha ortogonal ao sistema de anéis expressos e arteriais, diretrizes

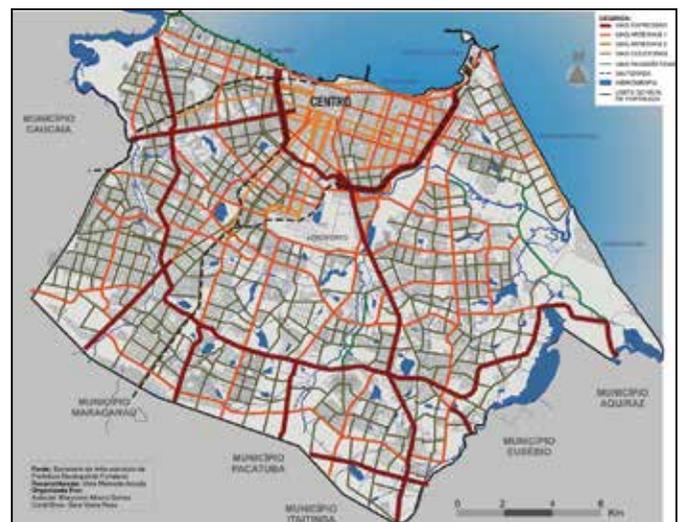


Figura 22 - Reconstituição da Planta de Classificação Viária do Plano de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza elaborado pela equipe técnica do Instituto de Planejamento Municipal da PMF-IPLAM.

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

Persiste a vinculação às metodologias dos planos diretores

tradicionais, predominando a leitura técnica da cidade em razão de a cultura de participação não estar ainda difundida no meio técnico e políticas vigentes

advindas da proposta dos anéis de irradiação do Plano Diretor da Cidade de Fortaleza, readaptado pelo PLANDIRF. O sistema de transporte público de passageiros não inclui proposição de transporte de massa e centra-se nas diretrizes para maximização do sistema tradicional de ônibus, promovendo a integração física inter e intramodal dos subsistemas de transporte coletivo municipal e metropolitano.

O zoneamento, em macrozonas e microzonas (figuras 23 e 24), relaciona o uso do solo à atividade econômica, densidade populacional e disponibilidade de infraestrutura urbana. Estas macrozonas são definidas como estrutura básica de implementação da política urbana e as microzonas, como áreas de controle de densidade, do uso e da ocupação urbana.

As críticas aos planos diretores participativos realizados na primeira fase antes da aprovação do Estatuto da Cidade apontam a dificuldade de implementação dos instrumentos pela falta de regulamentação sem respaldo no sistema político institucionalizado. Na maioria dos casos, persiste a vinculação às metodologias dos planos diretores tradicionais, predominando a leitura técnica da cidade, em razão de a cultura de participação não estar ainda difundida no meio técnico e incorporada às práticas administrativas e políticas vigentes. Os principais instrumentos para fins de distri-

buição dos benefícios da urbanização e cerceamento da especulação imobiliária são o solo criado, o parcelamento ou edificação compulsórios, o imposto sobre propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo e a desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

O Século XXI

No alvorecer do século XXI, a prefeita Luizianne Lins, iniciando seu mandato em 2005, herda de Juraci Magalhães uma proposta de revisão do PDDU-FOR, denominada LEG-FOR, produzida à luz da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), logo por ela engavetada. Na “Fortaleza Bela”, esta necessária reforma foi executada com bastante demora, gerando o Plano Diretor Participativo de Fortaleza, também conhecido como PDP-FOR, o qual apresenta diversos dispositivos e instrumentos ainda por regulamentar, prejudicando o adequado ordenamento da cidade em vários níveis e gerando ampla insatisfação e insegurança jurídica. É mister destacar também que, ao mesmo tempo em que a cidade passou a ser vista, nacional e internacionalmente, como um demandado balneário, a pressão dos mais variados segmentos

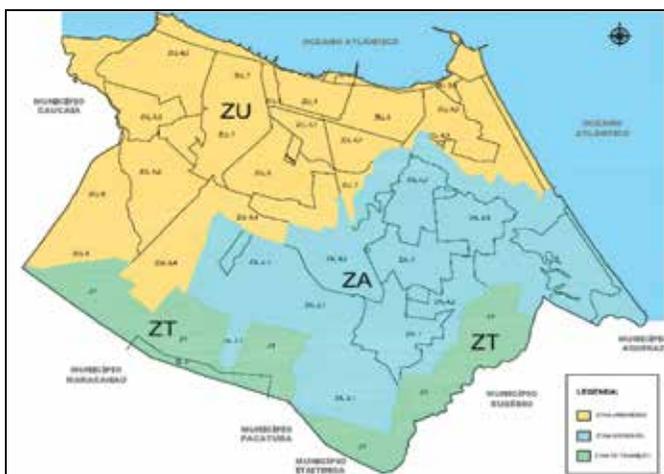


Figura 23 - Reconstituição da Planta de Macrozoneamento do Plano de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza de 1992, elaborado pela equipe técnica do Instituto de Planejamento Municipal da PMF-IPLAM.

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

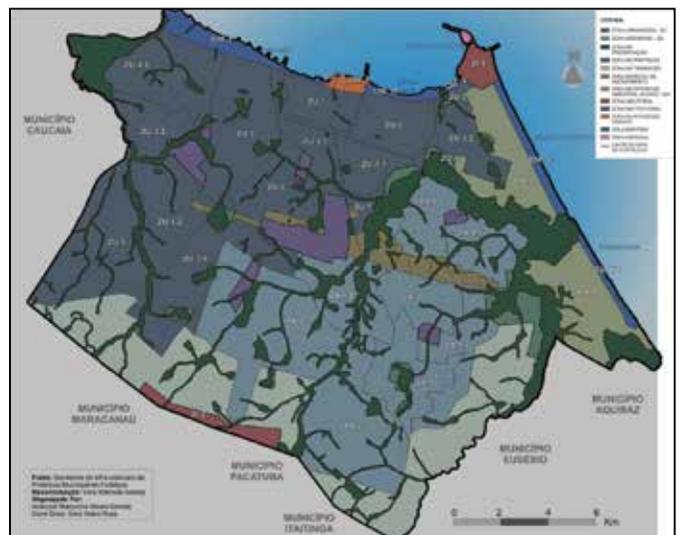


Figura 24 - Reconstituição da Planta de Microzoneamento do Plano de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza de 1992, elaborado pela equipe técnica do Instituto de Planejamento Municipal da PMF-IPLAM.

Fonte: ACCIOLY, Vera Mamede. Planejamento, Planos Diretores e Expansão Urbana: Fortaleza 1960-1992. Tese de Doutorado. UFBA. Bahia. 2008

sociais por um planejamento urbano que realmente oriente o cotidiano da cidade, que revele um desenho igualitário e de qualidade e que seja fielmente respeitado pelas administrações municipais e pelos habitantes, tem sido cada vez mais presente.

No mais das vezes, mera letra fria e morta, os planos urbanísticos de Fortaleza têm operado mais propriamente como pactos entre o capital e o poder público municipal, sendo obedecidos apenas em pouquíssimos lugares da cidade, exatamente aqueles onde vinha mais intensamente a especulação imobiliária.

Qual a perspectiva do planejamento atual em Fortaleza? Algumas notas para reflexão

População de aproximadamente 2.447.409 habitantes. Área de 313,14 km². Densidade de 7.815,7 habitantes por km², o que a faz a cidade mais densa do Brasil. Um IDH de 0,786, um PIB de R\$ 37.106.309.000,00 e um PIB per capita de R\$ 15.161,47. Quinta cidade mais desigual do mundo, atrás apenas de Buffalo City, Johannesburg e Ekurhuleni, cidades situadas na África do Sul, e de Goiânia, no Brasil, com aproximadamente um terço de sua população composta por favelados. Cerca de 7% de seus moradores com maior nível de renda apropriam-se de 26% de sua renda pessoal total. À sua volta, uma região metropolitana em expansão e que lhe é totalmente dependente, contando atualmente 14 municípios (Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Guaiuba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama e São Gonçalo do Amarante), com uma população de 3.610.379 habitantes, uma densidade de 624,25 habitantes por km², um IDH de 0,767, um PIB de R\$ 50.605.705.000,00 e um PIB per capita de R\$ 14.016,73. Sexto setor do gênero no país, entre as 120 maiores regiões metropolitanas do mundo e tendo como área de influência todo o estado do Ceará, o centro-oeste do Rio Grande do Norte, o centro-leste do Piauí, o leste do Maranhão, o centro-oeste da Paraíba e áreas do Pará e do Amazonas, atraindo, com seus negócios, equipamentos e serviços, cerca de mais de 20 milhões de pessoas.



Imensas áreas carentes de regularização fundiária. A rede urbana estadual macrocefálica, a metropolização descapitalizada, pessoas chegando do interior de qualquer jeito, arrumando-se de qualquer jeito, dando qualquer jeito para viver. A ocupação ilegal, consentida e estimulada, das periferias miseráveis. Irregularidades flagrantes na construção da esmagadora maioria dos imóveis da cidade, resultantes da ampla predominância da atuação leiga na construção e da inexistente fiscalização municipal. O binômio cidade leste rica x cidade oeste pobre sendo trocado por invasões de pobres nas áreas dos ricos e de ricos nas áreas dos pobres, enclaves conflitantes de pobreza e riqueza, intensa apartação social, Finlândia e Congo, às vezes, na mesma quadra. Transporte público ineficiente, uma quantidade absurda de veículos privados, mobilidade e acessibilidade comprometidas, engarrafamentos a toda hora e em qualquer lugar. Permanente sensação

Matas, parques urbanos, praças, jardins, áreas de remanso

e convívio trocadas por prédios e mais prédios, pois é preciso gerar emprego e renda para o povo desta cidade pobre



de insegurança, campeã nacional de homicídios com 1.628 assassinatos em 2012, mais de quatro mortes por dia, a bolsa ou a vida quando não a bolsa e a vida.

Sem referência de espaço público de qualidade. Calçada, sinalização urbana e turística, mobiliário urbano, engenhos luminotécnicos, para quê? Descaracterização e destruição do patrimônio natural e cultural, que é daquela bela paisagem, daquele bangalô azul, daquele bosque que havia aqui? Matas, parques urbanos, praças, jardins, áreas de remanso e convívio trocadas por prédios e mais prédios, pois é preciso gerar emprego e renda para o povo desta cidade pobre. Poluição visual, sonora e atmosférica é a lei, grita o paredão de som. Densidade populacional altíssima sem diversidade de uso, isso é bom ou é ruim? A ponte, o metrô, o VLT, o aquário, o centro de feiras, tudo do “meu jeito”. A cidade atropelada pelo Estado. Balneário para poucos, o resto cabe na bóia que flutua na

lagoa poluída. Lazer de pobre é contar os carros dos bacanas que vão para o show do Paul McCartney, da Beyoncé, do Roberto Carlos ou do Elton John na Arena Castelão.

O planejamento urbano como piada, falácia ou jeitinho. O planejamento dos planos urbanísticos sem desenho ou proposta, acrílicos e a-históricos, abstratos, autoritários, que ninguém sabe o que querem dizer, que só existem nos mapas, desrespeitados até pelo poder municipal. O planejamento do *zoning*, das macro e microzonas, dos índices, das taxas, dos percentuais, dos números, filho dileto da mais que defunta Carta de Atenas. Os planos inócuos dos belos desenhos coloridos sem caráter. A aposta no improviso e na desordem, as eternas soluções de afogadilho, tiradas do bolso do colete ou da bermuda. O planejamento do tem, mas tá faltando, Seu Zé e Dona Maria. A crença no hoje, pois amanhã vai ser outro dia, se Deus quiser (ou não).

PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO E CONFLITO DE CLASSES: ESTATUTO DAS CIDADES E A GESTÃO URBANA

JOSÉ BORZACCHIELLO DA SILVA

PROFESSOR TITULAR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

Reforma Urbana, Planejamento Participativo, Estatuto da Cidade remetem às lutas contidas na pauta política dos movimentos sociais que emergiram entre os vários modos de perspectivas de gestão democrática da cidade e vinculam-se às relações antagônicas e contraditórias das classes sociais no contexto das relações capitalistas de produção.

A participação popular, na história recente da sociedade brasileira, deu-se de forma compulsória. Era a sociedade reclamando direitos num contexto autoritário imposto pelo golpe de 1964. O forte caráter reivindicatório dos movimentos pautados no quadro de extrema carência alcançou formas mais avançadas com greves e outras formas de pressão pela abertura de canais de interlocução para registro e negociação de seus anseios. A pauta era imensa. O povo amordaçado, durante muito tempo, ocupou as ruas e forçou as autoridades a se pronunciarem.

O início dos anos oitenta foi marcante para os movimentos sociais e a participação popular no Brasil. As lutas e os diferentes modos de organização e mobilização emer-



**OS MOVIMENTOS SOCIAIS E A PARTICIPAÇÃO
POPULAR FORAM E SÃO FUNDAMENTAIS NO
PROCESSO DE REDEMOCRATIZAÇÃO DO PAÍS
PELA BUSCA DE JUSTIÇA SOCIAL**



ENTENDE-SE O PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO COMO UMA CONSTRUÇÃO COLETIVA COM FORTE PODER DE INTERFERIR NA REALIDADE

giram de uma verdadeira revolução molecular no seio dos movimentos populares experimentados no país, em especial, a luta por direitos e eleições livres. Os movimentos sociais e a participação popular foram e são fundamentais no processo de redemocratização do país pela busca de justiça social.

Nos últimos trinta anos, os movimentos sociais assumiram visibilidade na sociedade brasileira, bem como ocuparam a mídia especializada e abriram vários canais de comunicação. O Movimento dos Trabalhadores sem Terra - MST ficou conhecido por sua capacidade de organização e mobilização. Nas cidades, dos vários movimentos sociais, o Movimento dos Trabalhadores Sem-teto - MTST adquiriu muita expressão.

A compressão tempo-espacial registra um processo sucessivo de marchas, ocupações e greves de diferentes categorias profissionais. Chega-se a 2013, precisamente em junho, quando o país acompanhou, nas grandes metrópoles, a eclosão de movimentos de forte pressão em torno do passe-livre e, logo em seguida, com fortes críticas aos megaeventos programados para o Brasil como a realização da Copa das Confederações em 2013 e a Copa do Mundo em 2014, bem como as Olimpíadas, em 2016. Essas manifestações gigantescas adquirem novo formato, apresentam inovações quanto à sua organização. Ao contrário dos movimentos populares tradicionais advindos da constatação de problemas comuns e construção de vínculos indentitários a partir da proximidade física e territorial e das carências de infraestrutura, de equipamentos e de serviços urbanos, os eventos de junho de 2013 são convocados pela mídia digital. Trata-se de um novo modo de participação popular que ainda carece de interpretação sociológica e antropológica mais completa. O fato concreto é que ele interrompe uma fase de aparente paz social e se distancia daquele período de implantação de políticas públicas de microurbanização como as realizadas em forma de "mutirão", que pretendiam integrar à cidade assentamentos humanos irregulares como as favelas e as áreas de habitação subequipadas, socialmente

marcadas pela precariedade, das demais políticas de transferência de renda como o Bolsa Família ou programas amplos de habitação de forte impacto social e econômico como o Minha Casa Minha Vida - MCMV.

No quadro administrativo por sua vez, a progressiva mistura de gestões públicas e privadas de serviços urbanos que foram municipalizados ou comprados pelas multinacionais, conduzem à necessidade de se estabelecer políticas de proteção às populações marginalizadas dos bairros informais da metrópole.

Apesar do cenário de convulsão social que a sociedade brasileira vivencia, cabe investigar a busca do sentido da cidade, neste contexto de globalização e gestão social urbana, como domínio de segmentos marcados pela pobreza. O quadro é instigador, pois permite verificar os níveis de complementaridade existentes entre a cidade e os modos inovadores de gestão. Sob esta perspectiva, entende-se o Planejamento Participativo como uma construção coletiva com forte poder de interferir na realidade, considerando que ele permite coordenar ideias e ações, traçar diretrizes e objetivos tendo em vista as perspectivas e o compartilhamento. A dimensão política do planejamento participativo está apoiada no pressuposto do controle político do cidadão sobre o Estado. Quando o Planejamento Participativo ultrapassa o nível tecnocrático e adquire a forma e o conteúdo de planejamento democrático, torna-se um instrumento efetivo de participação e de mudança. Nesse novo formato, a organização interna do grupo expressa a representação dos diferentes segmentos sociais.

Munidos das informações e cientes da vontade política dos gestores em agilizar e facilitar o processo participativo em todos os níveis e instâncias, os participantes de forma organizada e democrática evidenciam a metodologia e as estratégias utilizadas para atingir seus objetivos.

O planejamento participativo democrático tem a oportunidade de corrigir as graves distorções geradas pelo urbanismo capitalista que em sua trajetória produziu um modelo de desenvolvimento injusto e desigual com sérios impactos nas políticas urbanas e

nas lutas dos trabalhadores. Foram anos e anos de mobilização para que alguns resultados produzissem uma cidade mesmo que ainda desigual, com maiores oportunidades de inclusão social.

Os conflitos de classe se evidenciavam, na relação contraditória, entre o capital e o trabalho. As primeiras conquistas ocorreram primeiramente no mundo da fábrica com a organização e mobilização dos trabalhadores e as conquistas por direitos, fruto da luta sindical em prol de melhoria das condições de trabalho e de salários. A intensificação das mobilizações continuou no mundo da fábrica, mas também migrou para o local de moradia dos trabalhadores. A consciência adquirida em relação ao papel da moradia intensificou também a busca pelo direito à cidade, aprofundando a politização da luta e a reflexão sobre as diferentes formas de denunciar a violação dos direitos humanos nos processos de mercantilização das cidades. O mundo da casa e da vizinhança favoreceu a emergência da mulher como liderança e militante. Das tarefas domésticas e cuidados com os filhos, a mulher alcança a rua, registra seus anseios, compartilha suas angústias e suas utopias. Entende-se o Planejamento Participativo como uma construção coletiva com forte poder de interferir na realidade considerando que ele permite coordenar ideias e ações, traçar diretrizes e objetivos tendo em vista as perspectivas e o compartilhamento. É um instrumento em que a organização evidencia a sua razão de ser, onde ele quer chegar, quais os seus valores e estratégias para atingir os seus objetivos que, no caso das instituições públicas, são aqueles referenciados pela sociedade.

A lógica tradicional do planejamento tecnocrático está fundada na segregação sócio-espacial, na apartação. A dimensão dos direitos sociais e políticos conquistados com o processo de redemocratização do país aguçou a luta urbana e elegeu a moradia como fulcro das demandas sociais básicas. Entende-se moradia como o somatório da habitação inserida em área servida de infraestrutura, equipamentos e serviços básicos, um lugar digno para se viver com direito à mobilidade e à acessibilidade.

Em Fortaleza, o processo de redemocratização foi lento e gradual. A política habitacional do BNH afastava cada vez mais a classe trabalhadora e produziu uma cidade dispersa e fragmentada. Os grandes conjuntos habitacionais, construídos fora da malha contínua da cidade, confinavam enorme contingente de trabalhadores. Enquanto isso, Fortaleza continuou seu ritmo acelerado de crescimento e conquista de posto hierárquico que lhe garantiu a quarta posição entre as capitais mais populosas do país. Com uma população de 2.416.920 habitantes, a cidade ampliou sua posição de mercado excepcional. Essa posição não garantiu, todavia, a correção dos descompassos e fortes desequilíbrios sociais na sua configuração espacial, especialmente no que tange a distribuição da renda e a oferta de equipamentos e os serviços essenciais à vida digna. Além das carências, resultado de um processo de urbanização incompleto, esse rápido crescimento urbano elimina, cada vez mais, a natureza, da paisagem da cidade. Rios poluídos, lagoas aterradas e dunas ocupadas indistintamente revelam a degradação ambiental urbana e escancaram as múltiplas possibilidades de riscos.

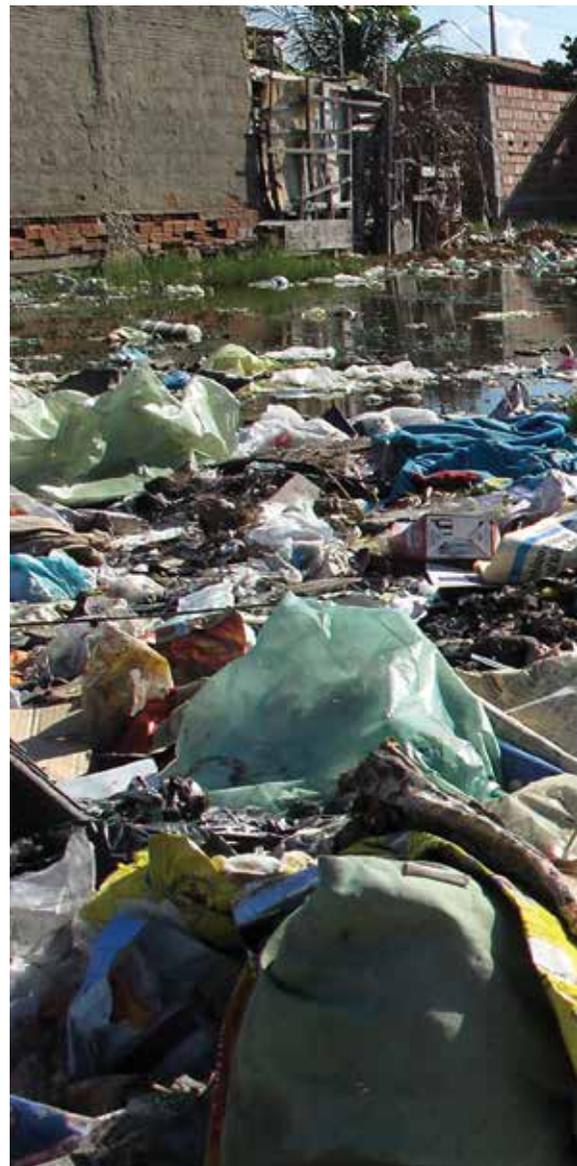
A cidade desigual e incompleta prossegue sua marcha, engolindo terras e desfigurando-se rapidamente. A ocupação de áreas vazias aumentou sua densidade e incorporou em sua paisagem urbana um considerável número de favelas.

O Planejamento Participativo é destacado quando o Plano Diretor é elaborado a partir dos pressupostos da participação popular e configura-se como um instrumento de planejamento democrático e de socialização da cidade. Segundo o texto constitucional, o Plano Diretor é o principal instrumento para os municípios promoverem políticas urbanas com pleno respeito aos princípios das funções sociais da cidade e da propriedade urbana e da garantia de bem-estar dos habitantes. Os princípios constitucionais, fundamentos norteadores do Plano Diretor são: função social da propriedade; desenvolvimento sustentável; funções sociais da cidade; igualdade e justiça social; participação popular.

A Constituição, em seu artigo 174, considera que o Poder Público, como agente normativo e regulador da atividade econômica, exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento; em seu Capítulo II, “Da Política Urbana”, concede ao Município a competência de estabelecer o Plano Diretor. Apesar de ter características de um plano geral, o Plano Diretor – em razão do disposto no artigo 182, parágrafos 2º e 4º da Constituição – transformou-se no instrumento obrigatório para o Município intervir, visando executar a política urbana, como meio de garantir que a propriedade urbana tenha uma função social.

O Município contará, para fins do Plano Diretor, de instrumento como o IPTU (imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana) progressivo no tempo, que é uma sanção igualmente prevista no artigo 182, § 4º, da Constituição, vinculada ao não cumprimento do parcelamento, da edificação ou da utilização compulsórios. Não sendo cumpridas as condições legais para o aproveitamento da área, o Município passará a aumentar, durante 5 anos consecutivos, a alíquota do IPTU, até o limite máximo de 15%. O valor da alíquota a ser aplicado a cada ano será fixado na mesma lei que define os prazos e as condições para o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsória. O Município manterá a cobrança progressiva do IPTU pela alíquota máxima, até que o proprietário proceda o aproveitamento do terreno. Essa medida aumentará as densidades urbanas e reduzirá as despesas com instalação de infraestrutura, equipamentos e serviços tornando a cidade mais homogênea e justa. O plano Diretor é um dos principais instrumentos de controle social sobre a cidade contido no Estatuto da Cidade - Lei 10.257 de 10 de julho de 2001.

Embora continue negligenciado pela sociedade brasileira, o Estatuto da Cidade é a Lei que estabelece diretrizes gerais para a política urbana, regulamenta o capítulo de política urbana da Constituição Federal e institui instrumentos para a gestão das cidades pelos Municípios, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e envolve, entre outros assuntos,



instrumentos jurídicos de controle da especulação imobiliária capazes, ao menos, de atenuar o caos generalizado que tem sido morar nas cidades brasileiras. A aprovação da Lei amplia a discussão em torno da reforma urbana, trazendo à tona itens que compõem a pauta de demandas sociais reprimidas, e evidenciam a necessidade de se realizar uma releitura da cidade na perspectiva de sua redefinição, concebendo-a enquanto ambiente e buscando nela um novo sentido para a vida gregária, considerando que um dos pressupostos da gestão da cidade consiste na melhoria

RIOS POLUÍDOS, LAGOAS ATERRADAS E DUNAS OCUPADAS INDISTINTAMENTE REVELAM A DEGRADAÇÃO AMBIENTAL URBANA E ESCANCARAM AS MÚLTIPLAS POSSIBILIDADES DE RISCOS



da qualidade urbana na perspectiva de torná-la mais humana e agradável, garantindo uma relação mais harmônica com a natureza, o que constitui, em última instância, a atividade maior do planejamento urbano.

Infelizmente, a administração pública, no Brasil, ainda não ultrapassou os limites da política de intenções e não obteve, portanto, repercussões práticas sobre o processo injusto e desigual que caracteriza a urbanização no Brasil, contribuindo para a permanência de determinados critérios de intervenção sobre a vida urbana que redundam em recorrentes fracassos

e na execução das estruturas administrativas responsáveis pelo planejamento. Cabe à administração pública municipal atender, de forma razoável, às novas demandas sociais que incluem a gestão urbana participativa como essencial. Construir cidades bonitas, limpas, funcionais e justas é uma tarefa difícil. Sua execução depende ainda da ação da sociedade na defesa de Planos Diretores corretos e adequados às necessidades da comunidade e para obtenção de investimentos nas áreas mais carentes detectadas pela comunidade.

A CIDADE DOS MEUS SONHOS

A cidade dos meus sonhos é uma cidade esférica, plural, onde todos gravitem em torno dela com suas opiniões, equidistantes de um centro comum. Penso numa cidade utópica, é verdade. Mas o faço numa certeza muito particular – e ingênua, talvez – de que a utopia – e o amor, talvez – seja a força primeira, essencial, capaz de nos levar a uma cidadania ativa e a uma democracia participativa, a uma cidade que cresça com o desenvolvimento das pessoas.

Convidado a coletar alguns (poucos) depoimentos que ilustrassem a intenção da publicação e quebrassem a dureza acadêmica de seus artigos, procurei inicialmente passar ao largo das técnicas jornalísticas ou das recomendações literárias. Na tentativa de, assim, representar uma conversa de cadeiras na calçada, no lado da sombra; ou, na visão da minha rua mais íntima, juntar cacos de sonhos, como quem monta em segredo um caleidoscópio.

Encontrei homens e mulheres, cabeças as mais diversas, na aldeia e na Aldeota. Captei saberes do farol velho e do novo. Gente que ensina quando aprende e gente que aprende quando ensina. Pessoas famosas ou nem tanto assim, ricas ou nem tanto assim, de uma classe que todo dia constrói essa cidade com suas fortalezas. Pessoas que constroem pessoas, por meio do que fazem, do que falam, às vezes até com os seus silêncios.

Teve quem ditasse e teve quem escrevesse. Teve desenho e poesia. Uns puseram pontos, outros fizeram planos. Obrigado, Nirez, você podia ser o Christiano, do Centro. Raimundo, você podia ser o Chaguinha, do Benfica. Airtton, você podia ser o Adalberto, seu irmão. Sérvulo, você podia ser o Estrigas do Mondubim. Zezé, você podia ser o Del, do Lagamar. Gilmar, Dora, Neuma vocês, e qualquer um, podiam ser a Fofa que corta cabelo no Beco da Poeira.

Com vendedores e comerciantes ouvi o que não tenho escutado de administradores e economistas. Vi o quanto a cidade é singular na sua pluralidade de vozes. Mas enxerguei também o Estado solitário da empregada doméstica da invasão, a cidadania muda do garçon da favela e a descrença no lugar dos sonhos. Eles querem segurança para trabalhar, para os filhos que ainda não trabalham, e a polícia do Estado enfrentando o poder paraestatal do tráfico.

O sonho de cidade parece ser o de uma Fortaleza democrática que ouve os pequenos em seus pequenos pedidos: um calçamento e uma quadra de esporte, um médico e um turno a mais nas escolas. Não parece ser o de uma Fortaleza apartada, injusta, que separa a raça rica da raça pobre. Pela desordem dos depoimentos colhidos, uma palavra de ordem se faz ouvir como em um sonho: cidade sim, cidadela não; abaixo o muro alto, abaixo a apartação.

ALBERTO PERDIGÃO

JORNALISTA E MESTRE EM POLÍTICAS PÚBLICAS E SOCIEDADE

IGUAL À GENTE

A cidade dos meus sonhos é com todo mundo trabalhando legalmente e sem medo, porque você estar trabalhando e, de repente, vem a fiscalização e arrasta tudo, leva carro, leva tudo...

Uma cidade que deixasse todo mundo trabalhar. Agora, se eu tivesse um pontinho para eu botar meu caldo (de cana) todo dia, aí eu vinha e voltava sossegado. Mas aí é muito difícil para a gente que é trabalhador... Eu não tenho fé, não. Pode até ser que chegue um prefeito que cuide da gente, que seja igual a gente, que não



olhe só para o grande. Porque quem dá a força é o pequeno, não é o grande, não. E escola. Era para ter muita escola. E, de beleza, eu ajeitava isso aqui tudinho (apontando para a praia do Mucuripe, onde embarcações abandonadas ou avariadas servem de ponto de venda para camelôs e até de moradia), cada um tendo a sua barraquinha ajeitadinha. Aí seria muito bom.

Humberto Pereira de Freitas
Vendedor ambulante
Morador do bairro Itaóca



SEM POLUIÇÃO

Quero uma Fortaleza simples, sem barulho, com educação – sabendo ler e respeitar –, gerenciada por um prefeito que não seja político partidário, onde as pessoas possam transitar livremente pelas ruas, quer a pé, quer em veículos – mas sabendo usá-los.

Uma Fortaleza sem poluição visual, sem poluição sonora, sem poluição do ar, sem poluição das águas.

Uma Fortaleza que tenha respeito pelo deficiente, onde existam calçadas normais, de uma só altura, e tenha rampas para subida e descida de cadeiras de roda e de pessoas.

Uma cidade onde existam placas indicativas de onde se está, com placas em cada esquina e à altura da mão, a mesma em Braille.

Uma Fortaleza que respeitando seu próprio nome,

respeite mais o passado preservando os documentos históricos e monumentos arquitetônicos, sem prejuízo da modernização da cidade.

Uma cidade que preserve o verde, que cuide de sua limpeza, enfim, uma cidade que, dizendo-se a quinta do país, tenha a importância que as outras que vêm depois dela têm.

Uma cidade onde se cumpram as leis e os usuários dos serviços públicos tenham certeza de que seus impostos têm o devido retorno.

Ângelo de Azevedo Nirez

Pesquisador

Morador do bairro Rodolfo Teófilo

SEM MEDO

A cidade dos meus sonhos? Ela tinha que passar uma confiança para que a gente saísse de casa sem medo de ir ao trabalho e voltasse sem medo de chegar.

No meu modo de pensar, todas as autoridades, Polícia Federal, Exército, Aeronáutica e Bombeiros, deviam trabalhar unificadas, com todos na rua, fazendo blitz e busca de armas em todo mundo, ricos e pobres, para dar tranquilidade ao pai de família de ir e voltar em paz para o seu lar. Eu também vejo abrir muitas

ruas aqui para o lado do Shopping Iguatemi e do Via Sul.

Eu queria que abrissem mais ruas para esse lado aqui da BR-116, para que as pessoas pudessem chegar na BR sem ter que estar “arrodando”.

O trânsito está muito ruim. Outra coisa é saneamento básico. Passei por um constrangimento porque as pessoas entopem a boca de lobo e, com a chuva, a



água entrou na minha casa. É preciso uma revisão nisso aí, em bueiros e esgotos.

José Evaldo de Oliveira

Garçon

Morador do bairro Papicu



CIDADE VIVA

Minha relação com a cidade de Fortaleza vai além do referencial de cidade natal. Durante o desenvolvimento e execução das 15 edições da Casa Cor Ceará a nossa capital foi se transformando para mim e me fez perceber a grandiosidade de seus espaços, a diversidade de seu povo e todas as necessidades que se espalham por seu território. Sempre incentivo e promovo ações de empresas privadas e órgãos públicos. As mudanças em nossa tão querida cidade necessitam da atenção de todos e as áreas públicas precisam ser ocupadas pela grande maioria da população que é formada por pessoas trabalhadoras que merecem usufruir de todos os seus espaços sem medo e sem receio. Para mim a cidade tem que ser pensada para as pessoas, os espaços devem ser bonitos, mas funcionais para todos com acessibilidade e sustentabilidade. Muito verde tem que ser espalhado por praças e avenidas, precisamos de uma cidade viva permeada de pessoas e não só de carros. Essa é a Fortaleza que guardo no meu coração e espero ver cada dia mais real.

Neuma Figueiredo

Empresária
Moradora do bairro Aldeota

VONTADE POLÍTICA

Fortaleza é muito bonita, mas poucos conhecem suas verdadeiras belezas. Hoje, as pessoas têm medo de andar na rua e se fecham nos seus carros e nas suas casas. Sonho com uma cidade mais tranquila e menos desigual. Um lugar feito não só para turista ver, mas para o fortalezense apreciar. Por isso, é muito importante investir em saúde, educação, moradia e na qualidade de vida da população. É preciso melhorar a infraestrutura como um todo, mas, principalmente a periferia, tão esquecida pelos governantes. O que a gente precisa mesmo é de vontade política e de pessoas comprometidas com a cidade. Só assim poderemos ter tranquilidade para desfrutar de tudo o que Fortaleza realmente tem de bom.

Ivan Maia

comerciante/dono de mercadinho
Morador do bairro Mucuripe



EDUCAÇÃO PARA A DEMOCRACIA

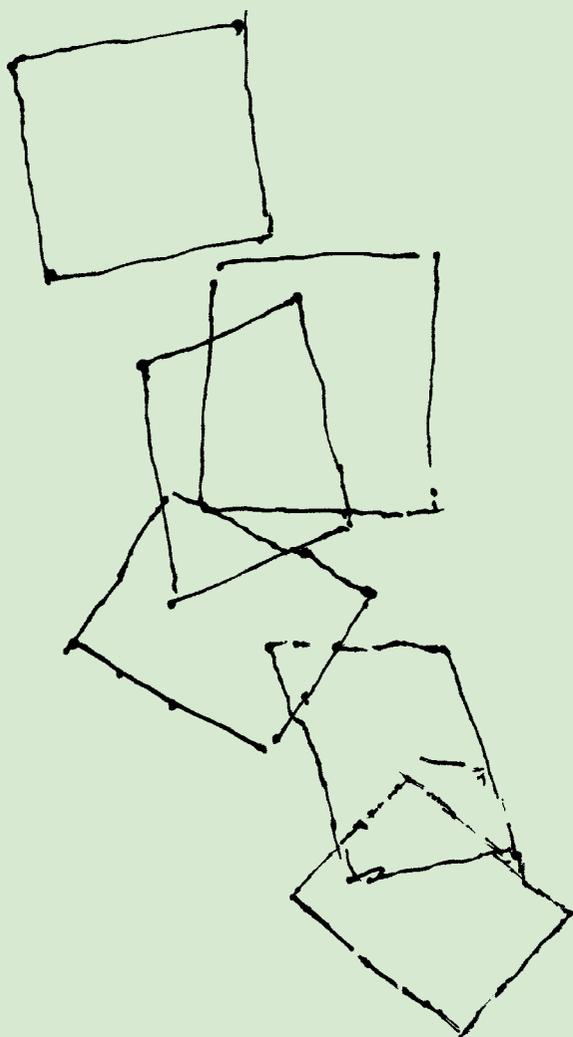
A cidade dos sonhos é um domínio de convivência no qual todos tenham acesso à coisa pública, isto é, aos assuntos e ações que interessam a todos os cidadãos. As relações entre elas deveriam ser democráticas, um conviver no qual não se impõe violência, não se utiliza a força nem a razão para obrigar e direcionar posicionamentos políticos e ideológicos de pessoas, etnias, credos e raças, agremiações e partidos políticos. Para diminuir o peso da nossa cultura patriarcal machista, seria justo que a vida política dessas comunidades contasse com mais representantes mulheres...

Temos que contar com o arrefecimento do clima de indignação cívica que caracteriza o nosso viver cotidiano. A municipalidade deveria prover e desenvolver uma educação para a democracia que possibilite a emergência da consciência de si e do outro, também a consciência ecológica e não promover a disputa, "além da conta"; despertar para a solidariedade autônoma e não para a obediência hipócrita. Por fim, essa cidade deveria dar-se conta de que é modesta em meios e propósitos, por ora, e que, de certo modo, sempre opera administrativamente em regime de rendimentos decrescentes. Mais importante: dar-se conta de que não vai resolver seus graves, prementes e multidisciplinares problemas, somente com "mais polícia" e leis que impeçam o desenvolvimento da liberdade cidadã.

(Agradeço a inspiração advinda dos ensinamentos do cientista filósofo chileno Humberto Maturana).

Hélio Rola

Artista plástico
Morador do bairro Lagoa Redonda



UM DESENHO

Sérvulo Esmeraldo

Escultor

Morador do bairro



ELES VÃO SONHAR?

A primeira ideia que eu tenho da cidade dos meus sonhos é ajeitarem esses calçadões do Centro, de fazerem uma reforma realmente de verdade, do jeito que já prometeram. A Praça dos Leões e a Praça do Ferreira ficavam mais próximo daqui (Travessa Crato, 33). Moro aqui há 40 anos, sou cidadão de Fortaleza diplomado, mas a minha ideia de cidade é Parnaíba (PI), que é perto da minha Chaval (CE). É uma cidade tranquila, tem praças e gente nas praças, aquela Beira-Rio (avenida) toda bem cuidada, é uma beleza mesmo. Outro sonho é se Fortaleza fosse uma cidade segura, sem a gente andar com medo por tudo que é canto. Meu filho morou 30 anos em São Paulo, e ele diz que se sente mais seguro lá do que aqui. Na área do Papicu, Cidade 2000, a gente já presenciou cenas que nunca tinha tido aqui. E o meu sonho mesmo para esta cidade é que ela melhore para meus filhos, que são três. Eles ainda têm muito para viver em Fortaleza; para os meus nove netos; e, daqui a pouco, têm os bisnetos. E como é que vai ser? E eles, o que é que eles vão sonhar, se não vão saber nem o que é uma cidade boa de morar? Será que eles vão sonhar?

Raimundo Oliveira Araújo
"do Queijo"

Comerciante

Morador do bairro Cidade 2000

BOA DE MORAR

A cidade dos meus sonhos? Que Fortaleza seja uma cidade boa de morar. Aliás, boa ela é de se morar, eu tenho minha casa... Mas ainda falta muita coisa para arrumar. Por exemplo, saneamento, que tem muito bairro que não tem. Na minha rua mesmo, corre tudo no meio da rua. Às vezes não tem quem aguente o cheiro, e tem os mosquitos. Diz que dá a dengue também, né? Posto de saúde, como lá no Genibaú, que não tem médico. Falta ônibus. Demora demais para a gente ir para o trabalho. É uma hora, uma hora e dez, se não tiver um engarrafamento. Se pegar um lugar sentado, vai bem. Se for em pé, meu irmão... Sim, falta mais é segurança, lá no Genibaú. Outra: se botassem calçamento na minha rua, aí seria ótimo, mas não botam, não. Todas as eleições, é pedido esse calçamento, vai gente lá, faz mil promessas, mas não sai. Então, é a cidade dos sonhos, a pessoa fica só sonhando e nada acontece.

Lucineide Sousa Viana

Empregada doméstica

Moradora do bairro Parque Genibaú





UMA CIDADE HUMANA E JUSTA

É uma cidade que inverta os índices, onde temos na Beira Mar indicadores da Suécia e, bem logo próximo, alguns bairros com indicadores de países da África.

Uma cidade, onde tenhamos os direitos de ir e vir, onde uma pessoa que more no Conjunto Esperança, que estuda na Aldeota, não passe um dia por semana dentro de um coletivo, para se formar.

Uma cidade onde os investimentos e desenvolvimentos não fiquem concentrados em alguns bairros, mas sim sejam distribuídos para a toda a cidade, tornando o restante da cidade um espaço saudável, comunitário, de vivência coletiva.

Uma cidade, onde as classes possam se encontrar, as pessoas possam conviver e dialogar, e não sejam tratadas de acordo com sua origem, cor ou classe social a que pertencem.

Essa é a cidade onde as favelas não existem e, enquanto existam, que sejam bem tratadas, melhoradas, e que tenham a devida atenção!

Uma cidade diversa, humana, justa e democrática, simples assim!

Preto Zezé

Presidente Nacional da Central Única das Favelas – CUFA
Morador do conjunto habitacional São Vicente de Paulo, conhecido como comunidade da Quadra ou Quadras, na Aldeota.



AMO ESSA CIDADE

Instigada a falar sobre minha cidade Fortaleza, vem à memória um trecho de um poema de Cora Coralina, que muito aprecio:

“Minha vida,
Meus sentidos,
Minha estética,
Todas as vibrações de minha sensibilidade de mulher,
Tem aqui suas raízes”.

Amo essa cidade, mas diante da Fortaleza de hoje me sinto um tanto nostálgica. A Fortaleza de meus sonhos teria mais árvores e menos concreto; seria mais justa e menos desigual; seria mais fraterna e menos violenta. Mesmo com suas tantas contradições, repito, amo essa cidade e, sobretudo, confio no bom senso de nosso povo.

Dora Andrade

Idealizadora da EDISCA
Moradora do bairro Lagoa Redonda

UMA CIDADE DE TODOS

A Fortaleza “dos sonhos” seria menos agônica, mais prazerosa. O “inchaço” fez com que perdêssemos o humor. Não temos tempo. Estamos perplexos. As torres subiram. Os carros engarrafaram as ruas. O combustível renovável não era para valer.

A concentração da renda é perversa. A falta de oportunidades para a juventude preocupa.

Pedem pena de morte, redução da maioridade penal ou mais polícia nas ruas. Nada desatará este nó cego. A crise é de valores. A violência, fruto da insensibilidade das elites, é menor do que poderia ser.

Fortaleza será melhor quando definirmos um projeto de futuro.



Precisamos desmontar as cercas elétricas, voltar a cumprimentar os vizinhos e ter tempo para nós mesmos. A cidade precisa ser de todos, de verdade.

Do contrário, continuaremos a viver este lugar degradado, com lixo jogado nas ruas, apesar da coleta regular. As calçadas continuarão ocupadas pelo

comércio informal, pela falta de ensino profissionalizante. A periferia continuará a se expandir, desassistida. Escolas não ensinam, hospitais não atendem e áreas de risco são ocupadas pela construção de “moradias”. A droga barata altera o estado de consciência e nossas vidas valem nada.

Cidadania não pode ser uma palavra vazia em um discurso elaborado a partir de imagens estereotipadas, com a trilha sonora que nos emociona. A vida, felizmente, não é uma peça de propaganda institucional, nem uma crônica nostálgica. A cidade cobra outras políticas e novas declarações de amor.

Gilmar de Carvalho

Jornalista
Morador da Maraponga

O "ÁGORA" PARA SEMPRE

A cidade/Fortaleza dos meus sonhos é aquela onde não existem centro e periferia, condomínio fechado. Sonho com a cidade de vizinhos que contam histórias, onde ninguém se esconde para ocultar coisa alguma. É a cidade dos ciclistas, das caminhadas, do "bom dia", "boa tarde" "boa noite". É a cidade sem ostentação, sem expor, de um lado, a concentração de riquezas; e, de outro, a marginalidade, a violência, a desigualdade radical e extrema. Imagino uma cidade/Fortaleza como uma grande vila do mar espalhada, arborizada, com lagoas tratadas, com praças em toda parte/local de lazer, de encontro, de namoros ingênuos; é a cidade com limites para construções à beira-mar, à beira do rio -, que democratiza, dessa forma, a passagem dos ventos, a paisagem dos verdes, sem que ninguém perca o direito ao ar puro, ao céu aberto, ao sol de toda hora. Refiro-me à cidade/Fortaleza sem mais crianças e estudantes humilhados pela merenda escolar motivadora de qualquer coisa, pelo fardamento que mais parece comprovante de residência, pelo transporte "incolore" -, que mais aponta o "enxame" provocador de suspeitas, desconfianças, abusos, disputas por espaços povoados de presenças invisíveis. A minha e a nossa cidade/Fortaleza será diferente: o "ágora" para sempre. Basta querermos.

Airton Barreto

Advogado

Morador do Vila Velha



DEPENDE DOS GOVERNADORES

A cidade dos meus sonhos é essa Fortaleza mesmo aqui, só que está faltando melhorar. O lado bom é o turista vindo pra cá e ter uma praia dessa boa, que tem os frutos do mar. E morar perto da praia é tudo mais fácil, de trabalhar, ganhar dinheiro, se divertir também. Precisa melhorar é a estrutura, os asfaltos prestarem, segurança, saúde.

A saúde é o principal, e a educação também. Na saúde, tem que ter mais médico, e não deixar o paciente morrendo, esperando. Na educação, tirar os meninos da rua, dar mais esporte e deixar o dia todo no colégio. Melhor que estar matando e roubando, e ensinando para os outros coisas ruins.

Mais polícia na rua, nas favelas também, para ir em cima do tráfico, que está viciando os "de menor" e botando para vender.

Tudo é possível naquele que crê (Bíblico, corruptela de Marcos 9:23). Depende dos governadores, dos políticos corruptos e do prefeito também, presidente e todos aqueles do Congresso, que "mamam, mamam e não fazem nada".

Reginaldo Cândido Barbosa

Vendedor feirante

Morador do bairro Vicente Pinzón

ANOS 70

A Fortaleza dos meus sonhos é uma Fortaleza dos anos 70. Era quando a nossa Beira-Martinha casa de veraneio, a praia era de coqueiro e areia e não essas barracas que enchem hoje em dia; quando existiam nossas praças arborizadas com banquinhos, onde a gente podia sentar, bater um papo, sem a violência que tem hoje.

Mas teria como resgatar a nossa Fortaleza linda e maravilhosa, se nossos administradores procurassem dar mais educação para os nossos jovens. Esse é o princípio de uma grande cidade. Através da educação, você consegue segurança, porque as pessoas vão ter uma ocupação, vão saber fazer o que é certo. Implantar uma ação social através do esporte para dar ocupação aos jovens e também construir quadras poliesportivas nos bairros, nas comunidades mais carentes.

E que a população cobre mais do seu administrador e que ele possa conversar, uma conversa aberta com o povo. Se for assim, eu acho que podemos chegar a uma situação bem melhor para a cidade e para o povo.

Martins Felipe Filho

Fotocopiador

Morador do bairro São João do Tauape



PAITT

PLANO DE AÇÕES IMEDIATAS DE TRANSPORTE E TRÂNSITO

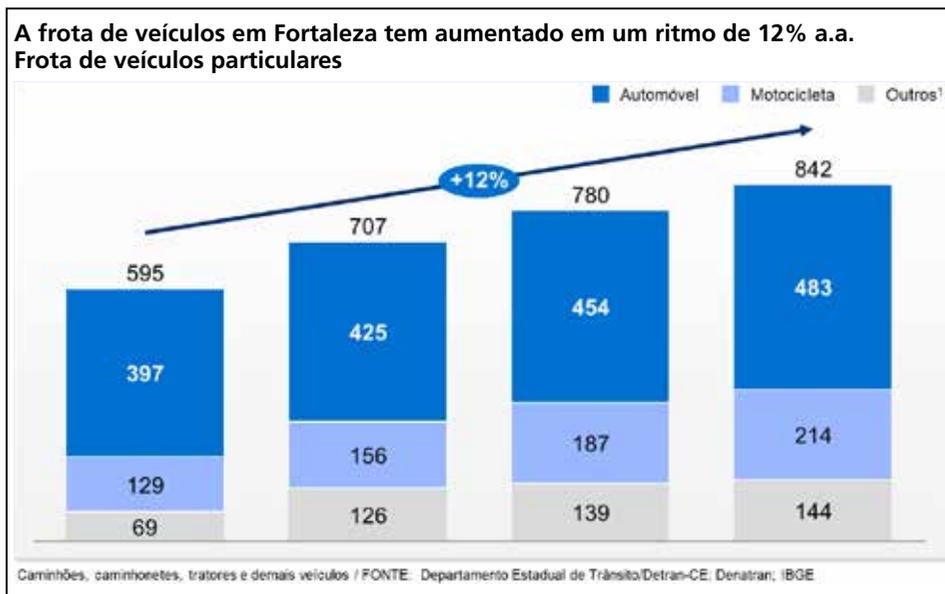
LUIZ ALBERTO ARAGÃO SABÓIA

SECRETÁRIO EXECUTIVO DA SECRETARIA MUNICIPAL
DE CONSERVAÇÃO E SERVIÇOS PÚBLICOS



Cada vez mais as cidades são acometidas por problemas que resultam em baixa qualidade de vida para sua população. O crescimento desordenado dos centros urbanos tem gerado uma grande queda nos índices de mobilidade e acessibilidade, e o cenário em Fortaleza não é diferente. A taxa de crescimento da frota em Fortaleza foi 12% ao ano entre 2009 e 2013 chegando a mais de 900 mil veículos. São aproximadamente 6.500 novos veículos adicionados à frota a cada mês, em um cenário em que o sistema de transporte público, só agora, com a implantação do Bilhete Único, voltou a transportar um número de passageiros similar ao de 20 anos atrás. A situação se agrava ainda mais, pois as ações de planejamento ao longo dos últimos anos não acompanharam esse crescimento, levando a cidade a um





nível crítico no que diz respeito ao tema da mobilidade.

Diante disso, as soluções para os problemas de trânsito e de transporte devem ser pensadas em curto, médio e longo prazo, sempre consonantes com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), priorizando os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Nesse sentido, sem o prejuízo do planejamento de médio e longo prazo, a cidade de Fortaleza necessita que ações imediatas sejam pensadas para a melhoria de suas condições de trânsito e transporte. Atualmente, essas ações de curto prazo estão sendo trabalha-

das dentro do escopo do Plano de Ações Imediatas em Transporte e Trânsito (PAITT) através da implantação de iniciativas piloto em diversas áreas da cidade, como a revisão da circulação de algumas vias, intervenções em pontos críticos de trânsito em áreas de gargalo, o novo modelo de operação e gestão do trânsito com reforço da fiscalização, o reordenamento do sistema de estacionamento rotativo, o redesenho de rotas de transporte público e a implantação do sistema de bicicletas compartilhadas. No médio prazo, ações como a implantação dos corredores de BRT, intervenções de melhoria da malha viária (como túneis, alargamento de vias) e a elaboração do Plano Cicloviário já estão acontecendo. Além disso, a reali-

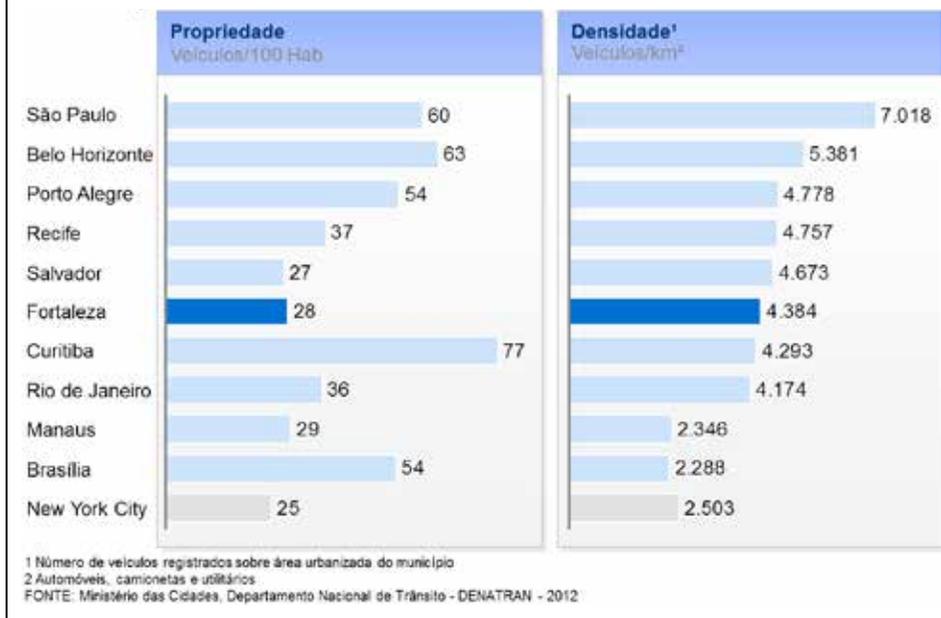
zação de uma pesquisa Origem-Destino para subsidiar o Plano de Mobilidade, instrumento que visa o longo prazo, é essencial e os editais para estas ações já estão sendo elaborados.

INICIATIVAS DO PAITT

Melhoria de pontos críticos de trânsito

- Essa iniciativa tem como objetivo a redução dos impactos de congestionamentos recorrentes, visando à melhoria dos tempos de deslocamento (sobretudo para o transporte coletivo) e a redução dos conflitos de tráfego, principalmente no tocante aos fatores de risco para segurança viária de pedestres e de ciclistas através de ações como: sincronização de semáforos; melhorias

O trânsito tende a piorar, pois a cidade ainda possui um baixo número de veículos por habitante mas com alta densidade



de sinalização; revisão do tráfego de veículos pesados; e pequenas intervenções viárias. A iniciativa piloto ocorrerá na Av. Osório de Paiva e entorno, além do Centro de Messejana.

Novo modelo de estacionamento rotativo - Essa iniciativa tem como objetivo revisar a estratégia para estacionamentos rotativos (Zona Azul) de forma a garantir a melhor gestão do espaço público, aprimorar a operação com a melhor distribuição dos tickets e fiscalização. Pretende-se redefinir o quantitativo de vagas, reordenando os estacionamentos irregulares e reforçando a sinalização. Além disso, será implantado um projeto piloto com o componente tecnológico de gestão, cobrança

e informação. A iniciativa piloto ocorrerá nos bairros do Centro e Aldeota.

Reformulação de operação e fiscalização de trânsito - Essa iniciativa consiste em implantar um novo modelo de gestão de tráfego para aumentar a eficácia e eficiência das equipes de operação e fiscalização de trânsito, engloba ações como: o refinamento das informações de campo (câmeras, semáforos, sensores), a melhoria dos indicadores para monitoramento da cidade (incidentes, infrações, congestionamento), a contratação de serviço de apoio à operação, com a incorporação de novos profissionais e aquisição de equipamentos como guinchos e painéis de mensagens variáveis, a criação

de novo protocolo de atendimento a acidentes e a criação de novos canais de coleta e divulgação de informações através de aplicativos móveis. A expectativa é de melhoria de fluidez nos corredores e vizinhanças e redução do tempo de obstruções e atendimento de ocorrências. A iniciativa piloto ocorrerá na Regional IV, com foco no bairro Montese.

Implantação do Binário Av. Santos Dumont e Av. Dom Luís - Essa iniciativa tem como objetivo promover o reordenamento da circulação do tráfego, priorizando o transporte coletivo e dando melhoria às condições do transporte não motorizado (pedestres e ciclistas), garantindo o aumento da segurança viária e a otimização

da rede semafórica. Essa ação resultará em um novo modelo coordenado para a requalificação de regiões que exercem grande influência no trânsito da cidade, uma vez que considera a implantação de faixa preferencial de transporte público, a inclusão de ciclofaixas, a regularização de estacionamentos e requalificação dos passeios. Atualmente, foi finalizada a Fase

através do Bilhete Único. Além disso, a iniciativa visa melhorar as condições de conforto e tempo de espera do usuário. Inicialmente serão contempladas as áreas da Barra do Ceará, Cais do Porto e Canindezinho.

Implantação de Sistema de Bicicletas Compartilhadas - Essa iniciativa tem como objetivo pro-

usuário poderá pegar uma bicicleta em um ponto e devolvê-la em qualquer outra estação dentro de um tempo pré-determinado, com bicicletas moldadas especialmente para o sistema, que contará ainda com travamento automático, integração com bilhete único e acompanhamento em tempo real da ocupação das estações.

Apesar de o objeto foco das



Sistema de bicicletas compartilhadas em Londres e Montreal.

1 de implantação do Binário, com a faixa preferencial de transporte público e a inclusão de ciclofaixa nas duas avenidas.

Redesenho das rotas do transporte público complementar - Essa iniciativa visa à reorganização das rotas de transporte público, em especial do transporte complementar, compreendendo um aumento da capilaridade do transporte de vans às regiões mais periféricas da cidade, potencializando os benefícios da integração

mover o incentivo ao transporte não-motorizado, o aumento do uso urbano da bicicleta, a melhoria da acessibilidade geral, o aumento do alcance do sistema de transporte coletivo e a redução dos congestionamentos. O sistema consistirá, inicialmente, em uma rede de 40 a 60 estações localizadas em regiões de uso misto do solo e ao longo de ciclovia/ciclofaixas existentes ou previstas. As estações serão dispostas com espaçamento de 300 a 700 metros, em média, entre si, onde o

ações do PAITT serem o trânsito e o transporte, as soluções viárias propostas não relegam outros aspectos urbanos ao segundo plano. As premissas e diretrizes estabelecidas para o processo promovem a equidade no uso do espaço público de circulação e no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, a melhoria nas condições



Binário Avenida Dom Luís.
Foto: Prefeitura de Fortaleza

de mobilidade e acessibilidade, a eficácia e eficiência na circulação urbana e a segurança nos deslocamentos das pessoas. Além disso, são considerados outros aspectos como a qualidade do espaço urbano construído e organizado e de suas componentes estruturantes, como a rede de espaços públicos e equipamentos urbanos, permitindo e potencializando encontros e interações entre pessoas de classes ou estilos de vida distintos em espaços legitimamente públicos.

Dessa forma, o direito de ir e vir é garantido através de um desenho urbano que envolve a requalificação dos passeios com a regularização das vagas de estacionamento existentes, nova arborização, iluminação pública e mobiliário urbano. Ao escopo do PAITT, cabe a elaboração das análises necessárias para auxiliar a tomada de decisão para essa ação de planejamento – trânsito e transportes – através de coleta de dados, simulações de tráfego, análise de cenários e definição junto aos gestores de trânsito e transporte dos projetos de circulação, sinalização, semaforização e redimensionamento da oferta de transporte público. Os projetos urbanísticos e complementares são trabalhados em conjunto com os demais atores da Prefeitura, seguindo as premissas que primam, acima de tudo, pela promoção de uma mudança de paradigma, na qual o carro deixa de ser o protagonista e a mobilidade das pessoas passa a ser privilegiada.

PLANO DE MOBILIDADE DE FORTALEZA

UM SUBPRODUTO DO PROJETO FORTALEZA 2040

SULIANO MESQUITA
ENGENHEIRO DE TRANSPORTES

As movimentações de pessoas e de cargas em uma cidade resultam diretamente da forma como os diversos usos (habitações, comércio, serviços, indústrias, sistema de saúde, áreas de lazer, dentre outros) estão dispostos no território. Dessa forma, para minimizar a intensidade desses deslocamentos deve-se reordenar o uso do solo da cidade, criando diversas centralidades que contenham todos esses usos; essas centralidades devem ser interligadas através de corredores de urbanização, que possuem alta densidade de ocupação e prioridade efetiva para a circulação do transporte público que, por ter alta demanda, torna o transporte sustentável. Essas condições reduzem

as distâncias a serem percorridas pela população e a dependência pelo uso dos transportes motorizados. Essa é a forma que pretende-se abordar o problema da mobilidade urbana de Fortaleza: de forma integrada com o urbanismo e a atividade econômica da cidade.

Observa-se que o planejamento da mobilidade urbana requer mais que ações de engenharia de transportes, já que as demandas por deslocamento são oriundas do uso do solo da cidade; sem essa abordagem essas demandas não podem ser gerenciadas de forma efetiva, e portanto, os problemas não seriam resolvidos de forma plena. Em conjunto com o reordenamento do uso do solo, devem



ser ofertadas formas sustentáveis de mobilidade para as novas linhas de desejo de pessoas e de cargas, para as diversas intensidade de viagens: em função da demanda definem-se os modos de transporte adequados. Para isso, a malha urbana e viária deverá ser redesenhada, proporcionando uso racional dos espaços públicos, áreas adequadas para a circulação a pé, boa fluidez do transporte coletivo, e garantia da segurança viária.

O sistema de circulação, parada e estacionamento de veículos de carga e de valores deve ser readequado para utilização de veículos em horários mais adequados para o meio urbano, visando garantir a fluidez e redução dos impactos

causados por esse tipo de modo. E ainda, devem ser readequados os centros de distribuição de cargas como forma de reduzir a quantidade de veículos de grande porte em circulação.

Para o gerenciamento adequado de todo o sistema de mobilidade, deve ser garantida uma estrutura de gestão municipal que seja capaz de ofertar transporte coletivo com integração física e tarifária entre todos os modos de transporte, de avaliar permanentemente a qualidade da mobilidade urbana, de se articular com outros municípios da região metropolitana, visando planejar de forma integrada as ações de mobilidade nesse âmbito, de garantir acessibilidade universal, e de

gerir sistemas de tráfego, incluindo o transporte de cargas e valores.

Ao final tem-se como produto um Plano de Mobilidade Urbana que deverá ser pactuado com toda a sociedade, e institucionalizado através de uma lei municipal, visando a garantia e continuidade da sua execução. Esse plano será capaz de: garantir a redução dos tempos de deslocamentos e das viagens motorizadas, reduzindo consequentemente a saturação viária; garantir a circulação prioritária dos transportes coletivos; priorizar a circulação a pé e por bicicleta sobre os demais modos; aproximar pessoas e; melhorar a qualidade de vida em Fortaleza.

FORTALEZA 2040

COORDENAÇÃO GERAL

IPLANFOR

EUDORO SANTANA

FCPC

FRANCISCO ANTÔNIO GUIMARÃES

EQUIPE EXECUTIVA

SEINF

ANA VETTORAZZI

SÓCIO-ECONOMIA

CLAUDIO FERREIRA LIMA

URBANISMO

FAUSTO NILO

MOBILIDADE

FRANCISCO SULIANO MESQUITA PAULA

IPLANFOR

LIA PARENTE

SCSP

LUIZ ALBERTO ARAGÃO SABOIA

SEUMA

MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ

SEPOG

MARIA APARECIDA GOMES RODRIGUES FAÇANHA

SDE

ROBINSON PASSOS DE CASTRO E SILVA

SETFOR

ROMMEL NOVAIS RAMALHO

SEFIN

VANESSA GOMES SIMONASSE

CONSULTORES

JOSÉ LIBERAL DE CASTRO

SÉRGIO C. BUARQUE

GRUPO TÉCNICO
(COMPOSIÇÃO PRELIMINAR)

URBANISMO E MOBILIDADE

BRUNO VIEIRA BERTONCINI

DELBERG PONCE DE LEON

EDER GIL TEIXEIRA PINHEIRO

FAUSTO NILO COSTA JUNIOR

FLÁVIO CRAVEIRO CUNTO

FRANCISCO EDUARDO ARAÚJO SOARES

FRANCISCO SULIANO MESQUITA PAULA

HUGO SANTANA DE FIGUEIREDO JUNIOR

RICARDO HENRIQUE MURATORI DE MENEZES

ROMEU DUARTE JUNIOR

SOCIOECONOMIA

ANTÔNIO CLAUDIO FERREIRA LIMA

CARLOS EDUARDO DOS SANTOS MARINO

CÉLIO FERNANDO BEZERRA MELO

CLAUDIA SOUSA LEITÃO

JAIR DO AMARAL FILHO

MARCOS COSTA HOLANDA

RAIMUNDO FRANCISCO PADILHA SAMPAIO



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

ANTÔNIO CLÁUDIO FERREIRA LIMA

Economista pela Universidade Federal do Ceará, com especialização em Planejamento e Projetos pelo CENDEC, do Ministério do Planejamento, e em Promoção Comercial pelo Ministério das Relações Exteriores. Técnico aposentado do Banco do Nordeste – BNB, foi presidente do Instituto de Planejamento do Ceará – IPLANCE, coordenador da assessoria técnica à bancada do Nordeste na Assembleia Nacional Constituinte, chefe da Assessoria Parlamentar do Ministério do Planejamento, superintendente geral da Federação das Indústrias do Estado do Ceará – FIEC, secretário do Planejamento e Coordenação do Ceará e assessor técnico no Senado Federal. Foi também assessor econômico da Câmara de Dirigentes Lojistas – CDL, de Fortaleza, coordenador geral de Planejamento e Gestão Estratégica do DNOCS, assessor especial da presidência do BNB, conselheiro do Conselho Regional de Economia – Corecon-CE e do Conselho Federal de Economia – Cofecon. É co-autor de “Gestão compartilhada – O pacto do Ceará”, organizador de “A questão

regional na Constituição brasileira” e autor de “A construção do Ceará – Temas de história econômica”. Foi consultor junto ao Centro Industrial do Ceará – CIC e um dos formuladores do Integra Brasil: Fórum Nordeste no Brasil e no Mundo. Atualmente, é articulista e membro do conselho editorial do jornal O POVO, de Fortaleza, e consultor de assuntos econômicos.



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

CARLOS EDUARDO DOS SANTOS MARINO

Doutor em Economia pelo CAEN da Universidade Federal do Ceará (UFC). Em 2004, obteve o título de Mestre em Economia pelo CAEN-UFC. Graduiu-se em Ciências Econômicas pela UFC em 2000. É Auditor Fiscal Adjunto da Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará (SEFAZ), instituição na qual ingressou em 1990. Desde sua admissão na SEFAZ, assumiu diversas funções gerenciais e técnicas no interior do Estado e Fortaleza. Foi Presidente do Sindicato dos Fazendários do Estado do Ceará (SINTAF-CE) no triênio 2003-2006. Foi diretor do SINTAF-CE no triênio 2006-2009. Entre 2008 e 2012, foi membro do Conselho de Administração da Caixa de Assistência dos Servidores Fazendários Estaduais (CAFAZ). Em 2012, assumiu a Presidência do Conselho Curador da Fundação Sintaf de Ensino, Pesquisa, Desenvolvimento Tecnológico e Cultural, concluindo seu mandato em 2013. No mesmo ano, assumiu a Diretoria Técnica-Científica da Fundação Sintaf. Desde 2008, é Pesquisador do Laboratório de Estudos da Pobreza (LEP/CAEN/UFC) nas áreas de Desenvolvimento Econômico, Pobreza, Desigualdade e Finanças Públicas.



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

CELIO FERNANDO

Economista, UNIFOR, Especialização em Administração Financeira, BNB, Pós-graduação em Administração Financeira, UNIFOR, Mestrado em Administração da COPPEAD-UFRJ, Mestrado em Negócios Internacionais, UNIFOR, Doutorando em Relações Internacionais, ISCSP-SUniversidade de Lisboa. Programa Executivo Internacional, Amanakey, Seminários AIMR-ABAMEC, Boston e Nova York – Mercado de Capitais. Gestão em Fundos de Pensão e Finanças, Warthon School, Penn University, Desenvolvimento Econômico Regional, Whitemore School, University of New Hampshire, Gestão de Fundos: Venture Capital and Private Equity Institute, Geórgia-Atlanta. ex-Gerente Financeiro e de Investimentos, CAPEF, ex-Diretor Banco Equatorial, Sócio-Diretor BFA –Investimentos, Professor de Finanças Internacionais, Análise de Investimentos, Análise de Viabilidade Econômica de Projetos de Pós-graduação, ex-Presidente da APIMEC, 1997/2002, 2011/2012, Missão de Analistas ADRs. NYSE. Nova York, Souza Cruz. Havana. Cuba; ex-Presidente CORECON, Ceará, ex-Membro COFECON, ex-Membro do Conselho de Melhores Práticas de Gestores de Patrimônio

da AMBIMA, Membro do Conselho do Instituto Felipe Martins de Melo 2012 – Atual. Missões de Economistas pelo COFECON/CORECON-SP : Estados Unidos, África do Sul, China, Rússia, Inglaterra, Índia, Holanda, Turquia, Egito. Palestrante de Mercado de Capitais e Conjuntura Econômica. Possui vários artigos publicados em jornais e revistas especializadas.



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

CLAUDIA SOUSA LEITÃO

Cláudia Leitão é graduada em Direito pela Universidade Federal do Ceará e em Educação Artística pela Universidade Estadual do Ceará. É mestra em Sociologia Jurídica pela Universidade de São Paulo – USP e doutora em Sociologia pela Sorbonne, Université René Descartes, Paris V. É professora do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Sociedade da Universidade Estadual do Ceará, onde lidera o Grupo de Pesquisa sobre Políticas Públicas e Indústrias Criativas e participa da Rede de Pesquisadores de Políticas Culturais-REDEPCULT, tendo sido também pesquisadora e consultora *ad hoc* do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico -CNPq. Na Universidade Estadual do Ceará criou e coordenou a Especialização em Gestão Cultural e o Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, tendo sido coordenadora do Mestrado Acadêmico em Gestão da Micro e Pequena Empresa. Foi superintendente do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC no Ceará e Secretária da Cultura do Estado do Ceará. O Programa “Cultura em Movimento: Secult Itinerante”, criado em sua gestão, rendeu-lhe o primeiro lugar do Prêmio “Cultura Viva”, do Ministério da Cultura – MinC, na categoria “Gestão Pública”. Vale ressaltar

que vários dos seus programas estaduais de cultura tornaram-se referência para programas federais do MinC, como é o caso dos “Agentes de Leitura”, dos “Mestres da Cultura Tradicional Popular”, e dos “Criativas Birôs. ex-Secretária da Economia Criativa – SEC, do Ministério da Cultura – MinC, onde foi responsável pela estruturação e institucionalização, tendo sido sua primeira Secretária de 2011 a 2013. Tem vários livros e artigos científicos publicados nas áreas das ciências sociais básicas e aplicadas, com destaque para as temáticas da memória, cultura, desenvolvimento, turismo, políticas públicas e gestão cultural. Consultora em Políticas Públicas para a Economia Criativa da Organização Mundial do Comércio (OMC) e da Conferência das Nações Unidas para Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD)



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

JAIR DO AMARAL FILHO

Pós-Doutor em Ciências Econômicas pela Université de Paris XIII e Doutor em Ciências Econômicas pela Université de Paris XIII. Atualmente é Professor Titular em Desenvolvimento Econômico do Departamento de Teoria Econômica – DTE, da Universidade Federal do Ceará – UFC. É também professor e pesquisador do Centro de Pós-Graduação em Economia – CAEN da Universidade Federal do Ceará – UFC, “líder” do Grupo de Pesquisa “Região, Indústria e Competitividade-RIC” (UFC/CNPq) e membro da REDESIST. Tem experiência na área de Economia, com ênfase em Crescimento, Desenvolvimento Econômico e Desenvolvimento Local e Regional, atuando principalmente nos seguintes temas: Brasil, Nordeste, Ceará, desenvolvimento econômico, desenvolvimento local e regional, arranjos e sistemas produtivos locais, política econômica, federalismo fiscal e estado.



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

MARCOS COSTA HOLANDA

Possui graduação em Economia pela Universidade de Fortaleza, graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Ceará, mestrado em Economia pela Fundação Getúlio Vargas – RJ, doutorado em Economia pela Universidade de Illinois e Pós-Doutorado em Economia pela Universidade de Illinois. Atualmente é Professor Titular da Universidade Federal do Ceará e consultor do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento BID. Foi fundador e primeiro Diretor Geral do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará IPECE.



EQUIPE SOCIOECONÔMICA

RAIMUNDO FRANCISCO PADILHA SAMPAIO

Natural: Fortaleza – CE

Formação: Economista, especialista em Desenvolvimento Econômico e Mercado de Capitais.

Experiência: Funcionário do Banco do Nordeste, Economista (aposentado), Instituto de Pesquisas Econômicas da UFC, Professor aposentado da UFC e da UECE, Diretor da Crédimus Crédito Imobiliário S.A, Presidente da Bolsa de Valores Regional, Presidente da Bolsa de Mercadorias do Ceará, Consultor da Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA, Vice-presidente da Bolsa Brasileira de Mercadorias – BBM, Vice – Presidente da CNBV - Comissão Nacional das Bolsas de Valores, Consultor Educacional do Instituto FA7, Coordenador Geral do Pacto de Cooperação do Ceará, Diretor do PLANEFOR – Planejamento da Região Metropolitana de Fortaleza, Membro do Conselho Consultivo das Comissões Temáticas da Assembleia Legislativa de Ceará

O que faz atualmente: Consultor Educacional do Instituto FA7, Diretor da Padilha Consultoria e Negócios Ltda., Diretor da L e P Construtora e Incorporadora Ltda.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

BRUNO BERTONCINI

Professor Adjunto do Departamento de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará. Possui Graduação em Engenharia Civil pela Universidade Estadual de Maringá (2005), Mestrado em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo (2007), na área de Planejamento e Operação de Sistemas de Transporte e Doutorado em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, da Escola de Engenharia de São Carlos, da Universidade de São Paulo, na área de Planejamento e Operação em Sistemas de Transportes (2010). Em 2011 deu início a um projeto de pesquisa de pós-doutorado no Departamento de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará, através do Programa Nacional de Pós-Doutorado (PNPD), financiado pela CAPES. Atualmente é coordenador do Grupo de Pesquisa em Trânsito, Transporte e Meio-Ambiente (GTTEMA), do departamento de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará; vice-coordenador do curso de Engenharia Civil da Universidade Federal do Ceará; e representante da UFC no Núcleo de Inteligência e Estudos em Transportes

da Confederação Nacional dos Transportes. Tem experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes, atuando principalmente nos seguintes temas: Transporte de Carga e Logística; Modelagem em transportes; Estimativa de matrizes origem-destino sintéticas; Estudo de emissões de poluentes provenientes de transporte.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

EDER GIL TEIXEIRA PINHEIRO

EDER GIL TEIXEIRA PINHEIRO, Arquiteto e Urbanista, Natural DE Recife / PE. Diretor Técnico da EBRASIL Arquitetura e Meio Ambiente: Empresa de consultoria em sustentabilidade ambiental que presta serviço para Empresas como CPFL Renováveis, Grupo PÃO DE AÇUCAR, WAL MART Brasil; SIEMENS, ENERGISA Geração; ZOPONE Engenharia; ODEBRECHT Engenharia e Construção; Serviço Social da Indústria – SESI; CLARO; EMBRATEL; TIM; VIVO; OI; AMBEV e Construtoras MRV, MARQUISE e BSPAR. Especialista em Gestão de Unidades de Conservação pelo Naturschutzzentrum Aletsch – ProNatura Institut, Suíça; Consultor Técnico Ambiental Cadastrado no Cadastro Técnico Federal de Instrumentos de Defesa Ambiental do IBAMA. Auditor Líder de Gestão Ambiental Integrada: ISO 9000, ISO 14000 e OSHAS 18000; Especialista em Construções Sustentáveis.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

FAUSTO NILO COSTA JR

Natural: Quixeramobim-Ceará

Formação: Graduado em Arquitetura pela Universidade Federal do Ceará.

Experiência: Professor das Faculdades de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará e da Universidade de Brasília. Entre as obras de edificação de uso público foi coautor juntamente com o arquiteto Delberg Ponce de León da Reforma e Adaptação da Ponte dos Ingleses, do Mercado São Sebastião, da nova Praça do Ferreira e do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

O que faz atualmente: Sócio presidente da empresa Fausto Nilo Arquitetura; Conferencista de inúmeros eventos, em âmbito comunitário ou no meio acadêmico, na cidade de Fortaleza e em várias cidades do Brasil, sempre versando sobre a temática da forma urbana, controle do crescimento urbano, mobilidade relacionada com uso do solo e em particular sobre os problemas das zonas urbanas centrais.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

DELBERG PONCE DE LEON

Data de Nascimento: 08/05/1944

Nacionalidade: Brasileira

Escolaridade: Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Ceará (UFC) – 1972.

Associações profissionais às quais pertence:

– Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Ceará – CAU/CE.

País onde teve experiência de trabalho: Brasil.
diomas – Inglês e Espanhol

Histórico dos Serviços:

Experiência como Docente:

– Professor Auxiliar de Ensino (concursado) na disciplina Conforto Ambiental da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza/CE – 1973/1978;

Experiência Técnica:

– Diretor da Empresa Arquitetos Associados Delberg P. Leon Ltda. Fortaleza/E – 1974 / 2001;

– Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1973/2001;

– Diretor do Departamento de Projetos de Edificações e Urbanismo da Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1973;

– Diretor do Departamento de Arquitetura da Empresa Municipal de Urbanização (EMURF). Fortaleza / CE – 1973;

– Presidente da Comissão para elaboração das Diretrizes Gerais do Novo Código Urbano do Município de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1973;

– Membro da Comissão para Revisão da

Legislação Municipal relativa ao Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo. Fortaleza/CE – 1978;

– Coordenador da Equipe de Elaboração do Código de Obras e Posturas do Município de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1981;

– Secretário de Urbanismo e Obras Públicas de Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1988.

Como Coordenador e Autor:

– Plano de Ação Turística do Município de Camocim – SETUR. Camocim/CE – 1999/2000;

– Parque de Exposições Agropecuárias do Estado do Ceará – DERT. Fortaleza/CE – 1998/1999;

– Projeto de urbanização de área de 597,30m² na Av. dos Expedicionários – Construtora Metro – 1999;

– Projeto de Urbanização de área de 22,74ha em Messejana – Eduardo Nunes Montenegro. Fortaleza/CE;

– Projeto de Urbanização de área de 629199,62m² - Grande Aldeota – INCORPA. Fortaleza/CE – 1976;

Como Coordenador e Coautor:

– Estudos para localização e elaboração do “Master Plan” do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras do Estado do Ceará – ASTEF. Fortaleza/CE – 2000/2001.

– Projeto do Polo Cultural da Praia de Iracema (Ponte dos Ingleses) – SEDURB. Fortaleza/CE – 1996;

– Projeto Arquitetônico e Urbanístico a Sede Regional do Centro Administrativo da Empresa Brasileira dos Correios e Telégrafos (EBCT). Fortaleza/CE – 1996;

– Projeto Urbanístico e Arquitetônico para Assentamento de Comunidade com 120 famílias em Nova Belém/Icapuí – Prefeitura Municipal de Icapuí. Icapuí/CE – 1996;

– Projeto arquitetônico e urbanístico do Mercado S. Sebastião e Praça Castro Carreira – SUMV / Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1996;

– Elaboração de Manual Técnico de Projetos para Microáreas – SEDURB – 1994;

– Projeto Urbanístico e Arquitetônico de Microáreas para Reassentamento de Populações nos Municípios de Quixadá, Maracanaú e Juazeiro do Norte – SEDURB – 1993;

– Projeto arquitetônico do Centro Cultural Dragão do Mar em Fortaleza – SUMOV. Fortaleza/CE – 1994;

– Elaboração do Termo de Referência para os Projetos dos Centros Industriais Sócio Integrados Secretaria da Indústria e Comércio. Fortaleza/CE – 1992;

– Projeto de Reforma e Urbanização da Praça do Ferreira, Prefeitura Municipal de Fortaleza. Fortaleza/CE – 1992;

– Projeto de Reurbanização da Comunidade “Língua de Cobra” com 20.000 pessoas, no bairro Pe. Andrade – COHAB-CE. Fortaleza/CE – 1989.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

FRANCISCO EDUARDO ARAÚJO SOARES

Especialização em Planejamento da Circulação em Áreas Urbanas – Departamento de Urbanismo da Universidade de Brasília – 1976; Arquitetura e Urbanismo – Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Tecnologia da UFC. Fortaleza/CE – 1970/1974.

Associações profissionais às quais pertence: Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Ceará – CAU/CE

Outras Especialidades:

Curso de Extensão em “Processos Simplificados de Tratamento de Esgotos” – Secretaria de Saúde do Estado do Ceará – 1976 (30 horas/aula); e

Curso de Extensão em “Arborização Pública” – Universidade Federal do Ceará – 1976 (15 horas/aula).

País onde teve experiência de trabalho Diretor da Espaço Plano – Arquitetura e Consultoria S / S. Fortaleza/CE – 1995 no exercício;

Superintendente da Superintendência de Desenvolvimento Urbano do Estado do Ceará, SEDURB. Fortaleza/CE – 1994/1995;

Superintendente da Superintendência do Meio Ambiente do Ceará, SEMACE. Fortaleza/CE – 1991/1993;

Diretor Técnico da Companhia de Habitação do Ceará, COHAB / CE. Fortaleza /CE – 1989/1991;

Diretor do Departamento de Infraestrutura Metropolitana da Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza, AUMEF. Fortaleza/CE – 1987/1989;

Diretor da Divisão de Planejamento

Metropolitano da AUMEF. Fortaleza/CE – 1979/1981;

Coordenador do Grupo de Trabalho para Detalhamento do Plano de Ação Imediata de Transportes e Tráfego, PAITT-ZC, AUMEF / PMF. Fortaleza/CE – 1978;

Coordenador de Projetos e Administração do Grupo de Trabalho para Implementação do PAITT-ZC, AUMEF / PMF. Fortaleza/CE – 1978; Arquiteto da Autarquia da Região Metropolitana de Fortaleza, AUMEF. Fortaleza/CE – 1976/1995.

Estudos e Projetos Previamente Elaborados que Melhor Demonstram a Capacidade do Profissional para Executar as Tarefas a Ele Atribuídas pelo Projeto

Coordenação e Elaboração do Plano Diretor Participativo para o Município de São Gonçalo do Amarante/CE, Espaço Plano – Arquitetura e Consultoria S/S – em andamento;

Elaboração do Plano Diretor Participativo para o Município de Camocim/CE, Urbi Consultores S/S – 2008/2009;

Coordenação e Elaboração do Plano Diretor Participativo para o Município de Jijoca de Jericoacoara/CE, Espaço Plano – Arquitetura e Consultoria S/S – 2007/2009;

Estudo de Acessibilidade às Estações das Linhas Sul e Oeste do Sistema Metrofor, Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, METROFOR – 2004/2005.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

FLÁVIO CRAVEIRO CUNTO

Doutorado em Civil Engineering – University of Waterloo. Waterloo / Canadá – 2004 / 2008;
Mestrado em Engenharia de Transportes – Universidade de São Paulo (USP). São Paulo / SP – 1996 / 1998; e
Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza / CE – 1988 / 1993
Associações profissionais às quais pertence:
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia – CREA / CEARÁ.
Outras Especialidades:
Modeling and Simulation of Transportation Networks – Massachusetts Institute of Technology (MIT). Cambridge / MA (EUA) – 2011;
Aperfeiçoamento Tecnológico em Topografia - 2010 ;
SACCOMANNO, Frank F ; CUNTO, F. J. C. ; DUONG, D. ; Hellinga ; PHILP, C. ; SOOKLALL, R. . Safety Implications of Mandated Truck Speed Limiters on Canadian Highways – 2008;
Bolsa de Produtividade em Pesquisa - Nível 2 - Projeto: Modelagem do desempenho da segurança viária em redes urbanas, CNPq – 2012;

Prêmio CNT Produção Acadêmica 2011, pelo trabalho “Modelos de Previsão de Acidentes de Interseções Semaforizadas de Fortaleza, em coautoria com Manoel Mendonça de Castro Neto e Davi Sales Barreira, Confederação Nacional dos Transportes – 2011;
Prêmio CNT Produção Acadêmica 2010, pelo trabalho “O Uso da Microsimulação na Avaliação do Desempenho da Segurança Viária”, em coautoria com Carlos Felipe Grangeiro Loureiro, Confederação Nacional do Transporte – 2010; e
Prêmio CNT Produção Acadêmica 2009, pelo trabalho “Modelo para Avaliação do Desempenho da Segurança Viária através da Simulação Microscópica” em coautoria com Frank F. Saccomanno, Confederação Nacional do Transporte – 2009.
País onde teve experiência de trabalho Brasil.
Experiência como Docente
Curso de especialização em Gestão de Trânsito e Transportes Urbanos – Universidade Federal do Ceará (UFC) – Disciplina: Segurança de Tráfego – 2012;
Curso de especialização em Gestão de Trânsito e Transportes Urbanos – Universidade Federal do Ceará (UFC) – Disciplina: Segurança de Tráfego – 2011;

Aperfeiçoamento Tecnológico em Topografia – 2010;
Professor Adjunto I – Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza / CE – 2009 / 2011;
Professor Assistente III – Universidade de Fortaleza (UNIFOR). Fortaleza / CE – 2000 / 2009;
Assistente de Ensino e Pesquisa - University of Waterloo. Waterloo / Canadá – 2004 / 2008.
Experiência como Técnico
Gerente Operacional de Trânsito – Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF). Fortaleza / CE – 1999 / 2004;
Consultor – Aguasolos Consultora de Engenharia Ltda. Fortaleza / CE – 1999; e
Engenheiro Civil Pleno - Empresa Industrial Técnica As (EIT). Fortaleza / CE – 1998.
Produção Bibliográfica:
Trabalhos completos publicados em anais de congressos
Cabral, L.V.P.; CUNTO, F. J. C. . Avaliação da Frequência e Severidade de Conflitos Veiculares Simulados em Interseções. In: XXVI ANPET - Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes, 2012, Joinville. XXVI ANPET - Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes – 2012.
ARAGÃO JUNIOR, D.P. ; MOREIRA, M.E.P. ; CUNTO, F. J. C. ; PEREIRA NETO, W. A. . Coleta Integrada de Dados de Acidentes de Trânsito, Um Sistema Livre para Todos. In: XXVI ANPET - Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes, 2012, Joinville. XXVI ANPET - Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes – 2012.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

HUGO SANTANA DE FIGUEIRÊDO JR

Doutorando em Economia de Negócios, PhD – Wageningen University. Wageningen / Holanda – conclusão em 2015; Master of Business Administration, MBA – Rensselaer Polytechnic Institute. Nova Iorque / Estados Unidos – 1992; e Engenharia de Aeronáutica – Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). São José dos Campos / SP – 1988.

Associações profissionais às quais pertence: Conselho Regional de Administração. País onde teve experiência de trabalho Brasil, Estados Unidos e Holanda

Experiência como Docente Professor da Universidade Federal do Ceará. Fortaleza / CE – 2007 / no exercício; e Professor da Universidade Estadual do Ceará (UECE). Fortaleza / CE – 1996.

Experiência Acadêmica Pesquisador (Cadeias Produtivas e Desenvolvimento Econômico) da Wageningen University. Wageningen / Holanda – 2011 / 2013; e Assistente de Ensino (Human Resources Management, R&D Management) do Rensselaer Polytechnic Institute. Nova Iorque / Estados Unidos – 1991 - 1992.

Experiência como Técnico Consultor Associado da McKinsey & Company Inc. – 1992 / 1996; e Sócio Gerente da PLANNER Consultoria – 1997 / 2007.

Estudos e Projetos Previamente Elaborados que Melhor Demonstram a Capacidade do Profissional para Executar as Tarefas a Ele Atribuídas pelo Projeto

Estudo de Viabilidade Econômica e de Sustentabilidade Financeira da Implantação da CEASA Baixo Jaguaribe (CE) – 2009 / 2010; Estudo sobre o Impacto dos Custos Logísticos em Setores Selecionados do Comércio Exterior do Rio Grande do Norte (RN) – 2008 / 2009; Plano de Gestão do Centro de Eventos e Cultura do Cariri (CECC) – 2009; Estudo de Localização e Viabilidade do Distrito Industrial do Cariri – 2009; Elaboração de Diagnóstico Socioeconômico Piloto das Comunidades situadas na faixa de 5km para cada lado do Eixo Leste do Projeto de Integração de Bacias do Rio São Francisco – 2008; Caracterização da Oferta e da Demanda e da Proposta de Reordenamento da Estrutura Física da Feira do Aprazível, em Sobral – 2008 / 2009; Programa de Fomento às Exportações de Micro e Pequenas Empresas, 2ª fase – 2006 / 2008; Viabilidade da Concepção Organizacional e Mercadológica da Implantação do Instituto de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação do Ceará (IPDI) – 2007; Elaboração de Estudo de Viabilidade

Socioeconômica para Recuperação do Patrimônio Histórico e Cultural do Centro de Fortaleza – 2006 / 2007; Programa de Fomento às Exportações de Micro e Pequenas Empresas, 1ª fase – 2005 / 2006; Elaboração do Levantamento e Diagnóstico da Demanda e da Oferta de Capacitação Profissional, Empresarial e de Gestores de ONGs no Pólo Ceará Costa do Sol, no âmbito do PRODETUR/CE II – 2006; Concepção Organizacional do Instituto Titan e Estudo de Viabilidade para Implantação do Parque Tecnológico Titan – 2003 / 2004; Elaboração do Estudo de Vantagens Competitivas do Centro de Fortaleza – 2003 / 2005; e Plano Estratégico e Programa de Implementação integrantes do Plano de Desenvolvimento Regional, PDR, do Maciço de Baturité – 2002.

Plano Estratégico e capacitação da equipe técnica, integrante do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, PDDU, de 7 municípios do Ceará (inclusive Barbalha, Crato e Juazeiro do Norte, na Região do Cariri) – 1998 / 1999.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

ROMEU DUARTE JR.

Natural: Belo Horizonte – Minas Gerais

Formação: Graduado em Arquitetura e Urbanismo pelo Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará-UFC, mestrado e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo.

Experiência: Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UFC.

Superintendente Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Ceará - IPHAN/CE. Presidente do Departamento do Ceará do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB/CE. Presidente da Direção Nacional do IAB. Conselheiro Vitalício do IAB; Diretor da Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura. Delegado do Brasil no Conselho Internacional de Arquitetos de Língua Portuguesa. Coordenador do Conselho de Arquitetura e Urbanismo/UFC. Coordenador da Câmara Especializada de Arquitetura do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Ceará.

O que faz atualmente: Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará. Representante titular da UFC na Comissão Permanente de Avaliação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Fortaleza e representante suplente da UFC no Conselho Municipal de Patrimônio Histórico e Cultural de Fortaleza, membro da diretoria do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Ceará.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

RICARDO MURATORI

Arquitetura e Urbanismo – Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro de Tecnologia da UFC. Fortaleza / CE – 1984.
Associações profissionais às quais pertence: Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU / CE; e
Vice-Presidente da Associação Brasileira de Escritórios de Arquitetura do Ceará – ASBEA-CE.
Outras Especialidades:
Premiações
Concurso Nacional de Projetos para revitalização da Beira Mar de Fortaleza (1º Lugar);
Concurso Nacional de Projetos para edifício sede do Tribunal Regional do Trabalho (1º Lugar);
Concurso Nacional de Projetos para Revitalização do Centro de Fortaleza e Parque da Cidade (1º Lugar);
Concurso nacional de Projetos para o Edifício Sede do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA / CE (1º Lugar);
Concurso nacional de Projetos para o Mercado Público de Sobral (1º Lugar);
Concurso local de Projetos para o Parque tecnológico TITAN PARK (1º Lugar);
Concurso Regional de Projetos para a sede do Sindicato dos Bancários do Ceará (2º Lugar);

Concurso Nacional de Projetos para o Complexo de Lazer e Ícone da cidade de Fortaleza (Menção Honrosa);
Projeto Urbanístico Para a Orla do Rio Acaraú em Sobral – Ceará (Menção Honrosa);
Concurso Nacional para anteprojeto de requalificação das delegacias da polícia civil do Ceará (3º Lugar);
Prêmio IAB-CE 2005 – Melhor edificação comercial (Prêmio IAB-CE 2005);
Prêmio IAB-CE 2007 – Melhor edificação residencial unifamiliar (Prêmio IAB-CE 2007);
e
Prêmio IAB-CE 2009 – Melhor edificação comercial (Prêmio IAB-CE 2009).
País onde teve experiência de trabalho Brasil.
Histórico dos Serviços:
Experiência como Docente
Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza / CE – 1997 / 2000;
Professor convidado do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza / CE – 1998; e

Professor convidado do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC). Fortaleza / CE – 2011.
Experiência como Técnico
Arquiteto da Arcosanti Arquitetura S/C Ltda. Fortaleza / CE – no exercício.
Estudos e Projetos Previamente Elaborados que Melhor Demonstram a Capacidade do Profissional para Executar as Tarefas a Ele Atribuídas pelo Projeto
Edifício Sede do tribunal Regional do Trabalho em Fortaleza / CE;
Passarelas de Pedestres sobre a Av. Washington Soares;
Mobiliário Urbano da Av. Beira Mar em Fortaleza / CE;
Condomínio Residencial Jardins de Portugal;
Parque da Cidade em Fortaleza / CE;
Hospital em Lavras da Mangabeira / CE;
Hospital Santa Clara de Maracanaú / CE;
Hospital do Câncer / CE;
Shopping Sul em Fortaleza / CE;
Hotel no Porto das Dunas / CE;
Câmara Municipal de Fortaleza / CE;
Centro de Apoio aos Romeiros em Juazeiro / CE;
North Shopping de Sobral / CE;
Mercado Público de Sobral / CE;
Edifício NEXTEL em Fortaleza / CE; e
Memorial da Cólera em Tauá / CE.



EQUIPE URBANISMO E MOBILIDADE

SULIANO MESQUITA

Data de nascimento: 05/05/1971

INSTRUÇÃO FORMAL:

Graduação: Engenheiro Civil (UFC, 1995);

Pós-Graduação: Mestre em Engenharia de Transportes (UFC, 2005);

OUTROS CURSOS:

Curso de gerenciamento de Transportes Urbanos – Transporte Público (GEIPOT, 2000);

Curso de gerenciamento de Transportes Urbanos – Tarifa I e II (GEIPOT, 2000);

Curso de Engenharia de Tráfego na Redução e Prevenção de Acidentes de Tráfego em Áreas Urbanas (Gold Projects, 2006);

Curso de Modelación com Software Transus (Universidade Central da Venezuela, 2007);

Curso de Mobilidade Urbana Integrada (Ministério das Cidades, 2007);

Curso de Micro-Simulação de Tráfego – Software Vissim (PTV Brasil, 2011).

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL:

DETRAN-CE; Engenheiro de Tráfego Júnior; (1996-1998);

PMF-CE; Gerente de Tráfego; (1998-2008);

PRISMMA ENGENHARIA; Sócio-Administrador e Engenheiro de Transportes (2008-atual);

PROJETOS DESENVOLVIDOS NA PRISMMA ENGENHARIA:

Participação na elaboração do Plano de Transporte Urbano de Fortaleza (2001-2004);

Estudo de impacto no trânsito e projeto dos túneis de acesso ao Centro de Eventos do Ceará (2010);

Estudos de tráfego no projeto da Nova Beira Mar (2010);

Elaboração do Plano de Mobilidade de Maracanaú/CE (2010-2012);

Micro simulação de tráfego do centro de Maracanaú (2014).



CONSULTOR

JOSÉ LIBERAL DE CASTRO

Arquiteto diplomado pela Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, atual Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Autor de projetos de edificações públicas e privadas em Fortaleza e outras cidades brasileiras.

Autor de trabalhos sobre Arquitetura e Urbanismo publicados em revistas e livros especializados.

Sócio fundador do Departamento do Ceará do Instituto de Arquitetos do Brasil (1957).

Arquiteto da Universidade Federal do Ceará - aposentado (1957-1980).

Representante honorário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Ceará (1957-1982).

Membro do Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural - Estado do Ceará.

Membro do Conselho Estadual de Cultura (1967).

Membro do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Ministério da Cultura como representante do Conselho Superior do Instituto de Arquitetos do Brasil (2001-2013).

Membro do Comitê Brasileiro de História da Arte, filiado ao Comitê International de Histoire de l'Art, Paris.

Membro do International Comitee on Monuments and Sites - ICOMOS / UNESCO.

Bolsista pesquisador da Fundação Calouste Gulbenkian, de Lisboa (1976).

Sócio efetivo do Instituto do Ceará, associação

fundada em 1887.

Medalha Rodrigo Mello Franco de Andrade/ Cinquentenário do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (1987).

Medalha do Mérito Cultural da Universidade Federal do Ceará (1988).

Medalha José de Alencar do Mérito Cultural/ Governo do Estado do Ceará (2004).

Professor Assistente da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Ceará (1959-1964).

Professor Membro da Comissão Instaladora da Escola de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará (1965).

Professor Assistente da Escola de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará (1965-1981).

Professor Docente-livre da Universidade Federal do Ceará, em História da Arquitetura / História da Forma Urbana (1981).

Professor Titular da Escola de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará por Concurso Público de Provas e Títulos - aposentado (1981-1995).

Professor Emérito da Universidade Federal do Ceará (2009).



CONSULTOR

SÉRGIO C. BUARQUE

Economista (Universidad de Chile) com mestrado em Sociologia (UFPe.), professor titular em tempo parcial da Faculdade de Ciências de Administração de Pernambuco (UPE), autor do livro “Construindo o desenvolvimento local sustentável – metodologia de planejamento” (Editora Garamond), consultor em planejamento estratégico com base em cenários e em desenvolvimento territorial com mais de 25 anos de experiência na construção de cenários e na elaboração de planos estratégicos de desenvolvimento, com destaque para os seguintes trabalhos:

Macrocenários da Amazônia - Cenários Alternativos e Normativo da Amazônia – SUDAM/PNUD - Belém - 1989/90

Cenários de Desenvolvimento Sustentável do Nordeste - Projeto ÁRIDAS - SEPLAN/PR - Brasília - 1994

Estratégia de Desenvolvimento Sustentável de Pernambuco - CONDEPE/SEPLAN-IICA - Recife - 1995.

Cenários do Mato Grosso do Sul - MACROPLAN- SEPLAN/MS - Rio de Janeiro/ Campo Grande - 1995

Cenários Sócio-econômicos da Região Polarizada pela futura UHE Belo Monte e Sistema de Transmissão Tramo-oeste – MACROPLAN/ELETRONORTE – Brasília - 2001

Metrópole Estratégica - Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – IPEA/FIDEM/Banco Mundial/Cities Alliance – Recife – 2001/2002

Estratégia Nacional de Desenvolvimento

a Longo Prazo e Plano Intercalar de Desenvolvimento de Angola – Luanda/Lisboa – 2002

Cenários do Ambiente de Negócios da Caixa Econômica Federal – CEPLAN/ Caixa Econômica Federal – 2004

Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-oeste – IICA/MULTIVISÃO/SCO - Brasília – 2005/2006

Estratégia de Desenvolvimento Sustentável de Mato Grosso (MT+20) – SEPLAN-MT – Cuiabá – 2005/2006

Plano Estratégico de Desenvolvimento da Paraíba (Paraíba 2020) – Governo do Estado da Paraíba – João Pessoa, 2007

Inovações tecnológicas e cadeias produtivas selecionadas – Dinâmica e perspectivas de desenvolvimento do Recife e cadeias produtivas selecionadas – CGEE- Recife – Novembro – 2010/2011

Pernambuco 2035 – Plano Estratégico de Desenvolvimento de Longo Prazo de Pernambuco – SEPLAG/MBC/MACROPLAN/ CEPLAN/TGI – 2013-2014 (em elaboração)



Eles não sabem, nem sonham,
que o sonho comanda a vida,
que sempre que um homem sonha
o mundo pula e avança
como bola colorida
entre as mãos de uma criança.

*Trecho de Pedra Filosofal,
do poeta Antônio Gedeão,
in Movimento Perpétuo, 1956*



**Prefeitura de
Fortaleza**