

**UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE**

**A FERROVIA E OS PROCESSOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA EM  
FORTALEZA (1915-1950)**

São Paulo

2017

RÉGIS LEITÃO SYDRIÃO

**A FERROVIA E OS PROCESSOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA EM  
FORTALEZA (1915-1950)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Cândido Malta Campos Neto

São Paulo

2017

Sydrião, Régis Leitão

A ferrovia e os processos de estruturação urbana em Fortaleza  
(1915-1950) / Régis Leitão Sydrião.- 2017.

140 f.; 30 cm.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –  
Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo, São Paulo, 2017.

Bibliografia: f. 136-140.

1. Estruturação urbana. 2. Ferrovia. 3. Belle Époque. 4. Fortaleza.  
5. Segregação. 6. Plano moderno. I. Título.

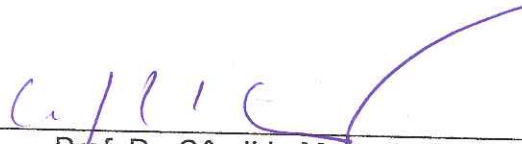
RÉGIS LEITÃO SYDRIÃO

A FERROVIA E OS PROCESSOS DE ESTRUTURAÇÃO URBANA EM  
FORTALEZA (1915-1950)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade  
de Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
Presbiteriana Mackenzie como parte dos  
requisitos para a obtenção do Grau de Mestre  
em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 05/02/2018

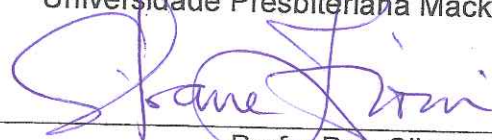
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Cândido Malta Campos Neto  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Prof. Dr. Carlos Guilherme Mota  
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Profa. Dra. Silvana Zioni  
Universidade Federal do ABC

À minha avó Rosalba, que desde pequeno me levava para caminhar pela cidade, me deixando essa grande herança que é o amor pelo centro. Ao meu avô Elísio, pela grande admiração pelo sertão.

## **AGRADECIMENTOS**

Muitos percursos e percalços fizeram parte da minha trajetória desde antes da chegada no programa de pós-graduação até a conclusão desta dissertação. Primeiramente agradeço ao meu pai, Robério, e à minha mãe, Geísa, pelo apoio incondicional aos caminhos que escolhi para a minha vida. Agradeço a todos os envolvidos: pessoas, instituições, bibliotecas e arquivos, de Fortaleza ou São Paulo, que me ajudaram de alguma forma na elaboração deste trabalho.

Gratidão ao universo, às boas energias e a mim mesmo, pela paciência, persistência e calma. Por último agradeço ao meu orientador, Professor Cândido Malta Campos Neto, cujos encontros foram essenciais para a troca de conhecimentos e estruturação da presente dissertação.

A cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro.

Eric Hobsbawm

## RESUMO

A pesquisa consiste na realização de uma narrativa em perspectiva histórica sobre a estruturação urbana da cidade de Fortaleza entre os anos de 1915 e 1950. Levantou-se um conjunto de temas pertinentes a questões sociais, históricas e urbanísticas com o objetivo de relacionar elementos estruturadores (ferrovia) e modeladores (planos urbanísticos) da cidade na primeira metade do século XX. No contexto político da República Velha até o Estado Novo de Vargas, o país se vê obrigado a modernizar suas cidades devido a uma nova ordem mundial vigente. No caso do Ceará, uma época de duas severas secas que impulsionaram a migração campo-cidade. O trabalho articula biografia específica, cartografias históricas e documentos com o propósito de fazer uma leitura das forças que atuavam para que a cidade fosse expandida e ocupada além dos limites do centro e quais os padrões podem ser notados na ocupação das áreas pela população local.

Palavras-chave: Estruturação urbana; Ferrovia; Fortaleza; Segregação; Plano moderno.



## RESUMEN

La investigación consiste en la realización de una narrativa en perspectiva histórica sobre la estructuración urbana de la ciudad de Fortaleza entre los años de 1915 y 1950. Se levantó un conjunto de temas pertinentes a cuestiones sociales, históricas y urbanísticas con el objetivo de relacionar elementos estructuradores (ferrovías) y modeladores (planos urbanísticos) de la ciudad en la primera mitad del siglo XX. En el contexto político de la República Vieja hasta el Estado Nuevo de Vargas, el país se ve obligado a modernizar sus ciudades debido a un nuevo orden mundial vigente. En el caso de Ceará, una época de dos severas sequías que impulsaron la migración campo-ciudad. El trabajo articula bibliografía específica, cartografías históricas y documentos con el propósito de hacer una lectura de las fuerzas que actuaban para que la ciudad fuera expandida y ocupada adelante de los límites del centro y cuáles patrones pueden ser notados en la ocupación de las áreas por la población local.

Palabras clave: Estructuración urbana; Ferrovia; Fortaleza; Segregación; Plan moderno.

## **ABSTRACT**

The research is made of a narrative in historical perspective on the urban structuring of the city of Fortaleza between the years of 1915 and 1950. A set of themes pertinent to social, historical and urbanistic issues was raised in order to relate structuring elements (railroads) and modellers (urbanistic plans) of the city in the first half of the twentieth century. In the political context of the Old Republic to the New State of Vargas, the country is forced to modernize their cities by cause of a new world order. In the case of Ceará, two severe droughts drove the migration from the countryside to the city. The research articulates specific bliography, historical cartographies and documents for the purpose of analyse the forces that influenced the expansion of the city, the growing beyond the limits of the Center and what patterns can be realized in the occupation of the areas by the local population.

Keywords: Urban structure; Railroad; Fortaleza; Segregation; Modern plan.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Planta de Silva Paulet (1812).....	29
Figura 2 – Planta do Padre Manuel Rêgo (1856).....	30
Figura 3 – Planta exacta da Capital do Ceará (1859).....	32
Figura 4 – Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios.....	33
Figura 5 – Quadras e lotes no traçado xadrez da área central de Fortalea.....	34
Figura 6 – Estradas de penetração para o interior.....	35
Figura 7 – Plano de expansão da cidade de Fortaleza (1863).....	36
Figura 8 – Planta de Adolfo Herbster (1988).....	37
Figura 9 – <i>Dança no Moulin Rouge</i> .....	38
Figura 10 – Moda na <i>Belle Époque</i> .....	39
Figura 11 – Praça General Tiburcio.....	41
Figura 12 – Mercado de ferro.....	42
Figura 13 – Theatro José de Alencar na década de 1920.....	42
Figura 14 – Praça do Ferreira (1930).....	43
Figura 15 – Passeio Público no início do século XX.....	44
Figura 16 – Militares armados preparam-se para atacar o Palácio do Governo.....	45
Figura 17 – Mural na entrada de Redenção.....	46
Figura 18 – Membros da Padaria Espiritual.....	47
Figura 19 – O Pão.....	49
Figura 20 – Planta Cadastral da cidade de Fortaleza (1932).....	51
Figura 21 – Plano elaborado por Nestor de Figueiredo (1933).....	54
Figura 22 – Projeção do traçado de Nestor sobre a malha de Adolfo Herbster (1875).....	55
Figura 23 – Plano de remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza.....	55
Figura 24 – Projeto para o centro por Saboya Ribeiro.....	60
Figura 25 – Urbanização do Riacho Pajeú.....	60
Figura 26 – Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza elaborado por Saboya Ribeiro, em 1947.....	61
Figura 27 – Projeção do traçado de Saboya Ribeiro sobre a malha de Adolfo Herbster.....	62
Figura 28 – Professor João Felipe no início do século XX .....	64
Figura 29 – Campo da Amélia e Estação Professor João Felipe (1900).....	64

Figura 30 – Mapa indicativo das linhas da Rede Viação Cearense de 1924.....	65
Figura 31 – Desenho da fachada do Theatro José de Alencar.....	69
Figura 32 – Caixas d’água do bairro Benfica.....	69
Figura 33 – Desenho em perspectiva do Mercado de Ferro.....	70
Figura 34 – Antigo Cine Majestic e sua estrutura metálica .....	70
Figura 35 – Escadarias de ferro do Instituto Histórico do Ceará.....	70
Figura 36 – Ponte Metálica (1910).....	71
Figura 37 – Ponte dos Ingleses.....	71
Figura 38 – Reconhecimento Parcial do Prolongamento da E.F.B. elaborada por Saturnino de Brito em 1892.....	73
Figura 39 – Ferrovias no nordeste.....	75
Figura 40 – Retirantes em Fortaleza.....	80
Figura 41 – Retirantes na estação ferroviária de Iguatu.....	82
Figura 42 – Região flagelada pela seca de 1877.....	86
Figura 43 – Estação de Arronches no início do século XX.....	87
Figura 44 – Antiga estação de Arronches na Parangaba.....	88
Figura 45 – Linhas previstas para o metrô de Fortaleza.....	89
Figura 46 – As estradas de ferro de Baturité e de Sobral em 1898.....	92
Figura 47 – Fluxos estaduais.....	93
Figura 48 – Fluxos metropolitanos.....	94
Figura 49 – Esquema de expansão da cidade de Fortaleza.....	97
Figura 50 – Espacialização dos principais edifícios da cidade em 1930.....	104
Figura 51 – Pátio e fachada interna do Theatro José de Alencar.....	106
Figura 52 – Vista aérea de Fortaleza em 1930.....	107
Figura 53 – Espacialização do perímetro urbano em Fortaleza em 1932.....	109
Figura 54 – Fortaleza vista do antigo porto na Praia do Peixe em 1908.....	110
Figura 55 – Colégio Militar de Fortaleza.....	111
Figura 56 – Loteamentos das décadas de 1930 e 1940.....	112
Figura 57 – Áreas de alta renda em Fortaleza até metade do século XX.....	113
Figura 58 – Planta da cidade de Fortaleza em 1932 com o perímetro do plano de Adolfo Herbster .....	114
Figura 59 – Localização dos campos de concentração do Matadouro e Urubu....	115
Figura 60 – Áreas de assentamentos populares até a metade do século XX.....	116

Figura 61 – Espacialização dos edifícios de Fortaleza nas décadas de 1930 e 1940.....	118
Figura 62 – Imagem aérea de Fortaleza em 1956.....	121
Figura 63 – Os três urbanistas em questão.....	123
Figura 64 – Estratégia de renovação da área por Hélio Modesto.....	125
Figura 65 – Plano Diretor de Fortaleza" elaborado por Hélio Modesto em 1962.....	126
Figura 66 – Projeção do plano de Hélio Modesto sobre a malha de Adolfo Herbster (1875).....	127
Figura 67 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 1ª etapa.....	129
Figura 68 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 2ª etapa.....	130
Figura 69 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 3ª etapa .....	131

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	15
<b>1 ANTECEDENTES HISTÓRICO DE FORTALEZA</b> .....	28
1.1 FORMAÇÃO DO TRAÇADO XADREZ E INÍCIO DAS REFORMAS URBANAS .....	28
1.2 AS PLANTAS DE ADOLFO HERBSTER .....	31
<b>2 FORTALEZA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX</b> .....	38
2.1 A CAPITAL NA <i>BELLE ÉPOQUE</i> .....	40
2.1.1 Aformoseamento e remodelação .....	40
2.1.2 Golpe militar da República Velha .....	44
2.1.3 “Pães” para o espírito .....	45
2.2 PLANOS MODERNOS PARA FORTALEZA .....	49
2.2.1 O plano de Nestor de Figueiredo (1933) .....	52
2.2.2 O plano de Saboya Ribeiro (1947) .....	56
<b>3 A FERROVIA EM FORTALEZA E NO CEARÁ</b> .....	62
3.1 A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E AS PARTICULARIDADES LOCAIS: OS INGLESES E A VIDA SOCIAL, POLÍTICA E CULTURAL DO BRASIL NO SÉCULO XIX .....	66
3.2 A ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ (EFB) .....	72
3.3 OCUPAÇÃO ESPACIAL, CONFLITOS SOCIAIS, PRIMÓRDIOS DA SEGREGAÇÃO E FAVELIZAÇÃO DE AREAS URBANAS .....	76
3.4 O RAMAL PARANGABA-MUCURIBE (1941) .....	86
3.5 A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL (EFS) .....	88
3.6 A HEGEMONIA DE FORTALEZA .....	94
<b>4 A ESTRUTURA URBANA DE FORTALEZA ATÉ 1950</b> .....	97
4.1 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E EXPANSÃO URBANA .....	97
4.2 OCUPAÇÃO E SEGREGAÇÃO NA CIDADE .....	101
4.3 ÁREAS E EIXOS DE OCUPAÇÃO .....	104
4.3.1 Centro - núcleo urbano central .....	104
4.3.2 Áreas de alta renda .....	106
4.3.3 Áreas de assentamentos populares .....	112
4.4 NOVAS CENTRALIDADES .....	117

4.5	OS RUMOS DA FERROVIA E DESTINOS DA CIDADE ENTRE AS DÉCADAS 1950 E 1970.....	119
4.5.1	<b>A RFFSA e a rede de viação cearense.....</b>	<b>120</b>
4.5.2	<b>Desenvolvimento dos planos urbanísticos.....</b>	<b>121</b>
4.5.2.1	<i>O plano de Hélio Modesto (1963).....</i>	<i>121</i>
4.5.2.2	<i>O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF (1971).....</i>	<i>126</i>
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>132</b>
	<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>136</b>

## INTRODUÇÃO

A presente dissertação surge com o intento de compreender fenômenos urbanísticos na cidade de Fortaleza na primeira metade do século XX, a partir da implantação da ferrovia. Época em que as estradas de ferro e suas locomotivas ganhavam força em virtude do avanço do capitalismo mundial e das grandes transformações provindas deste. Nas décadas seguintes à implantação da ferrovia, o Nordeste do Brasil, que sempre sofreu com a estiagem, foi assolado por secas catastróficas, fenômeno o qual adensou intensamente as cidades da região.

Tendo como um dos objetivos expôr os fatos históricos que englobam a evolução urbana de Fortaleza, intenta-se com isso observar o espaço físico construído na cidade.

O discurso médico-higienista deu embasamento para ações de embelezamento e remodelação através da elaboração de planos urbanísticos. O primeiro plano de Fortaleza teve a autoria de Silva Paulet em 1812. A partir deste, a cidade foi se estruturando e se consolidando ao longo do século XIX e XX, através dos planos seguintes. Sendo assim, intenciona-se analisar como estes planos e as ferrovias, implantadas entre últimas décadas do século XIX e a primeira metade do século XX, chegam a se relacionar.

Do plano de Adolfo Herbster (1875) aos planos de Nestor de Figueiredo (1933), de Sabóia Ribeiro (1946), de Hélio Modesto (1963) e do PLANDIRF (1971) foram várias proposições de estruturação da cidade, algumas implantadas, outras não. Assim foi sendo consolidada a malha urbana do centro de Fortaleza e de sua expansão.

O recorte histórico escolhido para a dissertação vai de 1915 a 1950. O período perpassa por décadas da Primeira República e até a república populista de Vargas. A justificativa de se abordar o que antecede ao ano de 1915 é o fato de os primeiros planos para a cidade terem sido elaborados no século XIX, perdurando e influenciando uma série de planos posteriormente elaborados. O recorte histórico é marcado por uma série de acontecimentos importantes e relevantes transformações na história do País, como: a implantação do trabalho assalariado, a instauração de um novo regime político, da ditadura ao populismo. Acontecimentos estes em grande parte desencadeados pela emergência de novas forças e valores sociais demandados pelo capitalismo, em crescente expansão pelo mundo, marcos



decisivos ao processo de construção de uma nova ordem política, social e econômica no Brasil.

A justificativa de se abordar os acontecimentos mais detalhadamente até 1950 se deve ao fato de que até esta data estava consolidada a rede de linhas férreas entre a capital e outros polos do interior. Ainda assim, julga-se necessário abordar os destinos da cidade a partir de 1950, pelo fato de que os planos elaborados até esta data só se desenvolverão e serão executados, em parte, a partir de planos elaborados nas décadas de 1960 e 1970.

Com “uma economia mudando de marcha”, inclusive título do segundo capítulo de *A Era dos Impérios* de Eric Hobsbawm, o autor traça um panorama da economia mundial, bem como aspectos políticos e sociais indissociáveis, característicos desse período, descrito pelo autor como uma segunda revolução industrial, uma época de grandes transformações.

Caracterizavam esta época: as revoluções tecnológicas, o domínio das indústrias produtoras de bens de consumo pelo mercado de massa, o crescimento acentuado do setor terciário, o avanço do coletivismo em detrimento da iniciativa individual e o aumento do papel do governo no setor público.

Segundo Hobsbawm, anos que vão de 1875 a 1914 foram de intenso crescimento e transformação para a parcela “desenvolvida” do mundo. Muito embora a miséria rondasse a maioria dos trabalhadores, que tinham na abundância da oferta de trabalho apenas um paliativo para todas as dificuldades existentes. O mundo burguês entendeu o período como *belle époque* (bela época). Todavia, fica a indagação: *belle époque* para quem?

Nos rumos desse quadro de transformações mundiais, as principais cidades brasileiras atravessaram uma série de reformas urbanas e sociais, efeitos práticos dos anseios dominantes de modernização da sociedade. Tais reformas visavam alinhar os centros urbanos locais aos padrões de civilização e progresso disseminados pelas metrópoles europeias e mundiais.

O Brasil vivia épocas de transformações em diversas áreas, influenciadas pela demanda capitalista do mundo industrial. Por mais que estas transformações iniciadas na Europa estivessem também chegando ao País, é impossível menosprezar as particularidades destas no caso das cidades brasileiras (REIS FILHO apud MOTA, 2000) e, no caso da presente dissertação, a cidade de

Fortaleza. Particularidades que serão expostas com maior detalhamento no decorrer da pesquisa.

Sobre as revoluções tecnológicas citadas acima, Françoise Choay (1996) em seu artigo *Destino da cidade europeia: séculos XIX e XX* relata sobre as demandas do capitalismo no contexto europeu em meados do século XIX. De acordo com a autora, as inovações técnicas nos domínios mais marcantes foram nos aspectos construtivos (com novas formas e técnicas de se construir edifícios e cidades, destruindo as antigas e reconstruindo ou remodelando-as), nas telecomunicações e nos transportes (que com o advento da ferrovia faz a sociedade ocidental aceder a uma mobilidade sem precedentes, se tornando o mais potente fator de densificação das cidades).

Em seu texto, Choay se utiliza de antigas teorias sobre a história das cidades e salienta expressões como *urbs* e *civitas*, na qual *urbs* constitui o aspecto físico da cidade e *civitas* a sociedade que no espaço físico vive.

Complementando Choay a respeito das transformações da arquitetura, principalmente no que tocante aos sistemas construtivos e à cidade na era industrial, Leonardo Benevolo assinala que:

Os novos sistemas de construção tornam cada vez mais difícil ajustar separadamente a aparência dos novos edifícios (com estilos históricos ou com os novos inventados pelos arquitetos de vanguarda). O trânsito mais intenso e as novas instalações urbanas – o gás, a eletricidade, o telefone, os transportes públicos sobre trilhos, na superfície ou subterrâneos – devem ser comprimidos nos espaços públicos insuficientes da cidade pós-liberal. As cidades crescem cada vez mais velozmente (Londres chega a quatro milhões de habitantes antes do fim do século XIX, e as cidades do mundo inteiro se desenvolvem agora com o ritmo das européias). Estas mudanças enfraquecem as formas de gestão tradicionais, e fazem nascer também das camadas inferiores a procura de uma renovação do ambiente construído (BENEVOLO, 1999, p. 616).

De acordo com Jucá Neto (2012), o advento dos transportes ferroviários é de extrema importância para a transformação das redes de vilas e formação de novos núcleos urbanos. A organização do espaço territorial e urbano da capitania do Ceará setecentista era composto por uma rede de vilas que foi alterada drasticamente após a implantação da primeira ferrovia na província em 1873. O fato fez com que inúmeras vilas desaparecessem, dando lugar a novas, muitas vezes às margens das linhas férreas ou próximas às estações.

No caso desta pesquisa, o trem é um elemento chave para interpretar o objeto, pois faz parte do interesse pesquisar como a cidade foi estruturada, suas ligações regionais, os bairros, áreas de ocupação e seus limites através dos trilhos do trem.

O fator climático é uma variável importante para esta pesquisa, pois ele influencia no adensamento de Fortaleza no recorte histórico escolhido. Na história do Estado do Ceará está documentado que houve três grandes períodos de seca: 1877, 1915 e 1932, e, segundo a historiadora Professora Kênia Sousa Rios (2014, p. 09), devido à intensa migração de retirantes para a capital, as classes dominantes apresentavam fortes indícios sobre as estratégias de isolamento em face da presença dos flagelados na cidade.

O professor José Liberal de Castro, fundador da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará (UFC), cita que:

No passado, realmente muitas secas tiveram consequências trágicas por falta de transportes rápidos, tanto para deslocar imediatamente os retirantes como para levar-lhes socorros de pronto; a ausência de assistência médica permitia que epidemias se ampliassem violentamente. A varíola muitas vezes matou mais do que a fome! Assim, tudo concorria desgraçadamente para formar um cenário de catástrofes que se tornaram lendárias (CASTRO, 1977, p. 13-14).

Acredita-se que por conta do fenômeno climático calamitoso, inúmeras pessoas fugiam do sertão para se abrigar nas cidades litorâneas e, no caso desta pesquisa, em Fortaleza.

Segundo Lima e Pereira (2009), os trens iniciaram suas viagens tendo como porto de partida a Estação Central na cidade de Fortaleza em 1873, seguindo as tendências mundiais demandadas pela Revolução Industrial. Foi então implantada a Estrada de Ferro de Baturité (EFB), que ligava a cidade de mesmo nome à Capital para o transporte de cargas, embora também transportasse pessoas.

A ferrovia foi decisiva, juntamente com o porto, para a dinamização da circulação de mercadorias para exportação, principalmente algodão e café, consolidando a cidade no comércio nacional e internacional, pois “graças ao porto e ao desenvolvimento da cultura do algodão, a abertura de Fortaleza para o mar acontece” (DANTAS, 2002, p. 27).

Segundo o autor:

A lógica dicotômica entre o sertão e o litoral só será questionada no início do século XIX, com a adoção de geoestratégia reforçando o papel de Fortaleza na vida econômica, política, social e cultural da capitania. A geoestratégia inscreverá Fortaleza na lógica das cidades litorâneas que se abrem para o exterior, sem abdicar, no seu caso, de herança proveniente de quadro simbólico do sertão. Constrói-se uma cidade litorânea-interiorana, que redescobre o mar continuando interiorana, ligada ao sertão (DANTAS, 2002, p. 25).

Liberal de Castro acrescenta que devido...

... a essa condição especial de LOCAL DE BALDEAÇÃO é que a Fortaleza deve sua existência. A ela, mais que a tudo, como a comprovar a afirmação que Marcel Poète, teórico e urbanista, de que as cidades nascem onde se troca de transporte” (CASTRO, 1977, p. 24).

No que tange à ferrovia, o autor supracitado afirma que a partir da Estação Central em Fortaleza a estrada de ferro:

[...] demandava de início a cidade de Baturité, tendo acabado por atingir o Crato, a 600 km do litoral, por volta de 1926. A ferrovia vai reforçar a função comercial da cidade e dar-lhe uma hegemonia que cada vez mais se ampliará (CASTRO, 1977, p. 34).

Por volta de 1870, Fortaleza adentra seus primeiros anos na era industrial e forma uma complexa rede de comércio e transportes na qual produtos primários chegavam à Capital pela ferrovia e eram exportados por navios que atracavam no porto da cidade e vice-versa.

Além da estrada de ferro de Baturité que cortava o território no sentido Sul, em 1917 parte da estação Central a Linha Norte ou EFS, cortando o território no sentido Oeste, chegando em Itapipoca em 1940 e em Sobral em 1950 (Linha Norte ou Estrada de Ferro de Sobral - EFB). Segundo Lima e Pereira (2009), a inauguração da estação de Itapipoca representa um passo avançado para a necessária ligação das duas vias férreas do Ceará, a de Baturité com a de Sobral.

Como já abordado, as secas do início do século XX contaram com um elemento de suma importância no processo migratório campo-cidade em Fortaleza: a ferrovia.

Segundo Kênia Sousa Rios:

As regiões mais atingidas pela seca aglomeravam nas suas estações de trem uma imensa quantidade de famintos. Desses lugares saíam, todos os dias, locomotivas com todos os seus vagões completamente lotados. Muitas das Estações Ferroviárias transformaram-se em espaços de grande tensão entre os retirantes e as forças policiais (RIOS, 2014, p. 19).

Os trens encurtavam a distância dos retirantes até a cidade. Diferentemente das secas anteriores, esse transporte garantia que a grande maioria chegasse viva em Fortaleza.

De acordo com Ponte (1993), naquela época havia um discurso médico-higienista muito forte para o isolamento da mendicância e da pobreza para fora do núcleo central urbano. Provavelmente, como uma das primeiras medidas de isolamento de pessoas fora do contexto do que se almejava para a cidade, que tentava assimilar modos de vida aristocráticos, foram construídos alguns asilos afastados para os que eram tidos como loucos ou mendigos.

As ferrovias que trariam o progresso para a cidade, estava trazendo a miséria que se queria longe da capital. Um grande paradoxo, pois é importante salientar que muito do que foi construído no Estado, inclusive as extensões das linhas férreas, foi com mão-de-obra sertaneja.

Temos então que a presente pesquisa envolve o tema da segregação social a partir da implantação do transporte, no caso a ferrovia, que percorria longas distâncias intermunicipais e interestaduais, estruturando e segregando as cidades por onde passaria. Já o objeto de estudo é a cidade de Fortaleza no período que vai de 1915 a 1950, com seus antecedentes históricos e reverberações nas décadas de 1960 e 1970.

A base da pesquisa desta dissertação não contempla a cidade apenas pelo lado técnico do urbanista, mas também dando enfoque à questão social que emerge intensamente em Fortaleza no recorte histórico escolhido.

Como cita Maria Stella Bresciani sobre caminhos a trilhar do percurso de escrita de história da cidade:

Uma primeira porta desvenda a cidade enquanto questão técnica, conjugando o olhar do médico com o saber do engenheiro na observação transformação do meio ambiente. [...] Uma segunda porta da cidade abre-se para a questão social, formulada a partir da

problematização econômico-política da pobreza colocada pela Revolução Francesa de 1789 e pelos movimentos de resistência dos trabalhadores na Inglaterra de finais do século XVIII (BRESCIANI, 1992, p. 12).

Temos então que o objetivo geral da pesquisa é compreender e construir uma narrativa a partir de bibliografias e materiais pertinentes ao assunto, como também em percepções urbanas e vivências no espaço construído em Fortaleza.

Percepções estas que alteram e influenciam o modo de produção do espaço construído que constitui a configuração urbana da capital cearense através do tempo, levando em conta questões sociais e econômicas, assim como as implicações da ferrovia no espaço construído já existente, e no que ainda não existia.

Como objetivos específicos, temos:

- a) analisar as narrativas construídas pelos relatórios públicos e publicações da época, bem como ideias e concepções instituídas em livros, jornais e periódicos acerca da constituição do espaço construído da cidade de Fortaleza;
- b) analisar a influência da ferrovia para o crescente adensamento da cidade naquela época, assim como observar este elemento como estruturador e segregador do espaço urbano;
- c) analisar cartografias, fotografias e demais recursos imagéticos de representação urbana que permitam observar a influência (ou não) da ferrovia na constituição física da cidade;
- d) observar e analisar a influência do fenômeno climático para intensa migração campo-cidade, tendo em vista que sempre houve migração sertaneja no Ceará, independente do período histórico.

As interpretações da realidade espacial que constitui a formação e transformação da cidade de Fortaleza são especuladas, assim como um aprofundamento sob o olhar da produção e ocupação do espaço construído.

Assim, no intuito de corresponder aos objetivos geral e específicos traçados, pergunta-se, como construção da problematização: como pode ser percebida a produção e ocupação do espaço construído em Fortaleza a partir da implantação

das estradas de ferro em Fortaleza, a partir das constatações de intenções econômicas, e quais as conseqüências para a cidade (limites, formação de bairros, novas vias, segregação) e sua estruturação nas décadas seguintes, principalmente até meados do século XX?

Enquanto referencial teórico, temos que que “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (VILLAÇA, 2012, p. 43).

Ou seja, é a espacialização das desigualdades existentes em nossa sociedade. Deste modo, o processo de expansão urbana de Fortaleza nas primeiras décadas do século XIX vai ser marcado pela separação das classes sociais e pela quebra do equilíbrio existente na urbanização anterior, onde a classe dominante habitava o núcleo central da cidade e o restante habitava áreas fora do perímetro urbano ou vilas do interior.

No que diz respeito à construção e produção do espaço físico e social, temos como um dos textos da bibliografia fundamental *A Produção do Espaço* (1986) de Sonia Barrios, no qual a autora propõe alguns dos processos que levam a esta produção. Segundo Barrios, os processos são humanos, de atribuição de valor, poder e de significado, os quais geram produtos neste espaço respectivamente econômicos, políticos e culturais-ideológicos.

O texto traz importantes reflexões e apontamentos sobre a questão do espaço físico construído e sociedade. De acordo com a autora:

[...] direta ou indiretamente, a expansão das atividades do homem sobre a terra alterou todo o espaço físico que o rodeia. O espaço físico modificado pela ação social constitui o objeto de estudo da presente reflexão teórica (BARRIOS, 1986, p. 02).

Relaciona-se assim a teoria com o objeto de estudo, pois “as relações de dominação que se estabelecem entre os homens têm como um de seus fundamentos a propriedade do espaço físico” (BARRIOS, 1986, p. 08).

A ferrovia foi implantada pelos interesses das classes dominantes visando a economia, o lucro e tendo como consequência a alteração do espaço físico construído, e com isso toda a dinâmica que futuramente se veria na cidade.

Tomando como base o objeto tema desta pesquisa, a autora propõe um esquema metodológico para o estudo do espaço construído, onde:

[...] devem ficar claros os critérios teóricos segundo os quais: a) a produção do espaço é um fato técnico em sua aparência, porém social em sua essência; b) o elemento estruturador básico das sociedades históricas são as relações de dominação e subordinação que se estabelecem entre os homens durante o processo de trabalho; c) o elemento dinamizador da totalidade social constitui os conflitos resultantes da necessidade objetiva dos grupos dominantes de manter e fortalecer sua posição de classe mediante os processos de acumulação, dos quais o espaço é o instrumento material; e d) o sistema político-ideológico, tendo por base o nível econômico, dá coesão ao funcionamento do todo social (BARRIOS, 1986, p. 24).

Raquel Rolnik em seu texto *História Urbana: História na cidade?*, nos traz questionamentos sobre o papel do historiador urbano e sobre a historiografia da cidade. Rolnik se refere a Fernand Braudel ao afirmar que as cidades funcionam como transformadores elétricos, nas quais aumentam as tensões, precipitam as trocas, agitam continuamente a vida dos homens e que nenhuma outra configuração de espaço possui. A autora então indaga:

A questão é: o historiador urbano estuda a cidade ou estuda a civilização urbana, os homens organizados no espaço urbano? E já que o fenômeno da urbanização está se disseminando na sociedade (a sociedade é urbana, cada vez mais o país é urbanizado, o mundo é urbanizado), então história urbana seria a única história; toda história seria história urbana (ROLNIK, 1999, p. 27).

Sobre o estudo da história e da historiografia da arquitetura das cidades, destaca-se como obra fundamental *O Interior da História* de Marina Waisman. A autora cita que “a História, portanto, é continuamente reescrita, e a historiografia permite a dupla leitura da matéria tratada e da ideologia do momento histórico em quem foi estudada” (WAISMAN, 2013, p. 04).

A ciência histórica não é a mera reprodução do que aconteceu. Não poderia sê-lo, mesmo a partir de um ponto de vista estritamente pragmático, pela impossibilidade de conter a totalidade dos fatos, objetos ou acontecimentos. Uma seleção é indispensável, ainda que apenas para reduzir a totalidade a uma dimensão compreensível. Em seguida virão a organização, as articulações, as valorizações, por meio das quais se tentará dotar de sentido o panorama traçado.



Porque a história não é uma simples narração: é uma sucessão de juízos (WAISMAN, 2013, p. 3).

Portanto, a história e a historiografia, principalmente no que tange a história das cidades, são bases essenciais da dissertação. A estruturação das cidades, os modos de vida em cada período histórico estão sempre em transição e em constantes processos de mudança, por isso, é necessário compreender em certa medida aspectos econômicos, culturais e históricos que atuam direta ou indiretamente na morfologia e dinâmica da cidade, através do recorte espacial e temporal pesquisado e da inovação tecnológica que era a ferrovia para a época.

De qualquer maneira, o ponto fundamental que articula a especificidade da história é a existência de uma variável fundamental: o espaço. O que caracteriza a história urbana (em contraposição a uma história na cidade) é a especificidade do foco sobre a configuração espacial. Reconhecer esta especificidade pode significar, dentro de uma leitura do processo de transformação ou da temporalidade, reconhecer um certo papel do espaço nesse processo (ROLNIK, 1999, p .27).

Milton Santos, desta maneira, define o espaço como:

[...] algo dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidade e ação humana. O espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente (SANTOS, 2008, p. 46).

Percebemos que a palavra dinâmica é utilizada para caracterizar o movimento, a transformação e até mesmo as contradições presentes no espaço. Com referência aos objetos, eles são cada vez mais produtos da ação humana através do trabalho, do que naturais, e seu valor no modelo atual está na sua eficácia, na sua contribuição para a produtividade.

Então, a cidade seria, antes de tudo, “uma concentração de pessoas exercendo, em função da divisão social do trabalho, uma série de atividades concorrentes ou complementares o que acarreta uma disputa de usos” (CARLOS, 2008, p. 51).

Assim, os elementos da estrutura urbana se dividem em dois grupos: aqueles ligados aos processos de reprodução do capital, como é o caso dos espaços

destinados à indústria, apoiada pelas atividades financeiras, comerciais, de serviços e da rede de circulação. No outro lado, situam-se as estruturas espaciais vinculadas à reprodução do trabalho, que se materializam no uso residencial e naquelas atividades que lhe auxiliam, como o lazer, os serviços, como a escola, creches, os hospitais, os transportes e a infraestrutura necessária correspondente.

Dentro desta concepção, é possível incluir um terceiro elemento, que completaria as estruturas urbanas, que são os elementos de reprodução do Estado, como aqueles que simbolizam o Poder Público em todas as suas dimensões. O tecido urbano é, então a sobreposição de várias estruturas, agindo em diferentes níveis e em diferentes épocas.

A elaboração da dissertação se estrutura no método de abordagem dialético e como método de procedimento as fontes históricas, especificamente fontes secundárias e documentais, a partir de Veyne (1992), Le Goff (1992), Pinsky (2006) e Waisman (2013), e com recursos imagéticos como o uso de fotografias, como expresso por Silva (2008) e Barthes (2012). A proposta de questionamento e interpretação dessas fontes em busca da construção de narrativas são procedimentos essenciais na construção da pesquisa, dentro da problematização própria do objeto e da disciplina em História.

Além da bibliografia fundamental e específica, é imprescindível utilizar os métodos de análise acerca da História da Cidade e do Urbanismo. Serão utilizados então as obras dos autores Brescianni (1984), Benevolo (2003), Castro (1994), Choay (2005), Reis Filho (2000) e Rolnik (1992).

Sobre as técnicas de coleta de dados, são pontuados os seguintes itens:

- a) pesquisa bibliográfica (fontes secundárias): livros, artigos, teses, dissertações, monografias, entre outras publicações que versem sobre os aspectos teóricos, metodológicos e do objeto em estudo. Os temas principais serão fundamentos teóricos e metodológicos da História, História da Cidade, Construção e Produção do Espaço Construído, Fundamentos Sociais da Arquitetura e do Urbanismo, ocupação das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX, e, em especial, Fortaleza, o fenômeno das secas e a migração campo-cidade, entre outros temas pertinentes;

- b) pesquisa documental iconográfica, que se faz fundamental para os estudos da história da forma urbana em Fortaleza naquele período. Muitas vezes, em fontes primárias; são cartografias das épocas distintas, dentro do recorte temporal proposto, além de gravuras, desenhos, fotografias e demais recursos imagéticos de registro visual da cidade de Fortaleza à época;
- c) visitas em órgãos públicos em busca de documentos, de fontes primárias e secundárias: pesquisa documental para a complementação de fontes ainda não identificadas pelo autor: além de eventuais pesquisas em campo e vivências no território onde ocorreu o objeto dessa investigação, se faz fundamental para enriquecer e contribuir com as possibilidades de coerência dos dados levantados para essa pesquisa. Um levantamento de fontes históricas em documentários, entrevistas, visitas às instituições relevantes para a pesquisa como o Museu do Ceará, o Instituto Histórico do Ceará, Universidade Federal do Ceará, Governo do Estado do Ceará e Prefeitura Municipal de Fortaleza, além de consultas em sítios eletrônicos, livros, jornais e periódicos;
- d) para a delimitação do universo de abordagem, há um recorte territorial dentro do tema mais amplo que é a cidade de Fortaleza. Além disso, há um delineamento temporal, justamente nos anos de transição entre a República Velha e Revolução de 1930 até a década de 1950.

O primeiro capítulo, denominado *Antecedentes históricos de Fortaleza*, traça um histórico da cidade a partir da segunda-metade do século XIX: épocas de reformas urbanas e aformoseamento da cidade com o plano de Adolfo Herbster.

Em seguida, no segundo capítulo é traçado o panorama histórico dos planos urbanísticos com influências modernas propostos para Fortaleza na primeira metade do século XX, tendo em vista a expansão urbana da cidade para além do traçado de Herbster.

O terceiro capítulo, denominado *A ferrovia em Fortaleza e no Ceará*, aborda os elementos que ocasionam a estruturação e segregação urbana no caso de Fortaleza, como a ferrovia, por exemplo, relacionando-a ao tema da segregação socioespacial, correspondendo à fundamentação teórica da pesquisa. Aborda, inicialmente, o papel da ferrovia e seus ramais implantados na cidade ao longo da

primeira metade do século XX, construindo-se uma relação com a ideia de segregação como rebatimento desses problemas no espaço urbano, tendo em vista todos os conflitos sociais e tensões urbanas existentes. O capítulo se conclui com a consolidação da hegemonia de Fortaleza na economia do estado na virada do século (XIX-XX).

O quarto capítulo, chamado de *A estrutura urbana de Fortaleza no século XX*, relaciona o crescimento demográfico e a expansão urbana, com o surgimento de novas centralidades, a ocupação de áreas para as elites e os primeiros assentamentos populares, assim como os destinos da ferrovia e dos planos urbanísticos propostos até 1971.

## 1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE FORTALEZA

Para um melhor entendimento, se faz necessária a compreensão da evolução urbana de Fortaleza, para isso serão considerados alguns dados relativos à história da cidade e à constituição de sua área central, através de levantamento de dados, no período que abrange as primeiras plantas e os planos de reforma elaborado por Adolfo Herbster em 1875, e as tentativas de melhorias urbanas e de controle social que começaram no fim do Império e início da Primeira República.

Estas reformas alastram-se pelas primeiras décadas do século XX, quando a cidade já exibía expressivo desenvolvimento urbano e prognosticava a caracterização de um centro integrado, espaço de trocas comerciais e simbólicas, diferente das áreas tomadas somente pela função habitacional.

Este capítulo levanta as principais ações e intervenções no sentido da organização do espaço urbano no período, a fim de examinar os aspectos da iniciativa da reestruturação espacial que a cidade estava para adotar. Depois observaremos como seu centro foi adequado às atividades socioeconômicas e culturais que a população estava passando naquela época.

Interessa aqui, que a análise destes planos permita destacar aquelas intervenções e proposições urbanísticas cujo objeto foi o centro da cidade, destacando projetos arquitetônicos e intervenções urbanísticas como alavanca para o processo de desenvolvimento urbano do local. Desse modo, pretende-se ressaltar os modelos e influências que propunham tais planos.

### 1.1 FORMAÇÃO DO TRAÇADO XADREZ E INÍCIO DAS REFORMAS URBANAS

O processo de ocupação de Fortaleza surgiu no contexto da expansão holandesa. Entretanto, Fortaleza só evoluiu da condição de simples fortificação a povoado na segunda metade do século XVII. Embora não houvesse objetivo para fundar uma povoação, vila ou cidade, isso ocorreu de forma espontânea. De acordo com Jucá (2000), sua emancipação só ocorreu por meio da Carta Régia de 1726, onde o Capitão-Mor Manuel Francês definitivamente batizou a Vila de Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção.

Para o inglês Henry Koster que transitou por Fortaleza pela primeira vez em 1810, esta era um agrupamento de ruas sem calçamento e casas derrubadas.

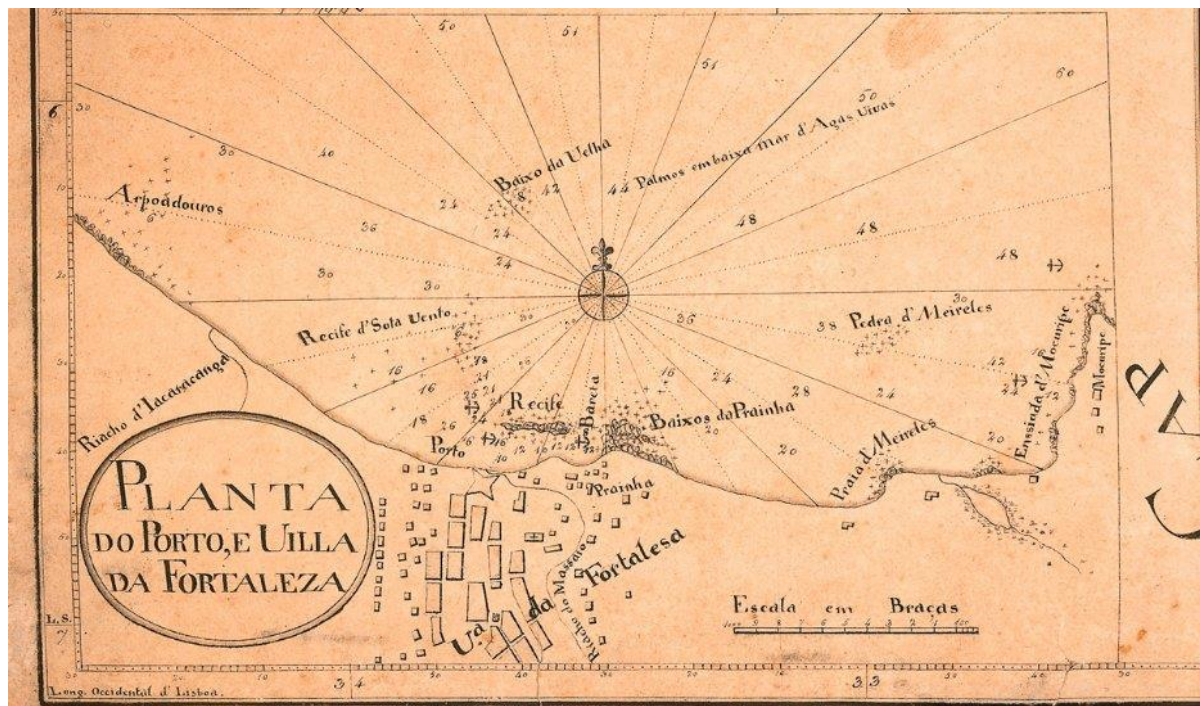
Outras dificuldades da cidade eram a ausência de transporte e porto e o pesadelo das secas. Ressaltava que as residências só possuíam o pavimento térreo e as ruas e praças não eram calçadas. A vila de Fortaleza tinha apenas 1.200 habitantes, quatro ruas centrais e um comércio restrito. (KOSTER, 1942: 34-7, 165-7 e 179 apud JUCÁ, 2000, p. 28).

Na primeira metade do século XIX, novas perspectivas de desenvolvimento para a Vila do Forte serão visíveis logo quando a capitania se torna independente e porto exportador de algodão.

As ações feitas pelos governadores da capitania na Vila do Forte foram basicamente na direção de seu desenvolvimento material e da manutenção da ordem. A partir dessas ações, a Câmara Municipal foi incentivada a solucionar problemas relativos aos aspectos físicos da Vila.

Nascido em Portugal, o engenheiro militar Silva Paulet propõe então um plano de organização física do território no ano de 1812.

Figura 1 – Planta de Silva Paulet, de 1812, aprovada pelo Conselho Municipal em 1824, um ano depois da elevação de Fortaleza à categoria de cidade. O plano de Paulet ocupava uma área diminuta e plana na margem esquerda do Riacho Pajeú



Fonte: Silva Paulet e a Cidade Xadrez.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Disponível em: <<http://www.fortalezaemfotos.com.br/2012/09/silva-paulet-e-cidade-xadrez.html>>. Acesso em 07 out. 2017.

Resumindo, pode-se dizer que o plano de Paulet consistia na criação de ruas em quadrículos no planalto localizado a Oeste do Riacho Pajeú, nas vizinhanças da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção e da sua aproximação às áreas caracterizadas pela ocupação linear nas margens deste riacho. O plano tem como destaque, também, a abertura de uma rua a Leste do riacho Pajeú, até então, obstáculo físico que impossibilitava o desenvolvimento da vila para o lado Leste.

A partir do plano de Silva Paulet, se concretizou o traçado xadrez que orientou as ações posteriores de correção e expansão do tecido urbano da cidade. De acordo com Leonardo Benevolo, a cidade tenderá a crescer com o passar do tempo e não se sabe o quanto, portanto, o desenho em tabuleiro (xadrez) pode ser expandido em todos os sentidos “tão logo seja necessário acrescentar outros quarteirões” (BENEVOLO, 1999, p. 494).

Seguindo o caminho das primeiras ações de organização física do espaço, a segunda metade do século XIX irá assistir ao primeiro indício da preocupação em estudar a malha urbana, através de um plano urbanístico que buscou organizar a expansão da cidade pelo alinhamento de ruas e abertura de avenidas.

Seguido do projeto de Paulet, em 1856, o Padre Manuel Rêgo fez o levantamento da “Planta da Cidade de Fortaleza”, porém, apresentou algumas falhas em relação à continuidade dos quarteirões já abertos na zona central.

Figura 2 – Planta elaborada pelo Padre Manuel Rêgo em 1856



Fonte: Castro (1994).

A partir desse acontecimento, percebeu-se a necessidade de utilizar um profissional para tal ação, e assim o engenheiro pernambucano Adolfo Herbster foi contratado no período entre 1859 e 1888, tendo elaborado três plantas para a cidade.

A partir da segunda metade do século XX, com a economia impulsionada devido às demandas da revolução industrial, é praticamente imposta para a cidade uma remodelação:

Atendendo a esta lógica da economia de Mercado, são implementadas medidas disciplinadoras concretizadas no espaço através dos planos, iniciados com Paulet (1823) e tendo continuidade com Adolpho Herbster (1859, 1865, 1888), e os Códigos de Postura Municipais (1835, 1865, 1870, 1879). Os Códigos de Posturas do Município de Fortaleza orientaram-se pelas leis do período imperial brasileiro que objetivaram a adoção de providências no sentido de resguardar a coletividade, visando a tranquilidade, a segurança e a saúde da população (ACCIOLY, 1990, p. 114)

## 1.2 AS PLANTAS DE ADOLFO HERBSTER (1875)

João Adolpho Herbster, ou simplesmente Adolfo Herbster, nasceu no Recife em 1826. Era filho do suiço-alemão Jean Baptiste Herbster e da francesa Marguerite Herbster. Na década de 1850 foi contratado para servir como Engenheiro da Província de Pernambuco. Radicou-se no Ceará em 1857, data em que foi admitido pela Câmara de Fortaleza. Desde então, participou da organização física da cidade. Veio a falecer em 1893. Seus projetos e obras arquitetônicas lhe conferiram renomado conceito (CASTRO, 1994, p. 57).

De acordo com Girão (1979), Herbster muito contribuiu na construção de edifícios, estradas e obras viárias.

Vale ressaltar que a capitania do “Siará” foi subordinada à capitania de Pernambuco até o ano de 1799, quando então alcançou autonomia, mesmo assim o intercâmbio entre as províncias perdurou por muito tempo, pois a Fortaleza com seu porto era ponto de baldeação entre as capitanias mais importantes, como a do Grão-Pará e Pernambuco.

Adolfo Herbster inicialmente assumiu as funções de “arruador”, organizando e esquematizando o traçado já proposto por Silva Paulet. Em 1856, assume a direção

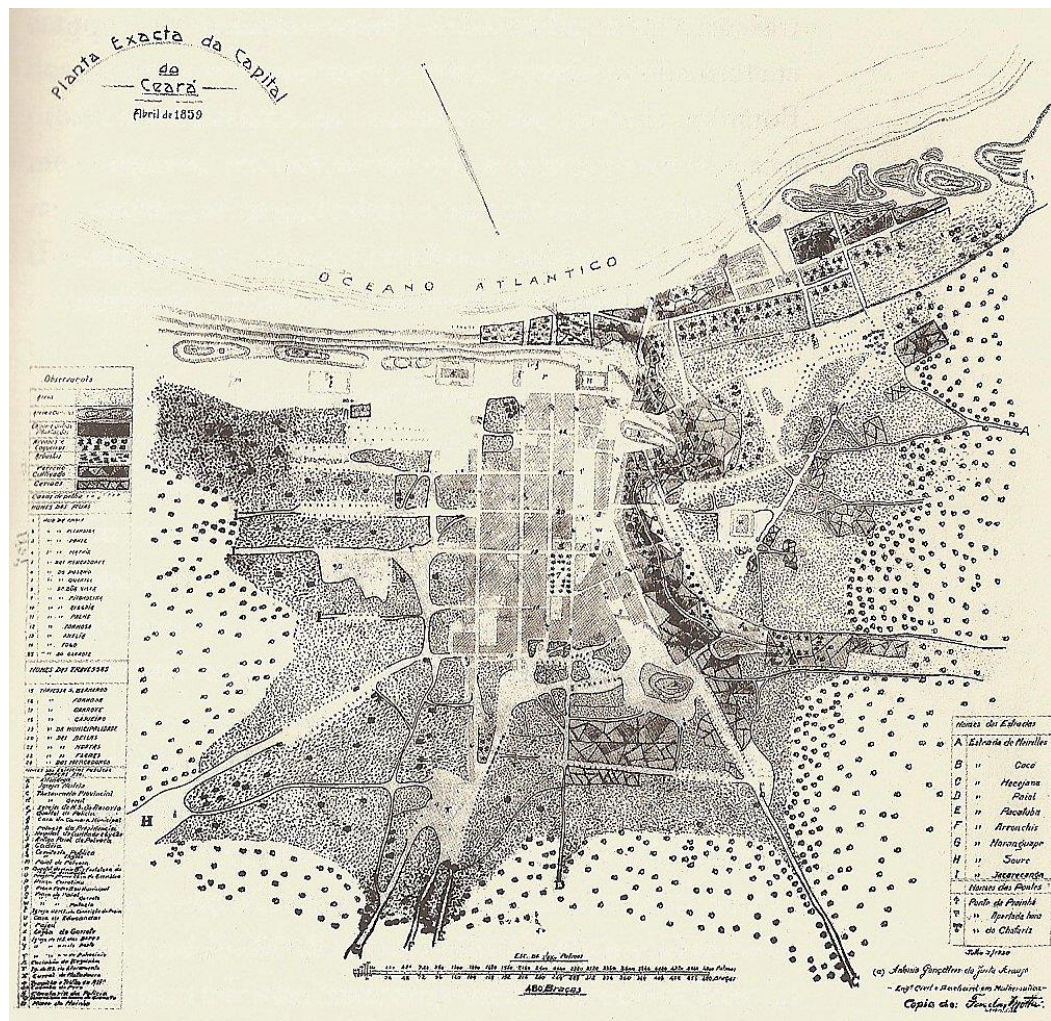


das Obras Públicas Gerais, que era anteriormente ocupada pelo engenheiro Antônio Simões Ferreira de Farias, que, juntamente com Paulet, realizou os primeiros esboços em plano da Vila de Fortaleza.

As obras não foram concluídas por Farias e coube a Adolfo Herbster a finalização de inúmeros serviços de obras públicas da capital da província: elaborou plantas urbanísticas, construiu a estrada que liga Fortaleza a Maranguape, a Ponte sobre o Riacho Pajeú, onde hoje passa a Rua Rufino de Alencar, que liga a Catedral Metropolitana ao Seminário da Prainha.

A primeira planta de Herbster para Fortaleza data de 1859 e se intitula *Planta Exacta da Capital do Ceará*, onde pode-se visualizar os caminhos de penetração do interior ao núcleo urbano central.

Figura 3 – “Planta Exacta da Capital do Ceará”, de 1859, mostra os antigos caminhos de penetração espalhando-se na periferia da cidade



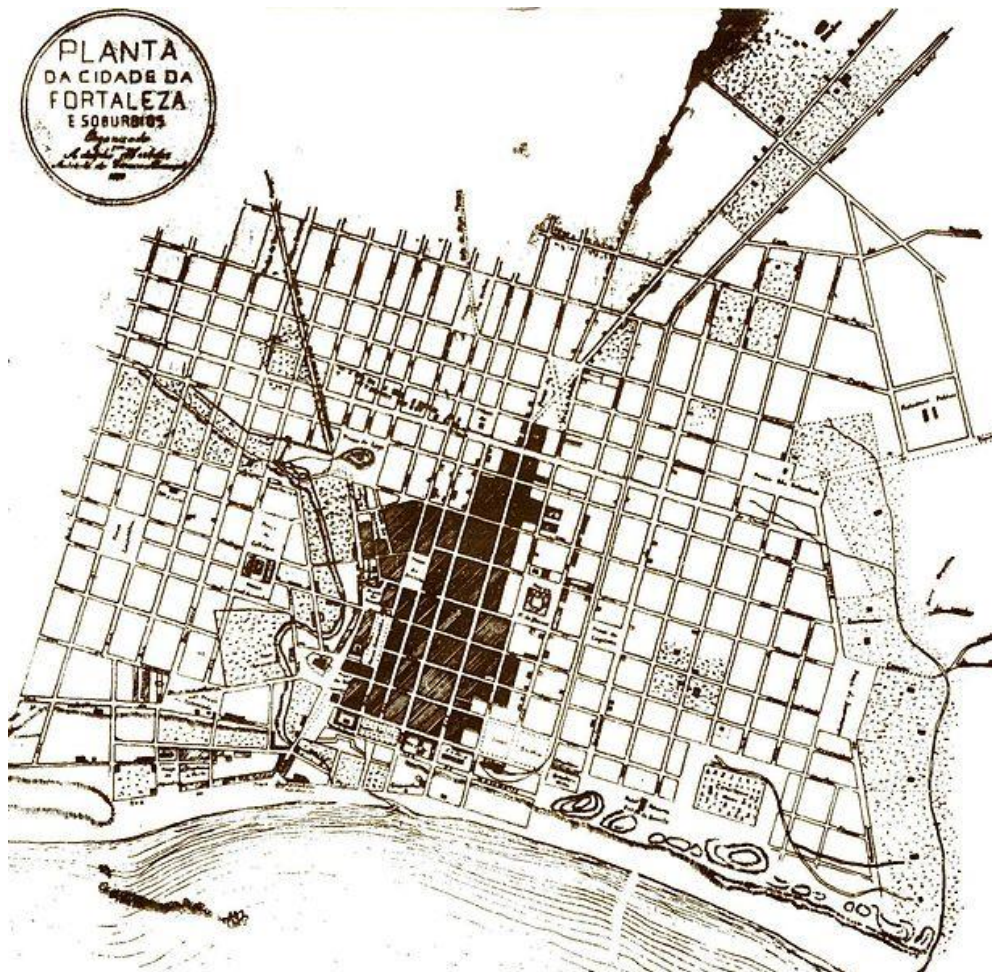
Fonte: Castro (1994).

O plano oficial de expansão viária e a consolidação de uma forma urbana previamente decidida, só foi se concretizar em 1875, batizado de *Esquema Topográfico da Cidade de Fortaleza e subúrbios*.

O arquiteto adolfo herbster apresenta um plano urbanístico em 1875 recomendando a construção de três boulevares (correspondentes às atuais ruas duque de Caxias, imperador e dom manuel) delineando o centro urbano, inspirando-se nas reformas levadas a efeito em Paris pelo Barão de Haussmann (GONDIM, 2007, p. 99).

O traçado da cidade foi ampliado por Herbster com a construção dessas ruas que formam um quadrado aberto no lado que seria a face do mar. O perímetro demarcado por essas ruas largas denota uma muralha invisível que divide duas partes do tecido, que deverão se desenvolver em tempos e lógicas distintas (DANTAS, 2002).

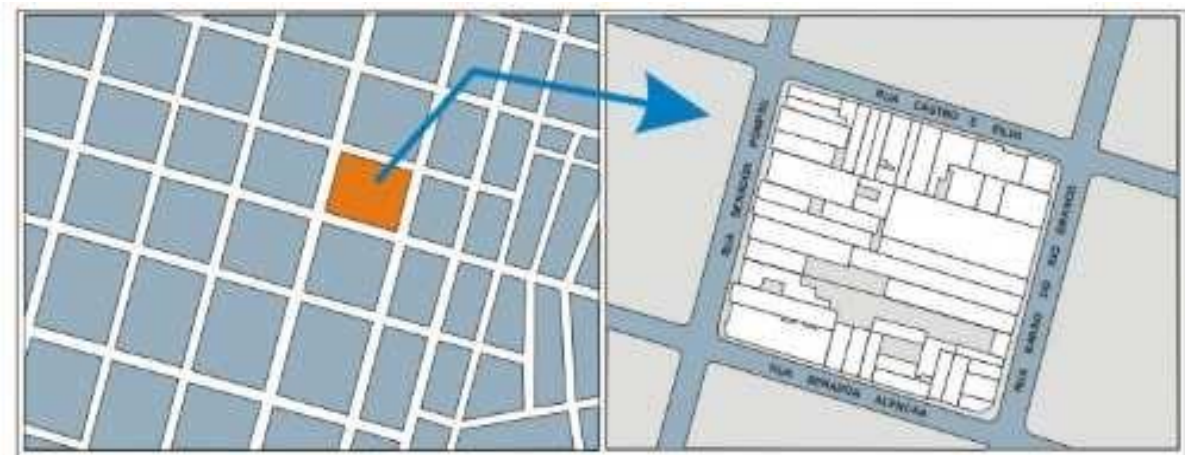
Figura 4 – Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios (1875) na qual Herbster amplia o traçado em xadrez e estabelece a cintura de ruas largas (boulevares)



Fonte: Castro (1994).

Apesar deste carácter futurista, o plano de Herbster tinha contradições, cujas principais foram: o predomínio de um método de divisão de terras caracterizado por lotes profundos e estreitos – a exemplo dos utilizados na época colonial portuguesa, que geravam uma tipologia de habitação dita casa-corredor –, afrontando o traçado afirmado como moderno; a não comunicação direta da parte urbanizada da cidade com o mar na zona de praia a Oeste do Pajeú. Além disso, o plano ortogonal extinguiu algumas radiais, e as que continuaram não possuíam ligação direta com a área central, causando uma dificuldade de acesso.

Figura 5 – Quadras e lotes no traçado em xadrez da área central de Fortaleza

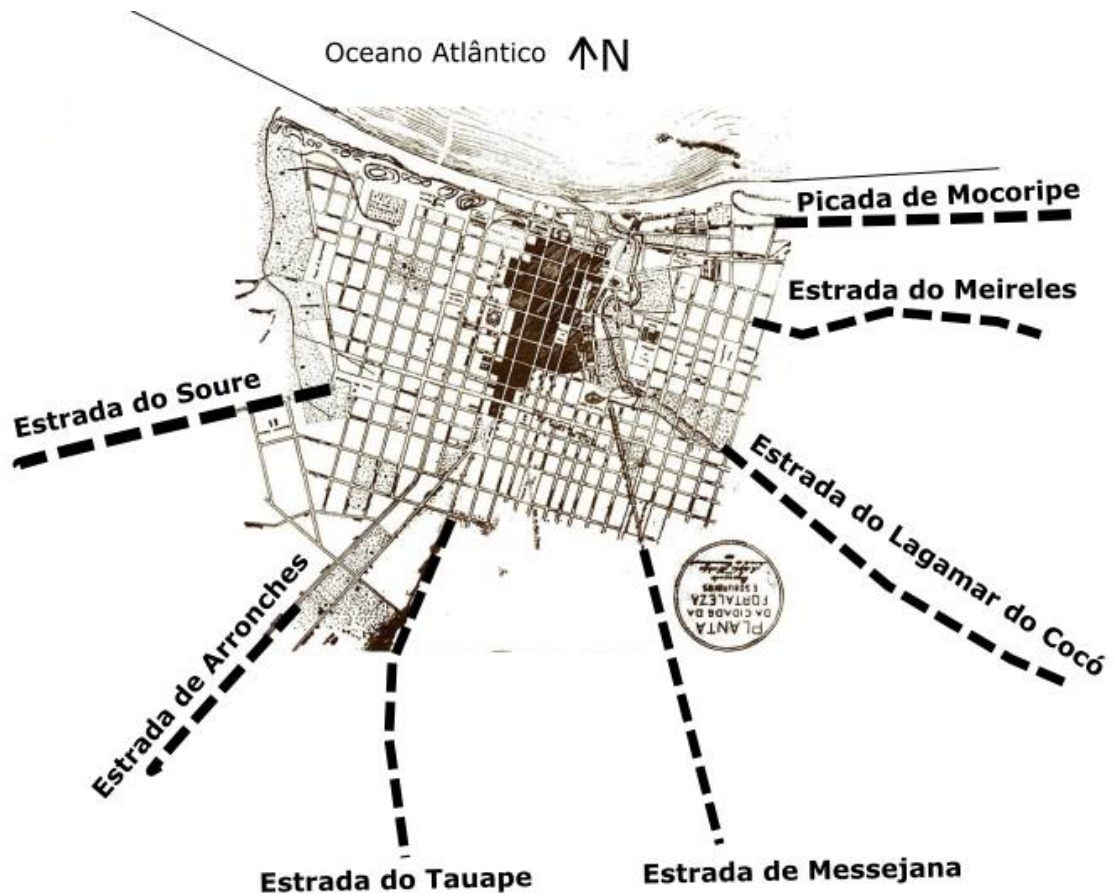


Fonte: Filho (2008).

O comprimento dos quarteirões varia de 110m a 130m. A largura das avenidas é de 22m, e das ruas entre 13,20m e 15,40m. Porém, observava-se a expansão espontânea e irregular para além desse traçado, especialmente ao longo das vias-eixos de penetração para o interior, destacando-se a ocupação das terras próximas às Avenidas: Bezerra de Menezes (Estrada de Soure), Capistrano de Abreu (Estrada da Parangaba) e Visconde do Rio Branco (Estrada de Messejana).

A partir das melhorias no sistema rodoviário, o contato do interior do Estado com a Capital tornou-se mais frequente, acentuando o estabelecimento ao longo dessas vias. Tornou-se assim, perceptível a introdução de um novo elemento à malha urbana, dando-lhe novo direcionamento, com a materialização de um sistema de vias radiais para somar ao traçado em xadrez (FORTALEZA, 1979).

Figura 6 – Estradas de penetração para o interior



Fonte: Planta de Adolfo Herbster de 1875 alterada pelo autor.

A última planta que Herbster elaborou para Fortaleza foi em 1888. A planta impressa em Paris se encontra exposta atualmente no Museu do Ceará, em Fortaleza, assim como os instrumentos com os quais trabalhava.

A expectativa de Herbster foi efetivada em relação à ocupação da área por ele projetada, e Fortaleza ganha um novo plano, o *Plano de Remodelação e Extensão* que iria considerar sua totalidade.

A malha ortogonal expandindo-se eliminou as várias radiais [antigos caminhos de penetração] [...] as que permaneceram passaram a iniciar-se em pontos relativamente distantes da parte central da cidade, algumas delas sem interligação direta com a cintura de avenidas (CASTRO, 1994 Apud ANDRADE, 2012, p. 22).

Figura 7 – Plano de Expansão da cidade de Fortaleza elaborado por Adolfo Herbster, 1863

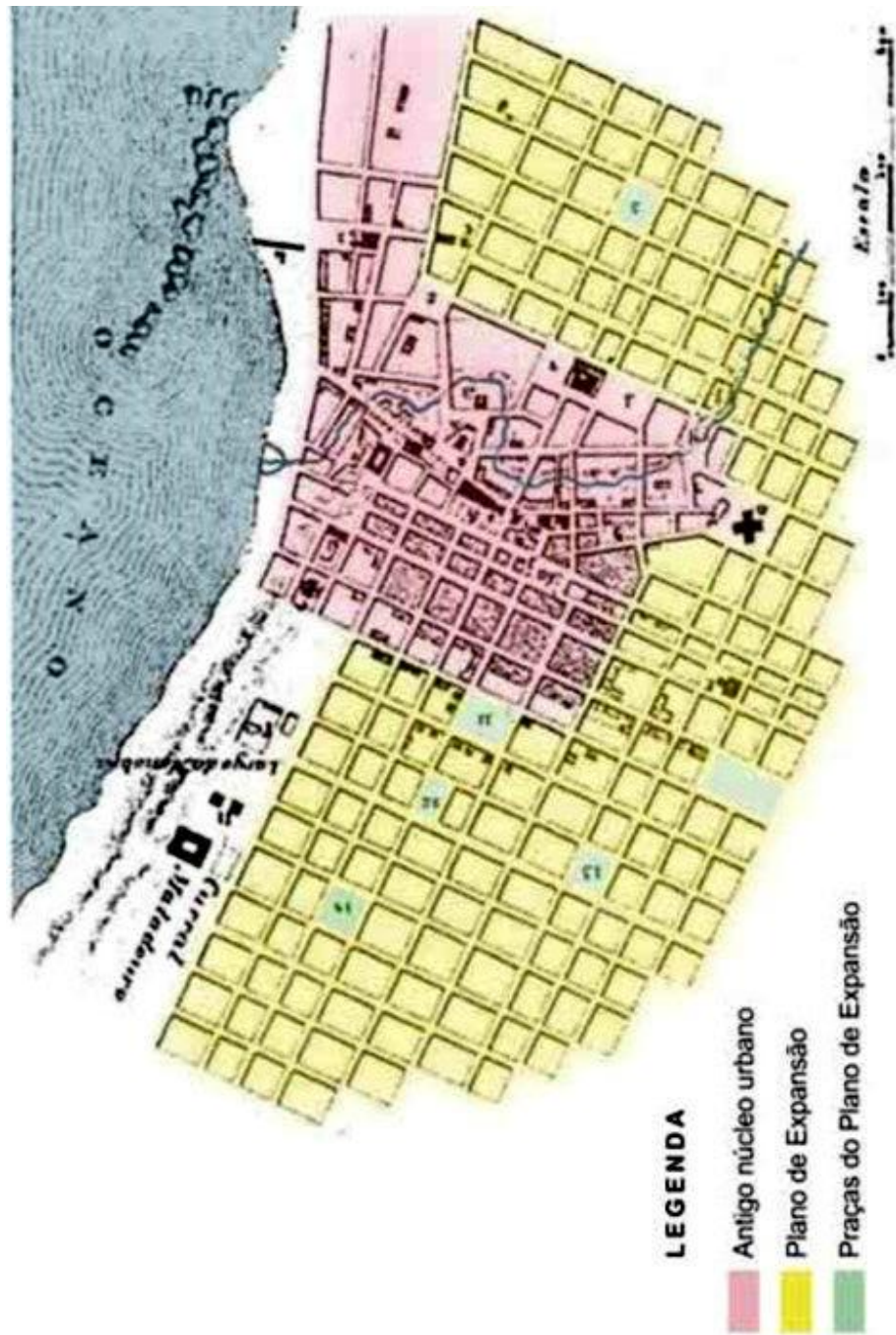
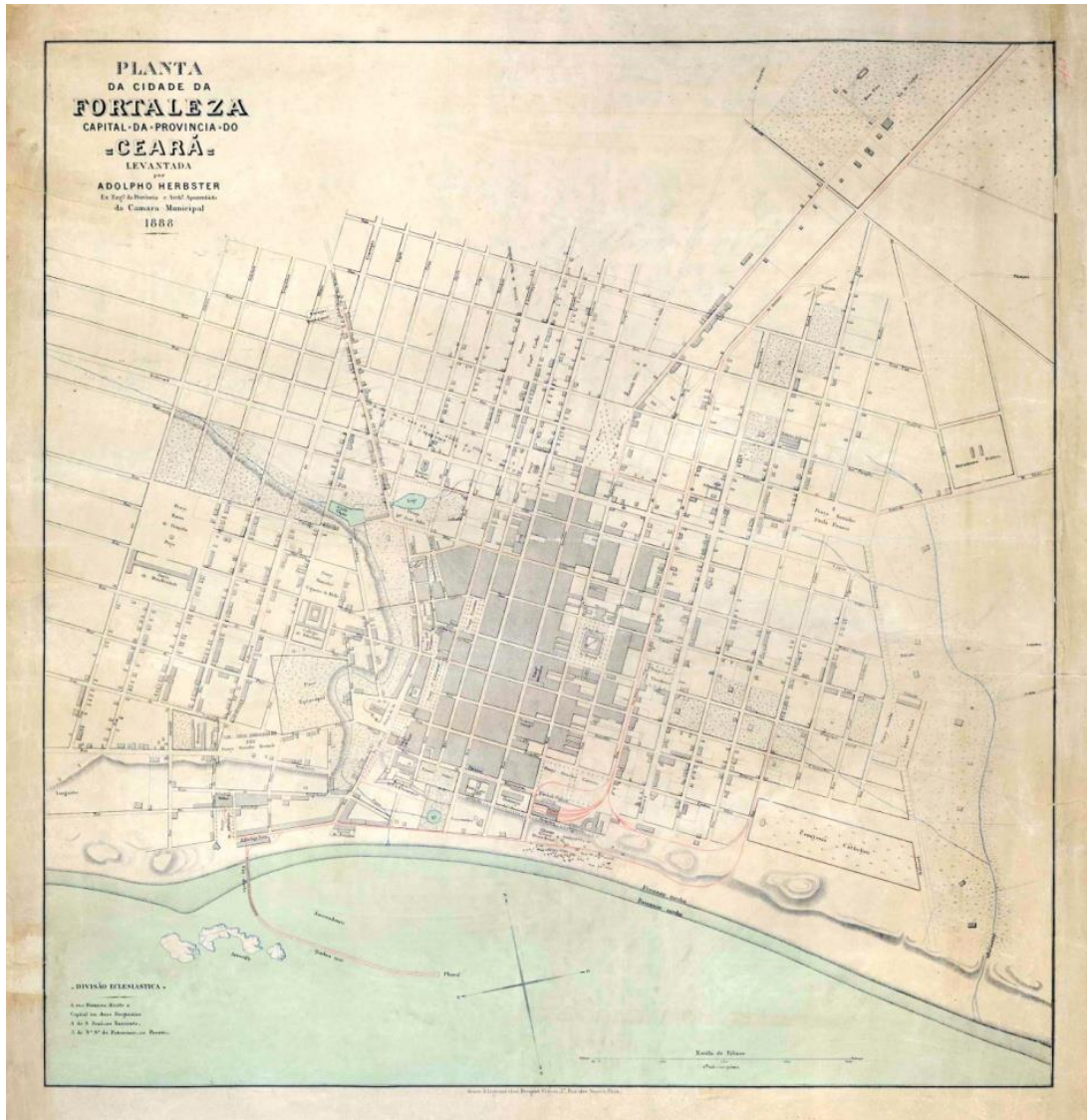


Figura 08: Plano de Expansão da cidade de Fortaleza elaborado por Adolfo Herbster, 1863.  
Fonte: Atlas do Império do Brasil por Cândido Mendes de Almeida, 1868.

Fonte: Atlas do Império do Brasil por Cândido Mendes de Almeida apud ANDRADE, 2012.

Figura 8 – Planta de Adolfo Herbster, 1888



Fonte: CASTRO (1994).

## 2 FORTALEZA NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

### 2.1 A CAPITAL NA *BELLE ÉPOQUE*

Figura 9 – *Dança no Moulin Rouge* (1890), de Henri de Toulouse-Lautrec



Fonte: [totallyhistory.com](http://totallyhistory.com) <sup>2</sup>

A chegada da elite constituída pela burguesia local, formada principalmente por comerciantes e profissionais liberais vindos de outras regiões do Brasil e do exterior e por autoridades, promoveria mudanças importantes na cidade no período que compreende as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX. Fortaleza e diversas cidades no país sofreram uma ampla influência de ideais de modernidade estética e comportamental, particularmente franceses, conhecido como *Belle Époque*.

É um termo francês cunhado para traduzir a euforia europeia com as novidades decorrentes da revolução científico-tecnológica (1850-1870 em diante). Com efeito, esse período, momento fundante do nosso mundo contemporâneo, é marcado por um intenso fluxo de mudanças que não só produziu transformações de ordem urbana,

---

<sup>2</sup> Disponível em: < <http://totallyhistory.com/wp-content/uploads/2012/12/at-the-moulin-rouge-the-dance.jpg>>. Acesso em 10 out. 2017.

política e econômica, como também afetou profundamente o cotidiano e a subjetividade das pessoas, alterando seus comportamentos e condutas, seus modos de perceber e de sentir (PONTE, 1993, p. 162).

O autor cita que a cidade passa a sofrer transformações já em “1880 mesmo, absorvendo com imediatez algumas inovações que acabavam de despondar nos centros de referência, o que demonstra o estreito contato que a capital tinha com a Europa” (PONTE, 1993, p. 162).

Figura 10 – Moda na *Belle Époque*



Fonte: Dialogando moda <sup>3</sup>

Sobre esse período marcado por profundas transformações culturais, que se traduziram em novos modos de pensar e viver o cotidiano, o autor ressalta que:

No que toca a Fortaleza, o processo remodelador que significou sua inserção na *Belle Époque* teve como base econômica as grandes exportações de algodão, através de seu porto, a partir da década de 1860. Daí em diante, a capital cearense acumulou capital, expandiu-se em todos os sentidos – comercial, populacional, espacial, cultural, etc. – e tornou-se, ainda no final do século XIX, o principal centro urbano do Ceará e um dos oito primeiros do Brasil. Empolgados com esse crescimento, a burguesia enriquecida com as vendas do

<sup>3</sup> Disponível em: <<http://dialogandomoda.blogspot.com.br/2012/04/1900-1914-la-belle-epoque-e-estilistas.html>>. Acesso em 10 out. 2017.



algodão, negociantes estrangeiros radicados na cidade, médicos e demais elites políticas e intelectuais procuraram modernizar a cidade por meio de reformas e empreendimentos que alinhassem aos padrões materiais e estético das grandes metrópoles ocidentais (PONTE, 1993, p. 183).

Novidades como a fotografia, o telefone e o telégrafo mudaram os hábitos e costumes da cidade. A cidade incorporou equipamentos urbanos e estabelecimentos como praças, teatros, cinemas, boulevards e cafés, respectivamente. Era época de reformas urbanas, embelezamento e remodelação da cidade:

Dentre outros fatos progressistas ocorridos em Fortaleza nas décadas finais do século XIX e iniciais do século XX, destacam-se: o serviço de transportes coletivos realizado por bondes puxados à burros – 1882; início de operação do cabo submarino, do sistema telefônico e telegráfico, e de caixas postais; tentativas para a construção de um novo porto, no século XIX; funcionavam os cursos superiores de Direito, Farmácia, Odontologia e Agronomia; o público toma contato com o cinema a partir de 1907; inauguração do Teatro José de Alencar – 1910. (FORTALEZA, 1979, p. 25-27)

### **2.1.1 Aformoseamento e remodelação**

A partir do plano elaborado por Herbster em 1875, uma série de iniciativas de reparo urbano são iniciadas, a fim de atender carências que impediam a tentativa de alinhar as cidades brasileiras aos padrões de desenvolvimento e progresso difundidos pelas metrópoles europeias, dentre elas intervenções com estratégias de embelezamento e saneamento dos espaços urbanos e implantação de equipamentos que correspondessem às demandas do grupo de proprietários urbanos e comerciantes atuantes na vida urbana, com a intenção de promover o reajuste social das camadas populares, especialmente pelo controle da saúde e dos comportamentos no espaço público.

De acordo com a Coordenadoria do Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – CODEF:

Na gestão de Ildefonso Albano determina-se a retificação do alinhamento das casas, para que fossem alargadas as ruas. São urbanizados alguns logradouros públicos, melhorando-se a pavimentação da cidade em função da chegada do automóvel. Os bondes elétricos remontam a 1914. (FORTALEZA, 1979, p. 28).

No início da década de 1920, o prefeito Ildelfonso Albano, que já havia ocupado o cargo no período entre 1912 e 1914, na interventoria do Coronel Franco Rabelo, nomeado governado pelo presidente Hermes da Fonseca, fora novamente nomeado prefeito de Fortaleza pelo interventor Justiniano de Serpa.

Figura 11 – Praça General Tiburcio (1932)



Fonte: Arquivo Nirez.

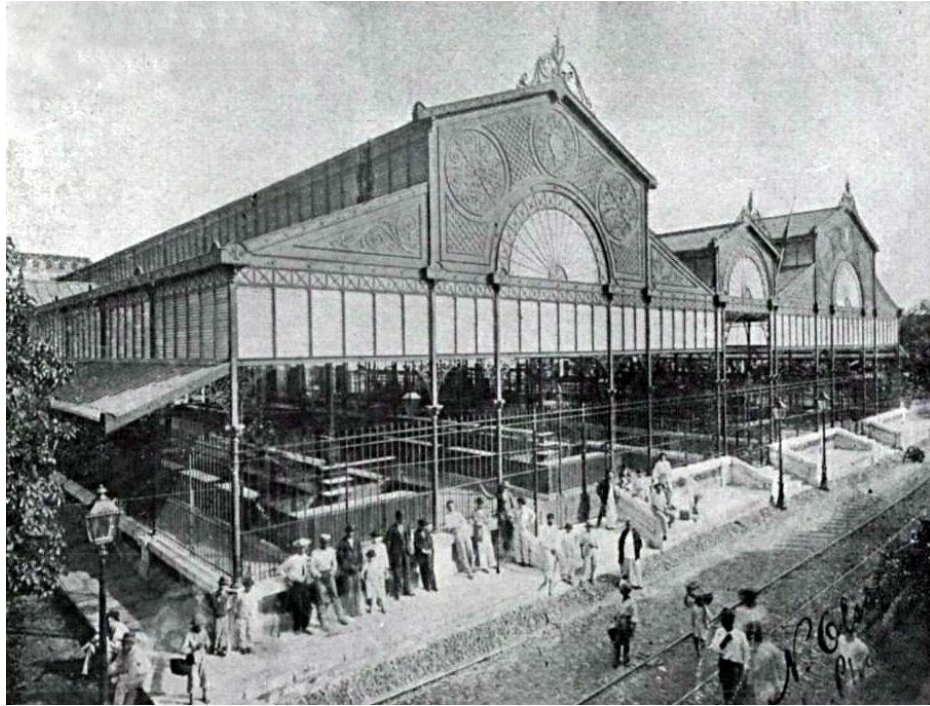
Em sua segunda administração, Albano impulsionou bastante algumas reformas de importantes lugares da cidade, como a arborização da avenida Alberto Nepomuceno, reforma e construção dos Jardins da Praça General Tibúrcio, reforma do parque da independência (atual cidade das crianças) e das calçadas de toda a região central.

O movimento de reconstrução urbana, em Fortaleza, teve como impulso o Mercado de Ferro (1897), o embelezamento das praças (1902-03) e, como já citado, a inauguração do Teatro José de Alencar (1910).

A partir dessas ações modeladoras, a paisagem urbana foi se modificando e ganhando suas primeiras mansões com belas fachadas, prédios públicos imponentes, calçamento, rede de iluminação a gás carbônico, lojas e cafés com

nomes franceses e estabelecimentos comerciais que ocuparam o entorno da Praça do Ferreira – deslocando as residências para as vias mais afastadas.

Figura 12 – Mercado de Ferro (final do século XIX)



Fonte: Arquivo Nirez.

Figura 13 – Theatro José de Alencar na década de 1920



Fonte: Arquivo Nirez.

Além do embelezamento da Capital que ocorreu por meio da reformulação das principais praças, da arborização, da iluminação das vias centrais e da construção de um Passeio Público – onde se criou um espaço em que a orla é aproveitada como elemento paisagístico –, essas ações disponibilizaram para a cidade um lugar agradável que evidenciava claramente a divisão entre lazer e trabalho e uma hierarquização social nitidamente definida. Essas ações tornaram o centro da cidade um conjunto urbano rico de atividades.

Figura 14 – Praça do Ferreira (1930)



Fonte: Arquivo Nirez.

O Passeio Público foi uma das primeiras praças a serem remodeladas de acordo com o padrão esperado pelas elites àquela época. A praça recebeu jardins, muitas árvores, lagos artificiais, estátuas clássicas, além de uma privilegiada vista para o mar, virando ponto de encontro e sociabilidade das pessoas de alta renda da cidade.

A Praça do Ferreira recebeu amplos jardins com gradil e adornos idênticos ao do Passeio Público, um coreto e cafés ao estilo francês, tendo em vista que as elites

de Fortaleza tinham Paris como referência de modernidade. Muitos sobrados, palacetes e mansões configuravam o novo perfil urbano da cidade.

Figura 15 – Passeio Público no início do século XX



Fonte: Arquivo Nirez.

### 2.1.2 Golpe militar da República Velha

O período que se seguiu à proclamação da república (15 de novembro de 1889) foi marcado por anos politicamente conturbados, e o Ceará viveu os reflexos desses tempos de golpes e revoltas. O então governador de Estado, José Clarindo de Queiroz, foi deposto em 16 de fevereiro de 1892 pela força do golpe de Floriano Peixoto, que queria fora dos governos estaduais todos os aliados de Deodoro da Fonseca. Alunos da escola militar e da marinha, usando canhões e metralhadoras, cercaram o Palácio do Governo e exigiram a renúncia do governador. Clarindo de Queiroz dispôs-se a resistir.

De acordo com Ponte (1993), na manhã de 17 de fevereiro, com o Palácio crivado de balas, Clarindo, sem munição, rendeu-se e entregou o cargo ao Coronel Bezerril, então comandante do Colégio Militar de Fortaleza.

Figura 16 – Militares armados preparam-se para atacar o Palácio do Governo e exigir a renúncia do governador Clarindo de Queiroz



Fonte: Arquivo Nirez.

Após o movimento armado que depôs o governador, o vice-governador Major Benjamin Liberato Barroso, em 18 de fevereiro de 1892, dissolveu o Congresso Constituinte cearense e convocou um novo Congresso com poderes ilimitados e constituintes para reorganizar o Estado do Ceará sobre as bases da Constituição promulgada a 16 de julho de 1891.

Esta constituição promulgada na República Velha daria autonomia às autoridades estaduais e municipais e validaria todo tipo de controle social e urbano que tivessem nessa época de intensas transformações na cidade.

### 2.1.3 “Pães” para o espírito

Na última década do século XIX, iniciam-se em Fortaleza movimentos sociais e culturais marcantes como a Padaria Espiritual e o movimento abolicionista, que influenciou de certa forma na liberação de escravos no Ceará, em 25 de março de 1884, quatro anos antes da abolição ser oficialmente decretada em todo o país, em 13 de maio de 1888.

De acordo com Linda Gondim:

Nessa *belle époque* de Fortaleza (Ponte, 2001), a vida cultural se dinamiza, como indica a criação de instituições científicas, literárias e educacionais, como a academia francesa e a padaria espiritual fundadas respectivamente em 1872 e 1892. Começa a se expandir o movimento abolicionista no Ceará: multiplicam-se as “alas libertadoras” dos partidos políticos e em 1879 é fundada em Fortaleza a associação “Perseverança e Porvir”, que acrescentava a finalidades comerciais o propósito de contribuir para a libertação dos escravos (GIRÃO, 1984; GONDIM, 2007, p. 99).

A Padaria Espiritual foi um movimento literário e intelectual que surgiu no Centro de Fortaleza em 1892 e reuniu diversos artistas, escritores, pintores e músicos. O movimento se reunia na Praça do Ferreira e questionavam através de suas publicações: o tradicionalismo, os valores do clero e da burguesia local.

Foi nesse período da *Belle Époque*, de efervescência cultural e política que surgiram famosos cafés na Praça do Ferreira, praça que juntamente com o Passeio Público eram os principais pontos de diversão dos jovens fortalezenses, assim como o local de reunião de intelectuais e artistas.

Figura 17 – Mural na entrada de Redenção. O município recebe esse nome por ter sido a primeira cidade brasileira a libertar todos os seus escravos



Fonte: Panoramio <sup>4</sup>

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://static.panoramio.com/photos/large/112260865.jpg>>. Acesso em 17 out. 2017.

Figura 18 – Membros da Padaria Espiritual



Fonte: Arquivo Nirez.

Contestando valores da época da cidade e do país, “o movimento foi pioneiro na divulgação de idéias modernas na literatura do Brasil. Tinham por influência grandes nomes da literatura nacional e mundial” (PONTE, 1993, p. 89).

Tida por eles próprios como um grupo de rapazes e letras, a Padaria nasceu em um famoso quiosque da Praça do Ferreira.

Antônio Sales foi o idealizador e o responsável pela originalidade do grupo junto a Lopes Filho, Ulisses bezerra, Sabino Batista, Álvaro Martins, Temístocles Machado e Tibúrcio de Freitas.

Fica organizada, nesta cidade de Fortaleza, capital da "Terra da Luz", antigo Siará Grande, uma sociedade de rapazes de Letras e Artes, denominada – Padaria Espiritual, cujo fim é fornecer pão de espírito aos sócios em particular, e aos povos, em geral (O OPERÁRIO, 1892, apud RODRIGUES, 2013, p. 165).

Os "padeiros" assinavam seus textos com pseudônimos, o que geralmente causava espanto ou admiração das pessoas, pois muitos dos pseudônimos remetiam a elementos nacionais ou regionais, populares, ou, ainda, eram neologismos, o que foi uma forma de criticar o academicismo presente nas associações literárias de até então. De acordo com Ponte:

Antônio Sales, considerado o idealizador da Padaria Espiritual, foi Moacir Jurema, Adolfo Caminha foi Félix Guanabario, Jovino



Guedes foi Venceslau Tupiniquim, Lívio Barreto foi Lucas Bizarro, entre outros “rapazes de letras e artes”, isto é, integrantes da Padaria Espiritual que adotaram pseudônimos considerados ousados, naquele contexto (PONTE, 1993, p. 92).

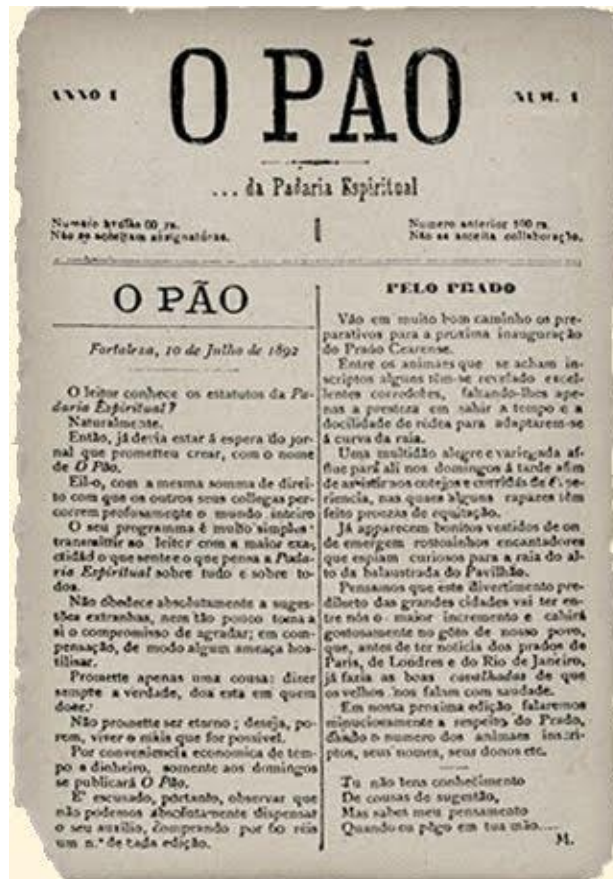
Um dos principais objetivos do grupo era promover o gosto pela literatura na sociedade, isto é, estabelecer uma sociedade literária renovada em seu tempo, considerando o desinteresse literário da sociedade cearense da época.

Uma das publicações escritas por Antônio Sales foi transcrita em um jornal da então Capital Federal, o Rio de Janeiro, o que deu notoriedade ao movimento. Seu lema era “alimentar com pão o espírito dos sócios e da população em geral”. Os padeiros fizeram circular 36 números de *O pão*, até que, em dezembro de 1898, depois de seis anos de atividades, a padaria fecha.

Paralelamente ao movimento da Padaria, acontece a fundação da Academia Cearense de Letras, 15 de agosto de 1896. Trata-se da primeira academia de letras do País, antes, portanto da fundação da própria Academia Brasileira de Letras.

[...] a iniciação literária no Ceará liga-se ao liceu, que começou a funcionar em 1845, mais do que a influencias exteriores, e, por motivos óbvios, teve nos jornais o instrumento principal, visto como os jovens não dispunham de meios para publicar livros. O movimento alcançou maior intensidade no decênio 1870-1879 quando o cearense José de Alencar, na corte, já se havia firmado como um dos mais insignes homens de letras do império oferecendo-se à imitação de seus conterrâneos (NOBRE, 1974, p. 63).

Figura 19 – O Pão



Fonte: O Pão.<sup>5</sup>

## 2.2 PLANOS MODERNOS PARA FORTALEZA

De acordo com Ponte (1993), na segunda metade do século XIX, a modernização de Fortaleza passa a ter certa urgência devido ao crescente fluxo econômico na cidade. Visando à racionalização do espaço urbano, além do embelezamento, as reformas tinham como objetivo atender as necessidades de circulação de pedestres e veículos.

Um dos fatores característicos dessa modernização na cidade é a racionalização do espaço através do traçado, também conhecido como:

Grelha, quadrícula, trama reticular, tabuleiro, plano ortogonal, plano em xadrez. Todos estes termos servem para designar as linhas cruzadas que remetem a uma forma elementar de fazer ruas e edifícios no interior desses limites, dando origem a um dos mais antigos traçados urbanos. O historiador Joseph Rykwert afirma que as primeiras plantas ortogonais para

<sup>5</sup> Disponível em: <<https://tinyurl.com/ydy1qdol>>. Acesso em 07 nov. 2017.

as cidades gregas resultam de antigos ritos e cosmogonias incorporadas às práticas dos agrimensores e geômetras (RYKWERT, 2006, apud FILHO, 2008).

O traçado português herdado pela cidade em seu núcleo original, posteriormente reformulado por Silva Paulet e planejado por Adolfo Herbster, servirá de base para os principais planos urbanísticos propostos para Fortaleza ao longo do século XX. De acordo com Filho (2008, p. 6), o traçado em xadrez de Herbster dará à cidade a possibilidade de expansão “ao longo do século XX, neutralizando quaisquer outras lógicas dentro de seus limites”.

A intensificação da expansão urbana da cidade de Fortaleza teve como marco a década de 30. Comparando a ocupação desorganizada ao longo das vias de ligação com o interior com a área de ocupação projetada por Herbster, podemos perceber com nitidez o grande avanço dos fluxos migratórios a partir de 1932, um ano de seca em todo o estado.

De acordo com Souza (1978), dados censitários atestam o crescimento da população de Fortaleza entre os anos de 1920 e 1940 como sendo da ordem de 129,4%. O acréscimo populacional devido ao fluxo migratório iria repercutir espacialmente, provocando o rápido crescimento da cidade, verificado pela ampliação constante do espaço urbano que, facilitada pela ausência de obstáculos físicos, veio a configurar uma população dispersa em baixas densidades urbanas.

Esse tipo de dispersão juntamente com o grande processo de migração de pessoas vindas do campo em condições precárias, acabou servindo de substrato ao surgimento dos primeiros conjuntos chamados de “favelas”. Estas, instaladas nas áreas periféricas e não urbanizadas da cidade, tinham pouquíssimos recursos e serviços urbanos, além disso, o número de desamparados emergia e começava a fugir do controle das autoridades municipais. Junto com esta expansão não planejada, observa-se o domínio espacial do comércio no núcleo central e o afastamento das habitações das classes médias que passam a ocupar os bairros Jacarecanga, Praia de Iracema e no Outeiro, reforçando a condição de segregação sócio-espacial entre ricos e pobres (PONTE, 1993). Esses fatores foram relevantes para incentivar a elaboração de um novo plano urbanístico que considerasse a cidade de modo global, tendo o plano de Herbster como inspiração.

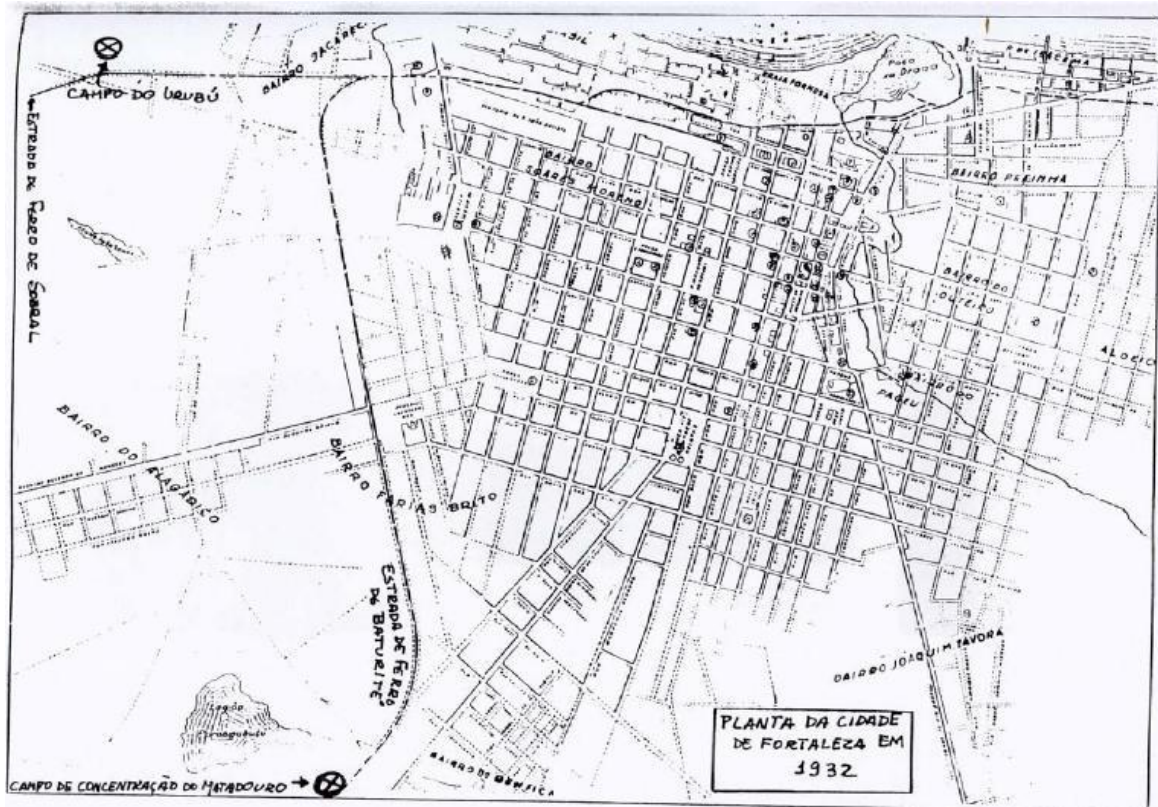
Entre os anos de 1931 e 1932, na administração do Coronel Tibúrcio Cavalcanti, foi elaborada a *Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza*, na qual se

verificou a implantação total do projeto de arruamento proposto por Herbster no seu plano de 1875.

O plano moderno foi elaborado para Fortaleza “em três atos” como se refere Filho (2008), nos anos de 1933, 1946 e 1963, respectivamente. De acordo com o autor “a história dos planos elaborados para Fortaleza mostra uma busca incessante de reestruturação do traçado e readequação funcional da forma urbana” (FILHO, 2008, p. 6), como veremos a seguir.

O primeiro desses planos que considerariam a mudança na condução das intervenções no espaço urbano municipal aconteceu através da contratação do urbanista Nestor de Figueiredo para a criação do seu *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza* em 1933, sob comando do prefeito Raimundo Girão.

Figura 20 – Planta cadastral da cidade de Fortaleza (1932)



Mapa da cidade de Fortaleza no ano de 1932 indicando a localização das concentrações de Matadouro e Urubu (apud RIOS: 1998, 74).

Fonte: RIOS (1998, p. 74).

### 2.2.1 O Plano Nestor de Figueiredo (1933)

Nascido em Recife, o engenheiro e arquiteto Nestor Egydeo de Figueiredo, radicou-se no Rio de Janeiro, onde ingressa na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) e onde se forma em 1917. Ao trabalhar com Alfred Agache, Nestor é afamado como arquiteto engajado na campanha neocolonial conduzida no Rio de Janeiro sob o mecenato do médico José Marianno Carneiro da Cunha Filho (1881-1946), pernambucano radicado na Capital Federal tal como ele próprio. Nestor de Figueiredo é listado por Philip Goodwin entre os “que seguiram *in loco* este estudo da arquitetura brasileira” (GOODWIN, 1943, p. 8).

Nestor entra na discussão urbanística moderna do Recife ao apresentar um esboço de um plano urbanístico para a cidade no IV Congresso Panamericano de Arquitetos, realizado no Rio de Janeiro em 1930. Tal trabalho lhe valeu um convite do prefeito Lauro Borba para vir ao Recife proferir uma palestra sobre suas ideias acerca da remodelação do bairro de Santo Antônio.

Os planos das cidades deverão ser traçados dentro de princípios técnicos que atendam de preferência às necessidades coletivas, tomando em consideração a vida urbana desenvolvida em harmonia com os progressos morais e materiais de nosso século. Nestor Egydio de Figueiredo (TRAJANO FILHO, 2013, p. 97).

Tido como “um dos arquitetos brilhantes da atual geração brasileira” (COSTA, 1927, p. 285), Nestor propõe diversos planos para cidades do Brasil, como Fortaleza, João Pessoa e Recife, sendo concretizado por completo apenas as duas últimas citadas.

De acordo com artigo escrito pelo Professor Francisco Sales Trajano Filho, do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP (IAU-USP) denominado *Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “norte”*:

A intenção é mostrar como Figueiredo é ao mesmo tempo tributário e partícipe da cultura urbanística em formação no Brasil, atravessada por não poucas ideias e práticas do urbanismo internacional que por meios diversos aportava no país, adensando o debate acerca das cidades e seu futuro, tão candente nesse momento. (TRAJANO FILHO, 2013, p. 96).

Raimundo Girão, prefeito de Fortaleza em vigência no ano de 1933, contrata Nestor de Figueiredo para elaborar um plano de remodelação da cidade. De acordo com Sales (1996), ao encontrar uma situação urbana já consolidada, Nestor propunha: a implantação de um sistema viário baseado no alargamento das vias radiais de penetração e na sua conexão através de vias periféricas concêntricas (modelo radial-concêntrico); a demarcação de bairros residenciais com limites definidos em oposição aos bairros ou zonas comerciais e industriais; a determinação de reservas de áreas verdes para recreação; a criação de zona universitária e hospitalar, além da sugestão quanto à localização de edifícios públicos importantes em função do desenho urbano que privilegiava a criação de grandes perspectivas em espaços para desafogo, como uma medida para a suavização da malha em xadrez que estava em expansão.

Basicamente, o *Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza* abrangia uma área de 1.800 hectares, e buscava redefinir o traçado xadrez por meio de intervenções como: alargamentos das vias radiais; abertura de vias periféricas; criação de um sistema rádio concêntrico de vias principais. Além disso, propôs a extinção do ramal ferroviário e a criação de uma via perimetral externa com aspecto de via expressa, procurando formar uma ligação entre os bairros sem que passasse pela zona de comércio, estabelecendo um perímetro que abrangesse a ocupação urbana que os índices de crescimento populacional previam.

Nestor planejou um espaço com dimensionamento maior do que a cidade apresentava, demonstrando uma preocupação em conduzir os destinos da expansão urbana e, principalmente, uma visão futura das transformações do modernismo capitalista para a cidade.

O traçado proposto por Nestor de Figueiredo demonstra uma influência simultânea de Le Corbusier e de Alfred Agache. De acordo com Filho (2008), de Agache o traçado tomava as perspectivas e visuais, avenidas em “Y”, praças e conjuntos vinculados ao movimento acadêmico e à monumentalidade do estilo arquitetônico francês *Beaux-Arts* e do City Beautiful – movimento de reforma e planejamento urbano norte-americano. De Le Corbusier, ele guardaria o zoneamento funcional e um sistema de circulação hierarquizado; um desenho com ênfase na engenharia urbana, em que tráfego e saneamento configuram a cidade eficiente. Esta dupla filiação caracterizaria um plano preocupado em responder aos múltiplos aspectos do urbanismo através de duas dimensões principais: o

planejamento urbano que se ocupa das grandes funções e a composição urbana que trata da estrutura formal.

Na administração de Raimundo Girão, o urbanista Nestor de Figueiredo elabora o “Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza”, constituído por uma planta, onde propunha em sua filosofia viária, a implantação de um sistema rádio-concêntrico de vias principais, através de ruas periféricas e alargamento das radiais. [...] A proposta não teve apoio do conselho municipal (FORTALEZA, 1979, p. 28).

O Plano de Nestor não foi posto em prática, pois as possíveis desapropriações de lotes dentro do perímetro da cidade eram temidas pelos proprietários, evidenciando a divergência de interesses entre os setores municipais que exaltavam outros problemas mais urgentes do que o plano, que apesar de não ter sido concretizado, suas ideias continuaram a influenciar nas ordens físicas e territoriais posteriormente elaboradas.

Figura 21 – “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza”, elaborado por Nestor de Figueiredo, em 1933



Fonte: FORTALEZA (1979).

Figura 22 – Projeção do traçado de Nestor sobre a malha de Adolfo Herbster (1875)



Fonte: FILHO (2008)

Figura 23 – Plano de remodelação e Extensão da cidade de Fortaleza por Nestor de Figueiredo com o velho porto em destaque. Imagem alterada pelo autor



Fonte: FORTALEZA (1979)



### 2.2.2 O Plano Saboya Ribeiro (1947)

José Otacílio Saboya Ribeiro nasceu no Ceará em 1903 e morreu em 1969. Formou-se engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, sendo nesta cidade a maior parte de sua atuação profissional.

Em 1935 foi membro da comissão de Estradas de Rodagem Federais e da comissão do Plano da cidade do Rio de Janeiro. No ano seguinte, trabalhou como engenheiro da antiga inspetoria de Águas e Esgotos, onde desenvolveu estudos do abastecimento de água do Rio de Janeiro.

Em 1937, foi nomeado prefeito da cidade de São Luís do Maranhão e logo após seu mandato, ingressou como professor da disciplina de Urbanismo e arquitetura paisagística na Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil (hoje Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ), posteriormente se torna coordenador do curso.

No Estado Novo de Getúlio Vargas, Saboya fora designado pelo Ministério da Educação e Saúde Pública para servir nos trabalhos relativos à escolha de terreno para locação da Cidade Universitária, assim como foi o responsável pelo anteprojeto da mesma na Praia Vermelha.

Realizou diversas obras, trabalhos acadêmicos e publicações muito relevantes para a cidade do Rio de Janeiro e para o urbanismo no Brasil, incluindo um texto chamado *Memória Histórica da Cidade de Fortaleza – Ceará*, no ano de 1940.

A professora Vera Rezende, da Universidade Federal Fluminense (UFF), em seu artigo sobre as obras de Saboya no Rio de Janeiro – que também serve como referência desta influência urbanística em outras cidades brasileiras – salienta que:

[...] devemos lembrar que nas primeiras décadas do século XX o urbanismo cresce como teoria e prática em diversas cidades brasileiras e o Rio de Janeiro é um dos principais palcos desse processo alimentado por fatores como a transferência de valores e exemplos do exterior e a disposição dos governos locais e da União de promoverem reformas e contratarem planos e projetos. A real atuação do estado no campo do urbanismo, por outro lado, se expressa na sua vertente melhoramentos, obtendo sucesso quando se encontram conjugados o poder de decidir sobre as intervenções e os recursos para realizá-las. Um desses momentos é aquele em que é projetado e executado o conjunto de obras definidas pela Comissão do Plano da Cidade empreendido pelo Prefeito Henrique Dodsworth em 1937, em pleno Estado Novo, sob o Governo de

Getúlio Vargas. É dentro desse processo que se inclui a atuação do engenheiro José Otacílio de Saboya Ribeiro. Forma-se em engenharia no mesmo ano em que Agache conclui o seu plano para a cidade, em 1930, num ambiente favorável à discussão sobre a cidade (REZENDE, 2003, p. 01).

Em Fortaleza, “na interventoria do Cel. Machado Lopes, o então prefeito Clóvis de Alencar Matos aprova o anteprojeto do “Plano Diretor para Remodelação e Extensão de Fortaleza”, executado pelo engenheiro Saboya Ribeiro” (FORTALEZA, 1979, p. 31).

Saboya Ribeiro apresenta o projeto final de seu plano em 1948, durante a administração do prefeito Acrísio Moreira da Rocha. Plano esse que tinha como foco a divisão e nomenclatura dos bairros, os sistemas de transporte e avenidas e os espaços livres.

As principais diretrizes do plano de Saboya são: modo de vida urbana mais saudável e salubre; recuperação de componentes importantes da paisagem natural; manutenção da estrutura urbana existente e planejamento de bairros onde seus limites seriam um traçado de vias ortogonais, diagonais e radiais, hierarquizadas:

No que se refere ao Sistema Viário, enfatiza o esquema rádio-concêntrico, anteriormente definido na planta de 1947, estabelecendo hierarquia viária através da nomenclatura: Avenidas radiais: aquelas que atravessam a cidade de Norte a Sul, ou de Leste a Oeste, incidindo sobre o Centro. Entre elas, a Av. Beira-Mar, ao longo de toda Orla Marítima, demonstrando a percepção do urbanista para elementos enriquecedores ao direcionamento da expansão da cidade, pois mais tarde, com a execução desta via, desenvolve-se ao longe da mesma um grande polo de recreação da cidade (FORTALEZA, p. 34, 1979).

No que diz respeito à área central, várias diretrizes foram traçadas a fim de uma reconstrução no centro, sendo elas ligadas a estrutura viária, tendo em vista a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade – alargamento progressivo das antigas vias e aumento dos recuos –, estando diretamente associadas com o aumento do potencial construtivo – verticalização moderada – e, conseqüentemente, induzindo a ampliação de fluxos em direção à zona e fluidez no tráfego – onde o crescente domínio dos vários tipos de veículos nas ruas do centro prevê uma saturação dos fluxos e dos intensos movimentos centrípetos que poderiam causar efeitos negativos para o seu funcionamento.

À introdução dos circuitos de avenidas largas no centro urbano, somavam-se propostas complementares tais como: abertura de pátios para a ventilação e iluminação no interior das quadras, comunicando-os com as ruas, configurando espaços de caráter semipúblico; criação de amplas galerias cobertas com cerca de seis metros de largura ao longo dos passeios de ruas como Major Facundo e Barão do Rio Branco, permitindo, sobre elas, a construção de edifícios em altura, dentro do gabarito estipulado de 23,50 metros; conexão das Avenidas Bezerra de Menezes com Duque de Caxias; alargamento da Rua General Sampaio para 24 metros; criação de uma avenida paralela ao mar, à feição de Avenida Central, que cortava o centro na altura da Rua Liberato Barroso, cruzando todo o perímetro urbanizável de leste a oeste, estendendo para além do bairro da Aldeota; duplicação da Rua Rufino de Alencar, melhorando as condições de transbordo do centro em direção à Avenida Monsenhor Tabosa, também mais larga; alargamento das Avenidas Conde D'eu, Sena Madureira e Pinto Madeira, conectando-as à Avenida Canal do Pajeú proposta que se estendia até a atual Avenida Rui Barbosa e outras (FERNANDES, 2004, p. 55).

Dentre estas medidas, a que melhor confirma a importância que Saboya buscou atribuir ao centro foi a criação de uma zona administrativa nas marginais do Riacho Pajeú, onde seriam implantadas edificações de uma importância para o poder municipal. Com isso, Saboya estava claramente reforçando a condição de espaço das atividades urbanas e o simbolismo histórico do centro, já demonstrando uma preocupação de preservação e recuperação do patrimônio natural, caso dos Riachos Jacarecanga e Pajeú.

Ainda em relação à área central e zona administrativa, é relatado que:

No plano de Saboya, os anéis que circundam a cidade são chamados de circuito e são categorizados e hierarquizados de acordo com seu raio de abrangência:

- Circuito Comercial: limitando o centro comercial de maior adensamento, compreendido pelas ruas Gal. Sampaio, Duque de Caxias, Conde D'Eu-Sena Madureira.
- Circuito Irradiação: delimitando a zona de irradiação do comércio, ampliando a abrangência para as vias: Av. do Imperador, Rua Domingos Olímpio e Av. Dom Manuel. Até hoje, o comércio ainda não preenche totalmente este espaço visualizado por Saboya Ribeiro, constituindo ainda uma zona mista.
- Circuito Intermédio: Composto entre outras pelas atuais avenidas Filomeno Gomes, 13 de maio e Pontes Vieira, incluindo também uma via paisagística ao longo do riacho Jacarecanga.
- Circuito Exterior: faz parte do circuito intermédio, quando este atinge as zonas leste e oeste da Cidade.

- Circuito Rural: Circunda a periferia da cidade, coincidindo no lado Leste com a via atualmente projetada, Av. Beira Trilho (FORTALEZA, 1979, p. 34-35)

O Plano não foi posto em prática, por conta da recusa dos proprietários de imóveis, que não aceitavam a diminuição dos terrenos construídos a fim de alargar vias, aumentar os recuos e abrir pátios no interior das quadras. Soma-se a isso a inatividade do poder público, que já naquela época era refém das forças econômicas representadas pelas elites comerciais e que tinham como suas reservas de valor os terrenos no centro.

Apesar disso, não se pode deixar de considerar o grande número de edificações de grande porte com importância histórica e de valor relevante para as condições econômicas, que iriam sofrer desapropriações e demolições com o alargamento das vias.

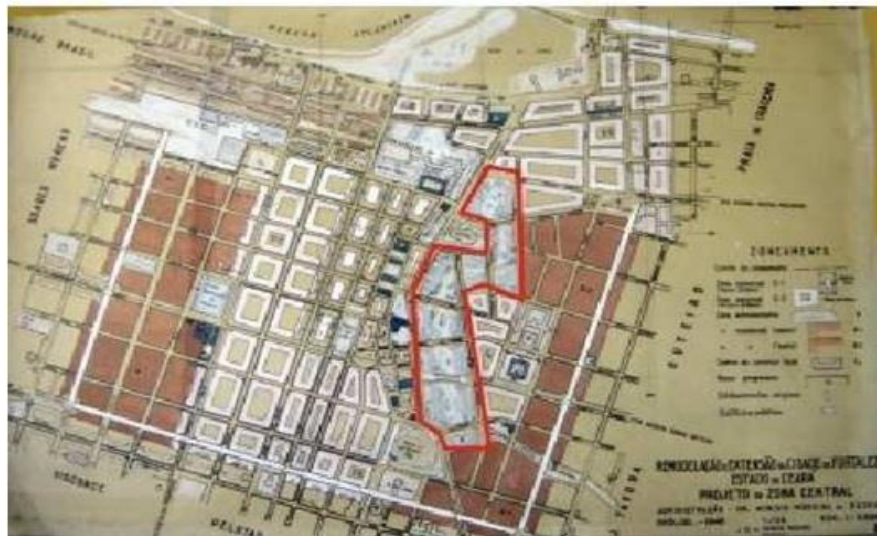
A proposta viária define uma hierarquia de vias a abrir e alargar e estabelece: boulevards – 24,00m, avenidas canais – 25,00m, vias locais principais – 15,00m, vias secundárias – 12m. Preserva com avenidas, os leitos dos riachos: Pajeú, Jacarecanga e Tauape, delimitando também áreas de parques, inclusive preservando o leito e áreas verdes marginais ao riacho Maceió. Este trabalho apresenta uma preocupação pioneira, e de grande visão futura, ao preservar o sistema ecológico da cidade. Trata-se da primeira proposta voltada para um horizonte mais amplo, além do nosso sistema viário e praças (FORTALEZA, 1979, p. 31).

Apesar de aprovado e de todos os elogios feitos ao plano, Saboya não obteve sucesso na execução devido a severas resistências do setor privado que alegavam não haver estudos aprofundados e realistas da situação, assim como das possibilidades econômicas da cidade. O plano de Saboya contava com soluções ousadas e avançadas, mas a administração do município considerava inviável, não tendo condições de arcar com essa segunda tentativa de urbanização.

Para o urbanista, o objetivo moderno do traçado urbano não é simplesmente “criar ruas de fácil locação e lotes favoráveis à construção de edifícios [...] é preciso também levar em consideração as correntes de tráfego, a variedade de aspectos das ruas e bairros, resultantes da complexidade da vida moderna” (RIBEIRO, 1955, apud FILHO, 2008, p. 11).

Entretanto, segundo a Coordenadoria do Desenvolvimento urbano de Fortaleza (FORTALEZA, 1979), as diretrizes lançadas por Saboya Ribeiro no tocante à preservação de sistemas hídricos e vegetação foram parcialmente executadas no canal do Tauape, decretadas como área de utilidade pública para fins de desapropriação no caso dos riachos Pajeú e Jacarecanga e a delimitação da área do riacho Maceió pelos planos diretores que entrariam em vigência posteriormente.

Figura 24 – Projeto para o centro por Saboya Ribeiro



. Fonte: FILHO (2008).

Figuras 25 - Urbanização do Riacho Pajeú



Fonte: FILHO (2008).

Quanto ao projeto da zona central, a coordenadoria relata que Saboya definiu o zoneamento do centro em duas categorias: uma para a área de comércio intenso e outra para a área de abrangência.

Figura 26 – “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza”, elaborado por Saboya Ribeiro, em 1947



Fonte: RIBEIRO (1955).

Figura 27 – Projeção do traçado de Saboya Ribeiro sobre a malha de Adolfo Herbster (1875), com destaque para o sistema de áreas verdes



Fonte: FILHO (2008).

### 3 A FERROVIA EM FORTALEZA E NO CEARÁ

A ferrovia tem sua história iniciada com a utilização de carroças que deslizavam sobre linhas feitas com pedras, que posteriormente foram usadas em minas de carvão, vagões com tração animal correndo sobre trilhos de madeira. De acordo com Capelo Filho e Sarmiento (2010), a partir da revolução industrial e o aumento da produção de mercadorias, houve a necessidade de transportá-las com rapidez para os mercados consumidores.

A chegada do trem no Brasil aconteceu quase que concomitante com o resto do mundo. No período em que foram implantadas as ferrovias, o momento era de crescente ascendência financeira e urbanística das cidades; no caso de Fortaleza, devido principalmente ao cultivo de algodão e café.

No Ceará, as estradas de ferro foram implantadas primeiramente da serra de Baturité à capital. A chamada Carroçável Estrada de Baturité deu início à fundação da Via Férrea de Baturité em 1870:

A viabilização de toda e qualquer obra que projetamos atrelam-se estudos preliminares, onde detectamos fatores que motivam e influenciam. A carroçável estrada de Baturité assim motivou a construção da primeira companhia ferroviária do Ceará, que já vinha a tempo sendo estudada (LIMA, PEREIRA, 2009, p. 34).

Em Fortaleza, o início da construção da Estação Central ocorreu aos 20 de janeiro de 1872. A primeira linha serviria o trecho Fortaleza–Pacatuba, sendo o primeiro trem inaugurado em Fortaleza em 1873.

O estabelecimento da ligação ferroviária entre Fortaleza e região interiorana obedeceu a seguinte ordem cronológica: 1882 – Baturité, 1891 – Quixadá, 1910 – Iguatu, 1912 – Crateús, 1926 – Crato e 1939 – Sobral. Além da integração do território estadual, a expansão das linhas férreas propagava a influência da capital sobre os principais núcleos de crescimento do interior, criando dependência administrativa e comercial, através da exportação do algodão (FORTALEZA, p. 25-27, 1979).

O sistema ferroviário estava acompanhando as evoluções das grandes cidades da época, e Fortaleza entrou na lista com a inauguração dos primeiros trilhos e a chegada do trem. Segundo Lima e Pereira (2009), a crescente produção no interior fazia necessária a implantação do transporte em Fortaleza.

O trem teve uma importância fundamental para o desenvolvimento do Ceará e de sua capital. Este meio de transporte, que tanto transportava carga quanto passageiros, estreitou a distância entre Fortaleza e outras localidades no Ceará e, posteriormente, no Brasil. O trem facilitou as comunicações, aumentou em quantidade e velocidade o transporte da produção agrícola e pecuária do sertão para a capital e de produtos industrializados da capital para o interior.

A Estação Professor João Felipe foi projetada e construída para ser a estação que ligava primeiramente Fortaleza à Baturité. Segundo Capelo Filho e Sarmiento (2010) a estação foi inaugurada em 1880 no espaço entre as ruas General Sampaio, Dr. João Moreira, 24 de Maio e Castro e Silva, na época chamado de Campo da Amélia (nome dado em homenagem à nova Imperatriz da época), hoje chamado popularmente de Praça da Estação.



Figura 28 – Estação Professor João Felipe no início do século XX



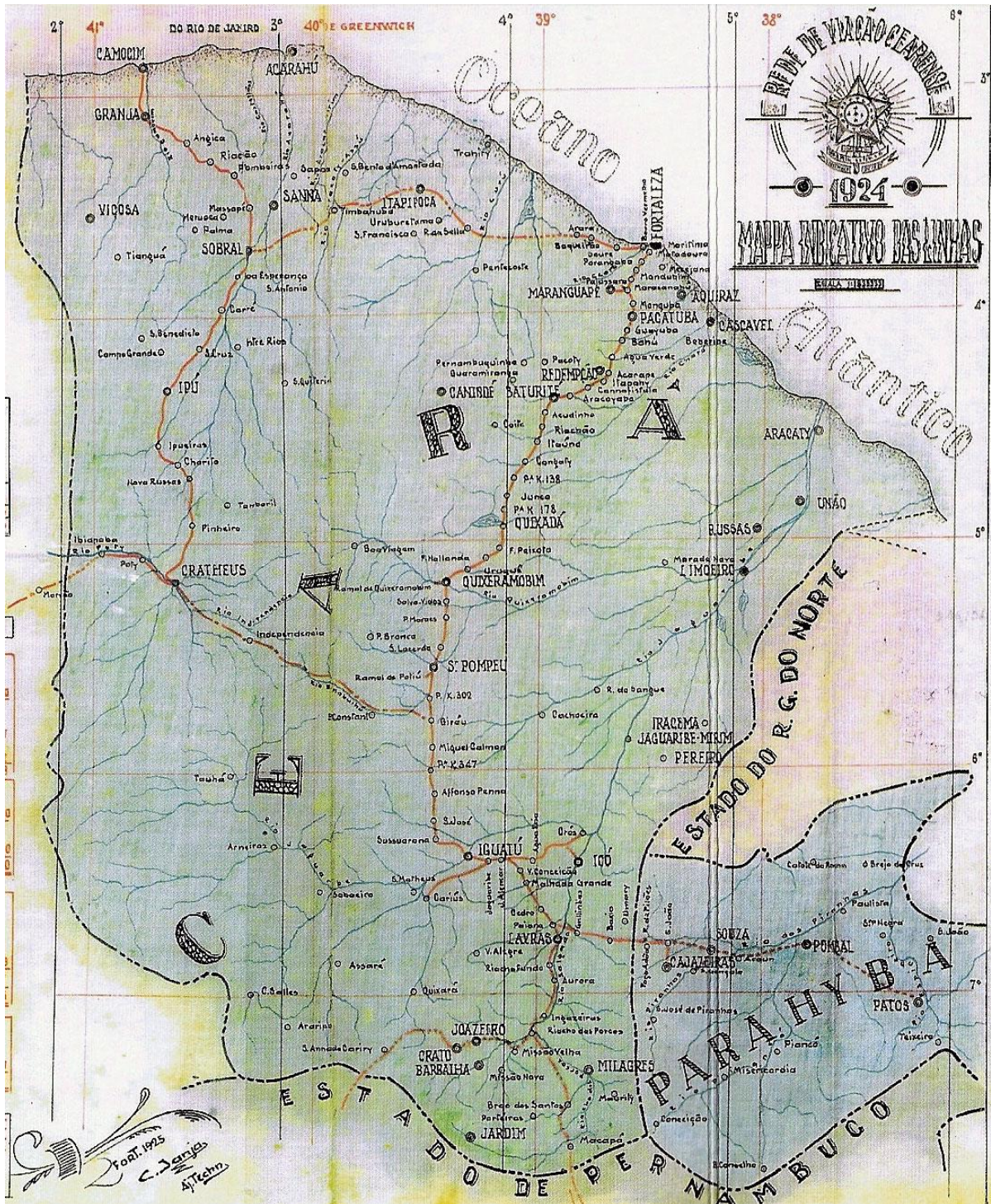
Fonte: Arquivo Nirez.

Figura 29 – Campo da Amélia e Estação Professor João Felipe (1900)



Fonte: Arquivo Nirez.

Figura 30 – Mapa indicativo das linhas da Rede Viação Cearense de 1924



Fonte: Arquivo Metrofor

### 3.1 A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL E AS PARTICULARIDADES LOCAIS: OS INGLESES E A VIDA SOCIAL, POLÍTICA E CULTURAL DO BRASIL NO SÉCULO XIX

Os ingleses começaram a chegar muito cedo aos países da América Latina, ainda na época das grandes navegações, e tanto quanto os franceses estiveram nas costas brasileiras como piratas, aventureiros e negociantes. Com o passar do tempo, se distanciaram dos franceses, seus rivais por vários anos, “alcançando uma larga influência que foi muito acentuada entre os anos de 1835 e 1912” (CARVALHO, 2003, p. 01).

Esta preponderância inglesa sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil se deu mais exatamente com a vinda da Família Real Portuguesa para o Brasil, transferência ocasionada por uma série de conflitos europeus: o expansionismo da França liderado por Napoleão Bonaparte que chegava ao território de Portugal e os conflitos entre França e Inglaterra, que obrigaram Napoleão a impor o bloqueio continental.

A Inglaterra ficou proibida de comercializar com os países europeus, e, com esse bloqueio, a situação de Portugal ficou muito delicada, pois Napoleão queria que o País abandonasse sua velha amizade com a Inglaterra, juntando-se ao grupo continental liderado pela França. Tal fato seria vantajoso para a Inglaterra, pois com os portos europeus fechados para os ingleses, estes teriam, por outro lado, o privilégio de ter a costa brasileira à sua disposição para o comércio.

De acordo com Carvalho (2003), os ingleses instalaram-se nas colônias brasileiras com suas instituições e agências de penetração econômica, política e intelectual. A presença dos ingleses nos negócios chegou a provocar uma certa irritação por parte dos brasileiros por causa dos abusos do imperialismo inglês nas colônias brasileiras.

No século XIX, mais do que em qualquer outro século da história, a influência inglesa foi extremamente importante para o progresso industrial brasileiro, conforme observa Gilberto Freyre:

[...] as primeiras fundações modernas, o primeiro cabo submarino, as primeiras estradas de ferro, os primeiros telégrafos, os primeiros bondes, as primeiras moendas de engenho moderno de açúcar, a primeira iluminação a gás, os primeiros barcos a vapor, as primeiras redes de esgotos foram, quase todas, obras de inglês (FREYRE, 1948, p. 55).

Por causa de sua localização estratégica, Recife, assim como Fortaleza, foi vista pelos ingleses como um ponto economicamente interessante para seus negócios no Brasil. Recife era mais rica, por seus engenhos e história, portanto há mais registros que relatam isto do que sobre Fortaleza, mas ambas estavam mais próximas da Europa e da África, do que qualquer outra província brasileira. Daí o número considerável de firmas britânicas que vieram se estabelecer na capital de Pernambuco e também do Ceará.

Podemos atribuir aos ingleses a introdução no país de vários comportamentos, tais como:

[...] terno branco, do chá, do pão de trigo, da cerveja, do whisky, do beef, do rosbife, do pijama de dormir, do piano inglês, do relógio e sapato inglês, o gosto pelos romances policiais, pelos pique-niques, pelo sanduíche, pelo lanche, pela figura ou maneira do gentleman, pelo passeio a cavalo, pelo falar baixo e rir sem ruído, pelo bar, pelo clube, pelo molho inglês, pela governanta inglesa, pela palavra de inglês, pelo breakfast, pelo poker, etc. (FREYRE, 1948, p. 56-57).

Economicamente, até o final do século XIX os ferroviários ingleses viriam desempenhar um papel importante no desenvolvimento econômico do país, tanto na área de produção, como no setor da exportação. Esta valorização se deu por meio do desenvolvimento do transporte ferroviário, que nas primeiras décadas do século XIX colaborou para que os produtos brasileiros fossem exportados para a Europa. Ouro, diamante, pedras preciosas, açúcar, algodão, fumo e o pau-brasil foram, de início, os principais produtos brasileiros importados pelos ingleses.

Politicamente, a posição privilegiada da Inglaterra sobre a colônia brasileira era extremamente vantajosa:

[...] mesmo depois de proclamada a independência brasileira, de promulgado pelo novo Império um código criminal, de instituído um sistema judiciário próprio, o Governo britânico ter inflexivelmente recusado a reconhecer como satisfatórios os juizes consagrados pela Constituição do Império, mantendo aqui os seus especialíssimos “juizes conservadores”: um privilégio extraterritorial que só desapareceria de todo em 1844. À sombra de tais privilégios e que a economia brasileira fora imperialmente dominada pela britânica; de tal modo que em 1812 o Brasil consumia vinte e cinco por cento de artigos ingleses do que a Ásia inteira (FREYRE, 1948, p. 229-230).

A assinatura do Tratado de Comércio e Navegação entre os dois países, em 1810, deu à Inglaterra ampla autoridade para participar imperialmente sobre a vida comercial e civil do Brasil. A influência tecnológica e cultural foi também sentida sobre a colônia brasileira. Numerosos eram os técnicos ingleses, engenheiros residindo no Brasil com a intenção de oferecer seus serviços, assim como poderíamos encontrar outros profissionais, tais como, mecânicos, químicos, filósofos, professores de inglês e governantas de colégios ingleses, entre outros. Os jornais brasileiros da primeira metade do século XIX publicaram:

[...] não só informações significativas sobre a extensão e a natureza do comércio inglês no Brasil da época, como também evidencia, a influência da técnica e da cultura científica e intelectual dos ingleses sobre a vida brasileira (FREYRE, 1948, p. 177).

De acordo com Vera Mamede Accioly, no caso de Fortaleza as alterações na organização da cidade dependeram sobretudo de investimentos públicos ou privados em infra-estrutura e em obras de edificações. No que toca à infra-estrutura, foram construídas estradas e pontes, implantados trilhos para bondes e trens, assim como instalados serviços de água e iluminação, possibilitados pela política de concessão à iniciativa privada. Em relação às edificações:

Estão a construção do porto e outras obras destinadas aos serviços burocráticos. Comprova-se assim a presença do capital estrangeiro, especialmente inglês, financiando o setor produtivo e gerenciando os serviços urbanos. Tal política visava a melhor fluidez das mercadorias e da população necessária à esfera da realização da produção capitalista internacional (ACCIOLY, 1990, p. 114).

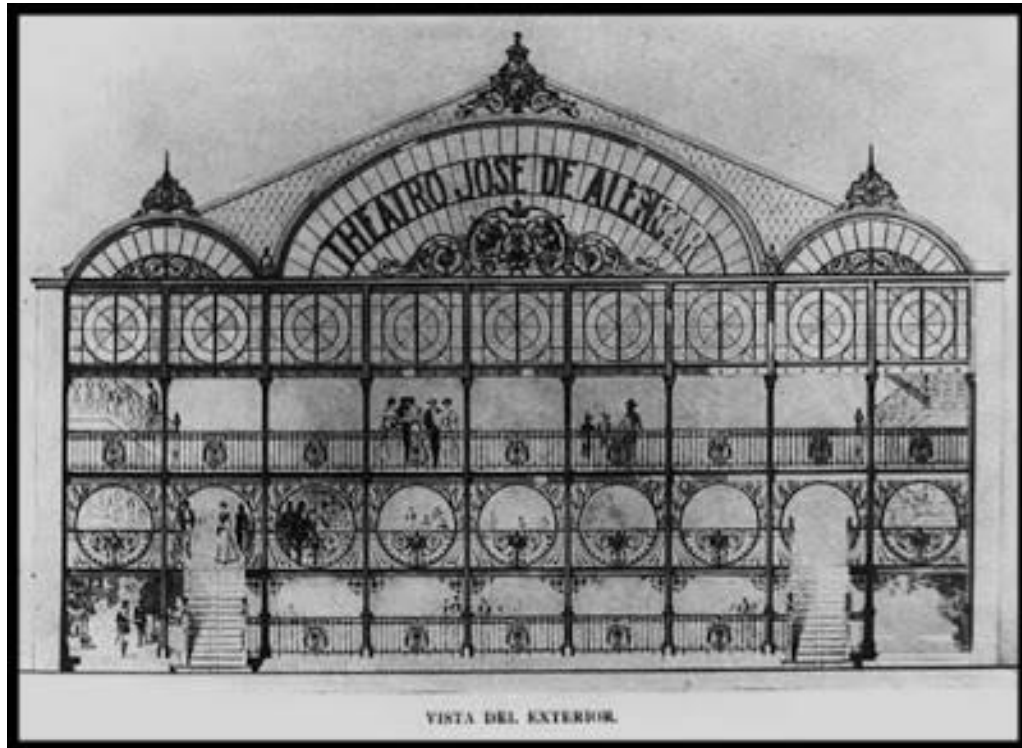
A influência e a participação dos ingleses na arquitetura das cidades brasileiras foram visivelmente reconhecidas. Podemos citar, por exemplo, a cidade de Belém do Pará, que foi totalmente arborizada por mangueiras trazidas da Índia por ingleses que comercializavam a borracha.

A arquitetura do ferro foi um legado deixado pelos ingleses no Brasil após a implantação das ferrovias. Várias pontes com estrutura metálica foram construídas no estado, além de toda uma influência para a arquitetura da época.

Em São Luiz do Maranhão, os jardins de algumas praças foram remodelados à moda inglesa, sem falar nas já mencionadas Recife e Fortaleza. Esta última, por

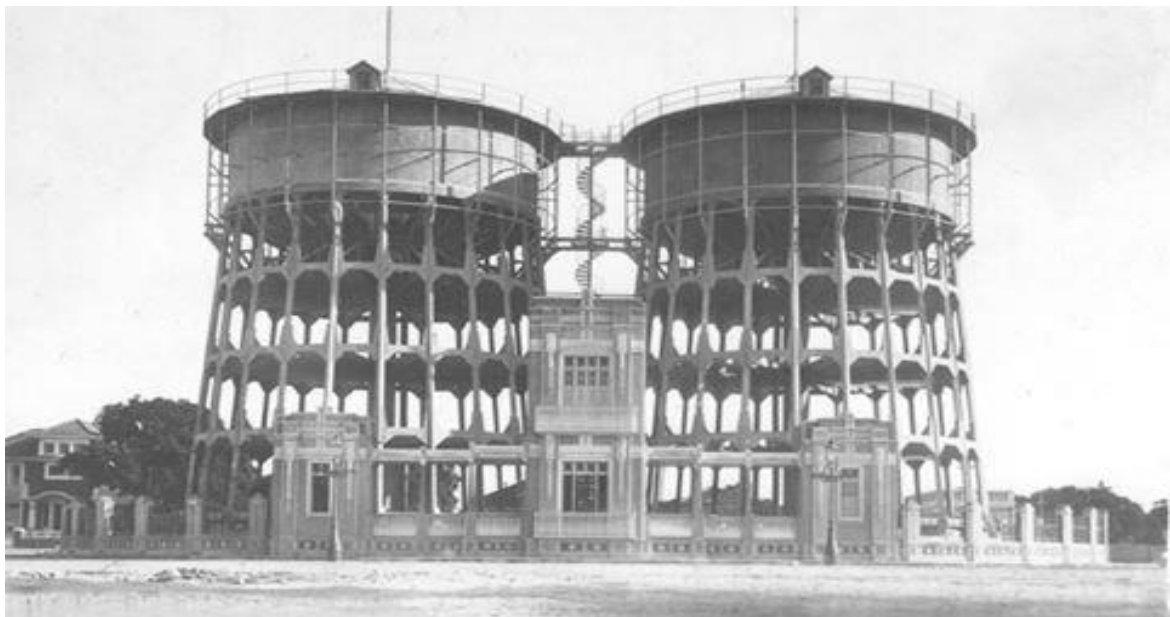
exemplo, conta com um atracadouro do porto antigo da cidade que atualmente é chamado de Ponte dos Ingleses; um dos pontos turísticos da capital.

Figura 31 – Ilustração da fachada do Theatro José de Alencar



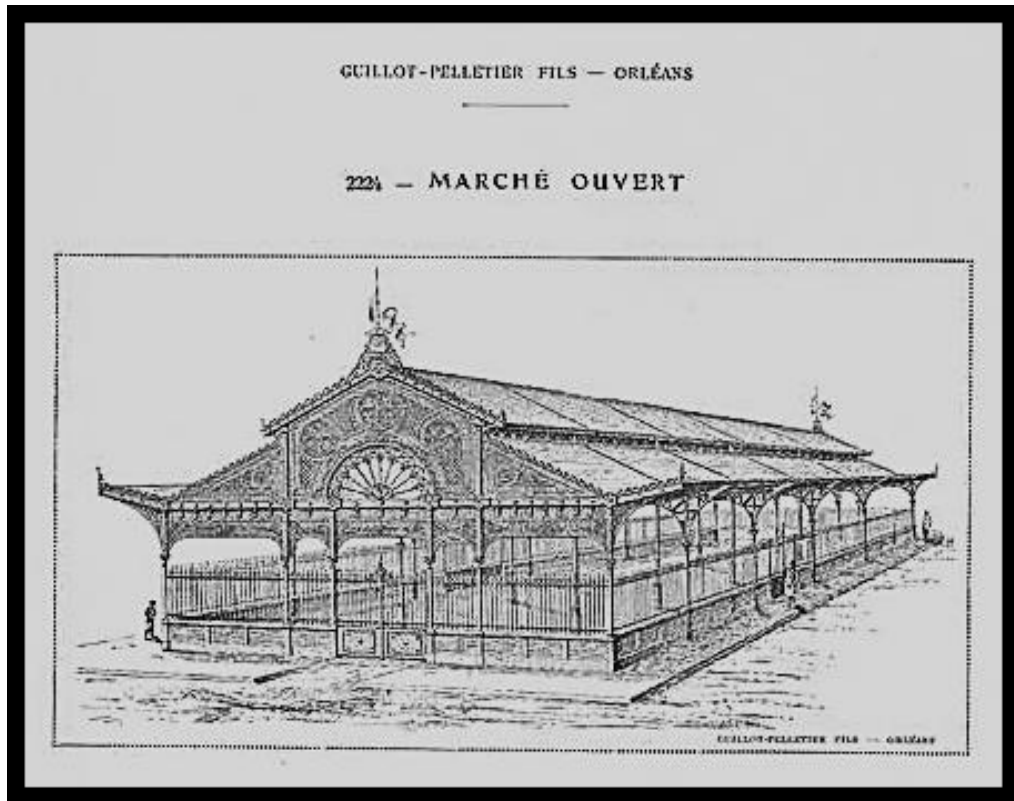
Fonte: Arquivo do IPHAN-CE

Figura 32 – Caixas d'água do bairro Benfica



Fonte: Arquivo Nirez

Figura 33 – Ilustração de catálogo com modelos de mercados de ferro



Fonte: Fortaleza Nobre <sup>6</sup>

Figuras 34 e 35 – Antigo Cine Majestic e sua estrutura metálica e escadarias de ferro do Instituto Histórico do Ceará



Fonte: Arquivo Nirez e arquivo pessoal do autor, respectivamente.

<sup>6</sup> Disponível em: <<https://tinyurl.com/y84b6g73>>. Acesso em 07 out. 2017.

Figura 36 – Ponte metálica (1910)



Fonte: Arquivo Nirez

Figura 37 – Ponte dos Ingleses (Fortaleza / CE)



Fonte: Arquivo pessoal do autor.



### 3.2 A ESTRADA DE FERRO DE BATURITÉ (EFB)

Em meados do século XIX, verifica-se a necessidade de ligar a Capital ao Sertão e ao Vale do Cariri através da Estrada de Baturité, sendo a idéia inicial alterada pelos interesses ligados ao cultivo do café na região serrana.

No dia 1º de julho de 1873 foram instalados os primeiros trilhos do trecho Fortaleza-Arronches (atual Parangaba), circulando pouco tempo depois a primeira locomotiva do Ceará, chamada “a Fortaleza”.

O contrato assinado entre o Governo da Província e a Companhia Cearense de Via Férrea tinha como objetivo a construção da ferrovia, partindo da Capital para a cidade de Baturité na Serra do mesmo nome. O contrato sofreu modificações posteriores, ampliando seus objetivos. Ferreira cita em seu livro *A estrada de ferro de Baturité: 1870-1930*, o contrato segundo o testemunho de Memória:

Este último (o contrato de 18/03/1874) sob a administração do Presidente Bacharel Francisco Teixeira de Sá ampliou o privilégio dos concessionários assentindo no prolongamento da linha até a fronteira da província, nas regiões do Araripe, extremo sul do Ceará (REL. DE MEMÓRIA, 1923, apud FERREIRA, 1989, p. 32-33).

Ainda segundo Ferreira, o relatório manuscrito elaborado por Ernesto Antônio Lassance Cunha em 1892, e que é atualmente denominado *Sinopse Histórica da Estrada de Ferro de Baturité*, diz:

A Estrada de Ferro de Baturité é a artéria destinada a servir o sul do Estado do Ceará, tendo por ponto inicial a capital, cidade marítima de Fortaleza, e por objectivo o rio S. Francisco, que por seu turno é a artéria fluvial que em futuro não muito remoto ligará o Norte ao Sul do Brazil (REL. DE LASSANCE apud FERREIRA, 1989, p. 33).

A Estrada de Ferro de Baturité preencheria a três fins diversos:

- 1º Ligar o Ceará ao Sul da República por meio do rio S. Francisco.
- 2º Proporcionar o maior desenvolvimento da lavoura e da indústria do Estado do Ceará até então atrofiada pela falta de meios fáceis de transporte para condução dos produtos do interior para a Capital.
- 3º É também uma estrada estratégica, permita-se a expressão, para minorar os efeitos das seccas periódicas que assolam este Estado (REL. DE LASSANCE, apud FERREIRA, 1989, p. 33).

Lassance acrescenta:

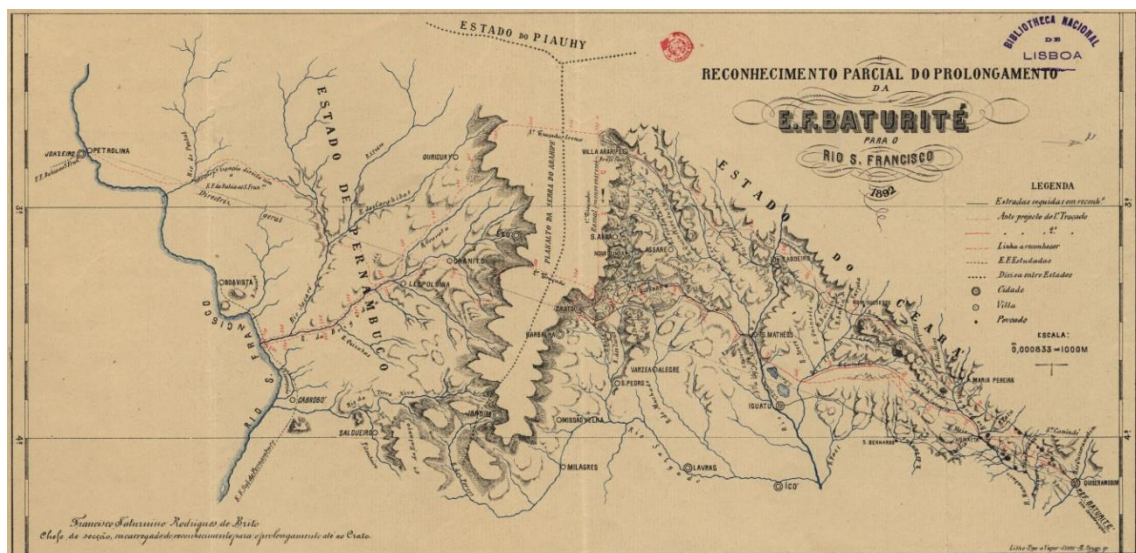
A grande produção de café e outros gêneros das serras de Baturité, Acarapé, Pacatuba e Maranguape indicaram a necessidade urgente da construção de uma estrada de ferro que ligasse esses pontos ao litoral (REL. DE LASSANCE, 1892, apud FERREIRA, 1989, p. 34).

Posteriormente, às ordens do Governo Imperial, se iniciou o prolongamento de Pacatuba a Baturité, com a finalidade de manter a população ao longo da linha férrea, proporcionando-lhes serviços proveitosos e remunerados.

Logo após foi decretada a construção do prolongamento entre Baturité e Quixadá. O objetivo era atingir o referido alvo: o Vale do São Francisco através da região do Cariri. Isto era justificado pelo fato de que necessariamente o traçado da EFB, atravessaria várias localidades populosas, vales férteis e produtivos.

A cidade do Crato torna-se, então, o alvo imediato no vale do Cariri. Desse modo, é feita a construção dos 274 km entre Senador Pompeu (então Humaitá) e o Crato. De acordo com o Relatório, “meta remota é o Rio São Francisco, mas a cidade do Crato, em particular, e o Vale do Cariri, em geral, determinarão o traçado” (REL. DE LASSANCE, 1892, apud FERREIRA, 1989, p. 37).

Figura 38 – Reconhecimento Parcial do Prolongamento da E.F.B. elaborada por Saturnino de Brito em 1892



Fonte: Arquivo Nacional de Lisboa.

Quanto ao prosseguimento da EFB até o Rio São Francisco, o Relatório acrescenta que:

[...] vai desde já partir uma turma de Engenheiros incumbida do reconhecimento do Crato até o Rio São Francisco, afim de estudar o ponto mais conveniente ao termo da Estrada de Ferro de Baturité, isto é, si para a sua ligação se deva preferir a viação férrea do Estado de Pernambuco, si a do estado da Bahia” (REL. DE LASSANCE, 1892, apud FERREIRA, 1989, p. 38).

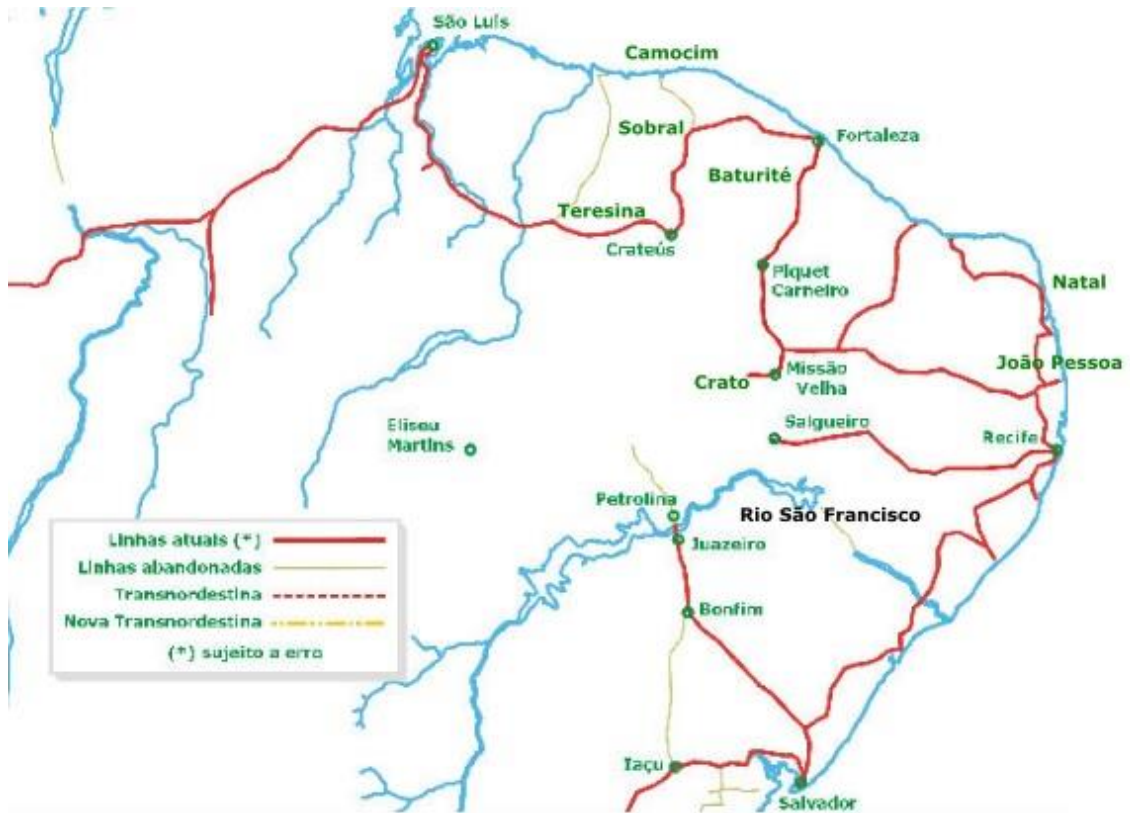
Originalmente, o traçado não contemplaria Juazeiro do Norte, apenas Barbalha e Missão Velha, foi redefinido em 1912 com um pequeno acréscimo, ficando todas as cidades importantes do Vale do Cariri servidas pela ferrovia.

Liberal de Castro afirma que

[...] de acordo com os vários planos nacionais de expansão ferroviária do Segundo Reinado, essa Estrada deveria atingir o Rio São Francisco, onde, acoplada no sistema baiano, se interligaria ao Sul do País. Não chegou, contudo, a ultrapassar a divisa cearense com pernambuco, além de ter derivado um ramal para o interior da Paraíba (CASTRO, 1992, p. 66).

Por volta de 1926 foram inauguradas as estações de Juazeiro e do Crato. Afirmava-se que esta inauguração talvez fosse o acontecimento mais importante da Rede de Viação Cearense e das cidades citadas, visto que as romarias à Juazeiro eram encaradas sob foco promissor pela a EFB, principalmente pela devoção ao Padre Cícero: “É a eterna peregrinação dos romeiros em busca da ‘Meca’ cearense” (REL. DE MEMÓRIA, 1926, apud FERREIRA, 1989, p. 41).

Figura 39 – Ferrovias no Nordeste confirmando a não ligação entre a EFB e o Rio São Francisco



Fonte: Mapa do site [vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Transnordestina/TNeTransnordestina.shtml](http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Transnordestina/TNeTransnordestina.shtml), alterado pelo autor.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Transnordestina/TNeTransnordestina.shtml>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

### 3.3 OCUPAÇÃO ESPACIAL, CONFLITOS SOCIAIS, PRIMÓRDIOS DA SEGREGAÇÃO E FAVELIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Para entender a ocupação espacial em Fortaleza e seu intenso adensamento na primeira metade do século XX, é preciso compreender a ocupação do Estado do Ceará, a qual possui uma peculiaridade que o difere dos demais Estados litorâneos. De acordo com ANDRADE (2012), a ocupação do Ceará ocorreu em duas etapas: a primeira na época da colonização, onde se ocupou do litoral para o interior, ou seja, de fora para dentro, e a segunda etapa de dentro para fora, ou seja, do interior para o litoral. Sua colonização deu-se por levadas de homens e gado, que procuravam áreas disponíveis para a atividade pecuária, porque já não era mais possível nas capitanias de Pernambuco e Bahia, dada a produção açucareira.

Segundo Oliveira Jr. (1996) o surgimento das áreas urbanas no Ceará se deu de forma atrasada. Existiam aglomerações urbanas coloniais na Bahia e em Pernambuco, enquanto que no Ceará elas somente apareceram no século XVIII, especificamente em 1748, com a cidade de Aracati. Por conta do porto, Aracati tornou-se o principal centro urbano do Estado, e devido às exportações de carne salgada, estava altamente vinculada com Recife, sede da capitania do Pernambuco, a qual o Ceará era subordinado. É importante ressaltar também duas outras vilas que tiveram destaque no interior por suas condições de nós de tráfego: Icó e Sobral. A primeira, por suas relações comerciais com Pernambuco e a segunda, por ser rota comercial para o Vale do Acaraú e Camocim, portos de menos importância.

Segundo Andrade (2012), os fatores que contribuíram para a ocupação do espaço cearense se deu resumidamente da seguinte forma: a partir de imigrações provenientes das capitanias de Pernambuco e Bahia, com homens e gado, na exploração da atividade pecuária, a partir da distribuição de terras na forma de sesmarias e o desdobramento de fazendas, a partir da dominação dos indígenas e a penetração da igreja (catequese e aldeamento), com as localidades que atuavam como entrepostos de comércio, com função de exportação e importação de bens entre as localidades vizinhas e com a implantação da ferrovia em fins do século XIX, com o objetivo de ligar a capital com a região produtora de café:

A instalação da ferrovia ligando a capital à cidade de Baturité em 1870 permitiu a melhor fluidez das mercadorias para exportação e

importação e um maior fluxo de população para a capital. Pode-se constatar que neste período muitos fazendeiros vieram residir na capital para usufruir das novas condições de vida urbana inexistentes em sua área de origem (ACCIOLY, 1990, p.112).

Sua expansão para o interior possibilitou o acesso às demais regiões produtoras de algodão, constituindo-se em duas linhas. A linha Norte partia de Sobral, interligando-a com o porto de Camocim e com a localidade de Crateús, que futuramente passou a se comunicar com Teresina. A linha Sul ligava a capital Fortaleza com o Cariri e com o Estado da Paraíba e Pernambuco (OLIVEIRA JR., 1996).

A ferrovia consolidou alguns núcleos urbanos, como Fortaleza, Sobral, Iguatú, Crato, enquanto deixava à margem os demais que não tiveram o benefício da Estrada de Ferro, como Icó e Aracati, antes as cidades mais importantes do Estado.

A acessibilidade promovida pelo recém implantado sistema ferroviário possibilitou o escoamento da produção agrícola estadual, o que serviu para consolidar a ocupação espacial do Ceará e estruturar sua rede hierarquizada de cidades, que somente viria a sofrer alterações com o deslocamento das atividades portuárias de Aracati para Fortaleza, no final do século XIX, quando esta última cidade se tornou capital e centro hegemônico do Estado:

Atestam-se, na segunda metade do século XIX em Fortaleza, transformações urbanas que desencadearam o processo de expansão acelerada e elevaram a cidade a um novo patamar no contexto das cidades cearenses (ACCIOLY, 1990, p. 114).

As estradas de ferro foram decisivas, juntamente ao porto, para a dinamização da circulação de mercadorias para exportação, principalmente algodão e café, consolidando a cidade de Fortaleza no comércio nacional e internacional.

Todavia, as ferrovias que trariam o progresso para as cidades estavam trazendo a miséria que se queria longe da Capital. Esta relação entre espaço físico construído e sociedade busca entender o meio urbano como “espaço que se constrói por conflitos historicamente situados” (RIOS, 2014, p. 11).

Por todo o período posterior à implantação da ferrovia em Fortaleza, ...

...a fixação dos retirantes por toda a extensão dos trilhos foi se alargando por toda a extensão da linha férrea dando origem a uma das maiores favelas de Fortaleza: a favela do trilho, que corta a

cidade, em um estirão, de uma ponta a outra. Nesse movimento, os retirantes deixaram de ser flagelados e passaram a ser favelados (RIOS, 2014, p. 31).

O transporte ferroviário é de extrema importância para a transformação das redes de vilas e formação de novos núcleos urbanos. Segundo Jucá Neto (2012), a organização do espaço territorial e urbano do Ceará setecentista era composta por uma rede de vilas que foi alterada drasticamente após a implantação da ferrovia na província em 1873. Muitas vilas desapareceram, dando lugar a novas, muitas vezes às margens das linhas férreas ou próximas às estações (JUCÁ NETO, 2012). Por isso, o trem é um elemento importante para compreender o intenso processo migratório campo-cidade, que sempre existiu no Ceará, mas que se intensificou em alguns períodos de estiagem.

No que toca às questões relativas ao espaço físico construído e à sociedade, é relatado categoricamente em âmbito nacional em *Sobrados e Mucambos* de Gilberto Freyre (2003), primeira edição em 1936. Nesta obra, esclarece-se que a sociedade patriarcal rural entra em decadência entre os séculos XVIII e XIX, surgindo as recém-formadas e urbanizadas cidades, cheias de trabalhadores livres, praticamente sem o amparo das casas-grandes, principalmente após a abolição da escravidão, muitas vezes sem comida, moradia e remédios.

No contexto histórico relatado por Freyre (2003), o Ceará foi assolado pelas maiores secas já documentadas na história do Estado, quando inúmeras pessoas fugiram do sertão para se abrigar nas cidades litorâneas, no caso da presente pesquisa, em Fortaleza.

Segundo Mike Davis, em seu livro *Holocaustos Coloniais* (2002), o fenômeno climático em si não é uma calamidade, mas a implicação para a economia e sociedade no todo. A situação social dos pobres e retirantes da cidade se tornou crítica devido ao descaso das autoridades e conivência da classe média urbana que, naquele momento histórico, buscava assimilar características da *Belle Époque*.

A partir da Estação Central em Fortaleza, a estrada de ferro...

... demandava de início à cidade de Baturité, tendo acabado por atingir o Crato, a 600 km do litoral, por volta de 1926. A ferrovia vai reforçar a função comercial da cidade e dar-lhe uma hegemonia que cada vez mais se ampliará” (CASTRO, 1977, p. 34).

Segundo Lopez e Mota (2015), ao longo da história do Brasil houve diversas tentativas de grupos dominantes de isolar a pobreza, acabar com os movimentos sociais e grupos dissidentes. A mudança de regime político ocorrida em 1889 desagradou vários setores da sociedade, mas “desde o início da República as revoltas foram brutalmente reprimidas pelas lideranças militaristas de Floriano” (LOPEZ; MOTA, 2015, p. 546).

De acordo com os autores, a República prolongava os hábitos do Império e, apesar das mudanças ocorridas no país, em diversos contextos:

Ficava uma mancha histórica vergonhosa. Em plena *belle époque*, Canudos revelava o Brasil profundo, rural, analfabeto e carente de mínimas condições de sobrevivência, provocando uma revisão de valores culturais e políticos expressa na obra máxima de Euclides da Cunha, *Os Sertões* (1902). (...) Em 1901, Euclides deixava um lema – e um alerta – para uma redefinição da idéia que se tinha do Brasil e do “caráter nacional brasileiro” àquela época: “O sertanejo é, antes de tudo, um forte” (LOPEZ; MOTA, 2015, p. 548-549).

O homem sertanejo é retratado na consagrada obra *Os Sertões* (1902) de Euclides da Cunha com a expressão Hércules-Quasímodo, comparando-o ao semideus da mitologia grega de força sobre-humana e ao personagem disforme de Victor Hugo. Essa expressão euclidiana engrandece o homem sertanejo no regionalismo de sua literatura, já na história da qual essa pesquisa se trata traz à tona esse mesmo personagem, resistente, porém domesticado pelas forças do regime político vigente: a República Oligárquica, que uma vez instalada, “saberá preservar tal limites, onde “cada um saberá qual o seu lugar na ordem social” (LOPEZ; MOTA, 2015, p. 522).

No Ceará, na seca de 1877, houve muitas vítimas fatais, tanto pelo prolongamento do fenômeno climático, quanto pela falta de transportes e recursos, além de epidemias que se alastravam muito rapidamente. Em 1915 já havia certo progresso, tanto nos transportes quanto na saúde pública, mesmo assim, a mortandade e os movimentos migratórios tiveram números alarmantes.

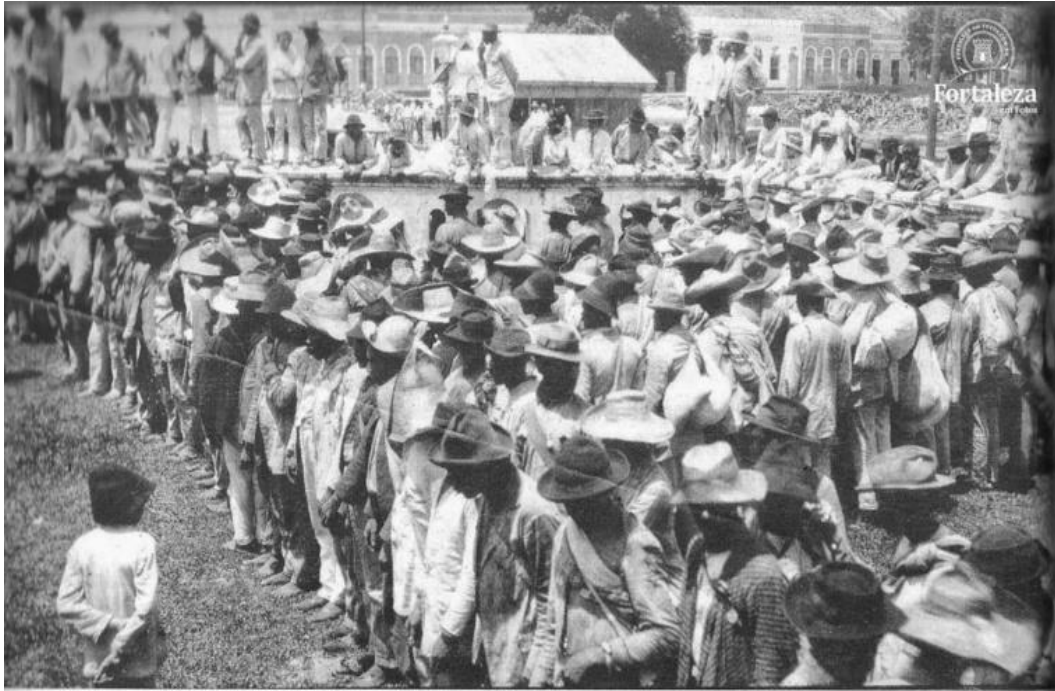
Gondim (1998) ressalta que:

[...] o outro lado dessa “belle époque” (ponte, 2001) era o quadro de miséria e degradação formado pela população que acorria em massa para a capital a cada período de estiagem. A partir da seca de 1877, o governo adota como política para socorrer essa população o seu



alistamento em frentes de trabalho para construir obras públicas, localizadas principalmente na capital. Durante aquela seca, que se estendeu por três anos, estima-se que 114 mil “retirantes” tenham vindo para Fortaleza, cuja população era de cerca de 75 mil habitantes (NEVES, 1998, p. 21; GONDIM, p. 103).

Figura 40 – Retirantes em Fortaleza nas últimas décadas do século XIX.



Fonte: Arquivo Nirez

A “Seca do Quinze” ganhou repercussão nacional. Rachel de Queiroz, escritora cearense, relatou no romance *O Quinze* (1930) o sofrimento do povo sertanejo naquele ano de fome e miséria.

A seca de 1915, assim como a seca de 1932, contou com um elemento de suma importância no processo migratório campo-cidade em Fortaleza: a ferrovia. Os sertanejos afetados pelo flagelo caminhavam longos trechos a pé à procura de alguma cidade com estação de trem. Destas estações saíam levadas de retirantes rumo à Capital, fugindo da fome e do sol, esperando na cidade alguma ajuda que lhes permitisse sobreviver; e foi exatamente o que encontraram: apenas a sobrevivência, nada mais.

Segundo a Historiadora Kênia Sousa Rios, professora do curso de História da Universidade Federal do Ceará:

As regiões mais atingidas pela seca aglomeravam nas suas estações de trem uma imensa quantidade de famintos. Desses lugares saíam,

todos os dias, locomotivas com todos os seus vagões completamente lotados. Muitas das Estações Ferroviárias transformaram-se em espaços de grande tensão entre os retirantes e as forças policiais (RIOS, 2014, p. 19).

Os trens encurtavam a distância dos retirantes até a cidade, diferentemente das secas anteriores, esse transporte garantia que a grande maioria chegasse viva em Fortaleza.

A respeito das reformas sociais, Ponte (1993) relata que já na década de 1880 havia uma preocupação sobre a grande quantidade de pobres:

Os setores considerados preocupantes dessa massa urbana começaram a receber atenções redobradas de governantes e círculos de saber locais. Procurando discipliná-los para amenizar a tensão social que então se desenhava na Cidade, os poderes públicos, médicos e filantropos instalam escola primária e oficinas para os detentos da Cadeia Pública (1882); empreendem campanha de casamento de amasiados (1885) e constroem o Asilo de Alienados São Vicente de Paulo (1886) para retirar os loucos de circulação, investimento disciplinar a que não escaparam os mendigos que são recolhidos ao Asilo de Mendicidade inaugurado no mesmo ano (PONTE, 1993, p. 36).

Como a quantidade de retirantes chegando à Capital era cada dia maior, as classes dominantes estavam aterrorizadas e havia uma pressão muito grande dessa elite para que as autoridades isolassem as vítimas do flagelo. Rios (2014) faz referência ao fenômeno da seca de 1915, como precursor no erguimento destes lugares de isolamento forçado em Fortaleza. Segundo a autora, havia um pavor com a chegada dos retirantes, fato presente quase que diariamente nos jornais da época. Os grupos dominantes exigiam do governo medidas extremas para conter as “levas cada vez maiores de flagelados, que se lançavam às estradas, trazendo esperança de encontrar na Capital algum modo de sobrevivência” (RIOS, 2014, p. 58).

Teófilo (1980), farmacêutico da época, conta que:

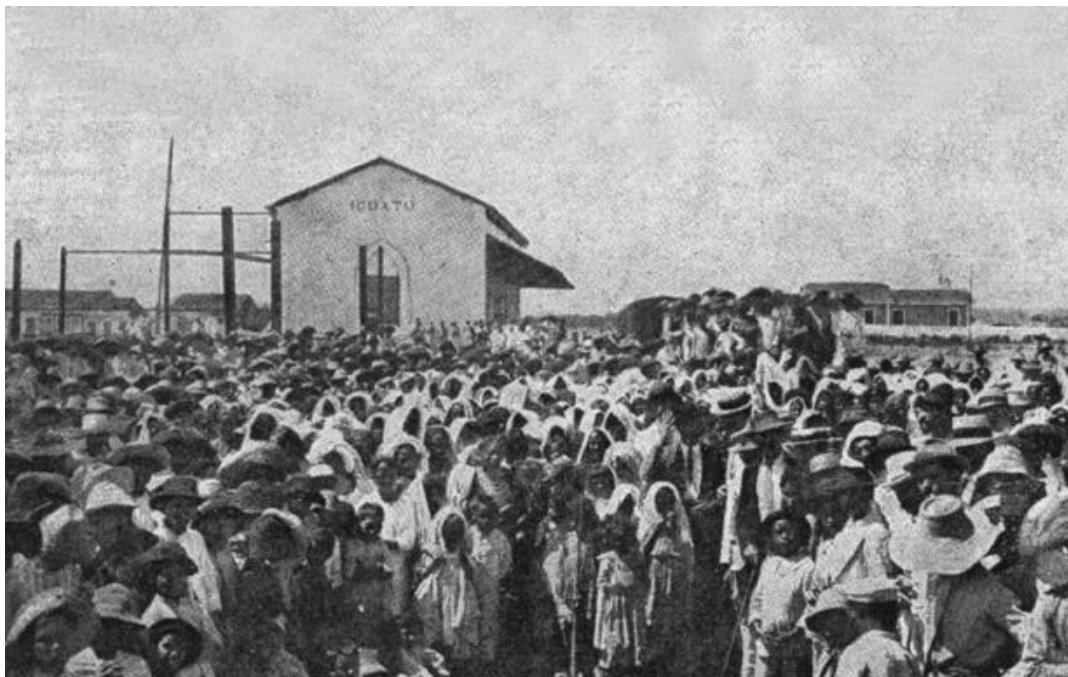
Alguns mil retirantes mendigavam em Fortaleza e o governo do Estado não lhes prestava assistência de espécie alguma. Se não fosse a caridade pública, os socorros que nos enviavam do norte e sul da República e a emigração para o Pará, promovida pelo presidente daquele Estado, teria morrido muita gente de fome (TEÓFILO, 1980, p. 38).

Em 1915, foi erguido o primeiro campo de concentração para retirantes de Fortaleza, também conhecido pelos próprios sertanejos e opositores da época como “Currais do governo”. O Campo do Alagadiço seria o precursor para os oito campos de concentração de retirantes na seca de 1932. Rodolfo Teófilo relata suas impressões sobre o Campo de Concentração do Alagadiço em seu livro *A Seca de 1915*: “Em um quadrilátero de quinhentos metros de face estavam encurralados cerca de sete mil retirantes. Percorri todos os departamentos daquele depósito de seres humanos” (TEÓFILO, 1980, p. 57).

Segundo Rios (2014), a localização dos campos de concentração era sempre próxima aos trilhos dos trens ou das estações ferroviárias. No caso do Campo de Concentração do Alagadiço, antes do trem chegar à Estação Central, os sertanejos eram retirados à força do trem pela polícia, para ali se confinarem.

Em 1915, como já dito anteriormente, a Estrada de Ferro de Baturité tinha sua última Estação no município de Iguatu, no Sertão Central do Estado, região que mais sofria nos períodos de estiagem e segundo relatos históricos, era justamente esta a Estação onde constantemente havia conflitos.

Figura 41 – Retirantes na Estação Ferroviária de Iguatu



Fonte: RIOS (2014)

Rios (2014) conta que:

Um dos indícios desse espaço de tensões constituídos em Iguatu é uma das fotografias publicadas pelo deputado Ildefonso Albano, em seu trabalho intitulado “O secular problema do Nordeste”, publicado em 1918. Nesse livro, que é a reprodução de um discurso proferido na Câmara dos Deputados Federais de 1917, Albano apresenta uma fotografia dos retirantes na estação ferroviária à espera de uma locomotiva. A escolha dessa cena não era arbitrária. A intenção presente no inflamado discurso do referido deputado era mostrar as calamidades da seca. No seu entender, uma das formas de expor a extensão do flagelado era retratar a enorme quantidade de famintos que estavam aglomerados em uma Estação de Trem (RIOS, 2014, p. 25).

Existia uma forte expectativa das elites pela redução dos flagelados que chegavam à cidade. Como forma de controle sobre os sertanejos, para que não se organizassem e reivindicassem por melhores condições, utilizaram essa mão-de-obra barata para os canteiros de obras do Governo ou do próprio campo de concentração, salientando que muitas das obras contruídas no Estado, inclusive as extensões das linhas férreas, se deu com a mão-de-obra sertaneja.

Deste modo, é relatado que:

A inatividade era considerada a grande inimiga da ordem e da disciplina. Com isso, os administradores dos Campos legitimavam a exploração abusiva dos flagelados nas mais diferentes atividades. A justificativa apresentada pelo administrador do Campo de Concentração do Ipu em relação ao emprego dos flagelados nestes serviços é um significativo indício para o entendimento desses trabalhos como parte das estratégias de disciplinamento: “Os flagelados não podem ficar inativos um só momento. Todos eles têm que trabalhar seja em que serviço for”. Conforme suas declarações, havia várias oficinas de trabalhos internos para os flagelados (RIOS, 2014, p. 100).

O livro *Trem-fantasma: Ferrovia Madeira - Mamoré e a modernidade da selva* (1988) do Professor Francisco Foot Hardman é uma referência importante ao tratar sobre a exploração e morte de centenas de operários trabalhando em condições precárias na construção de estradas de ferro na floresta amazônica entre 1907 e 1912.

Não menosprezando as particularidades do caso brasileiro à época, essa era a realidade dos pobres em Fortaleza naquelas primeiras décadas do século XX. Os

que não tinham sido confinados nos campos de concentração amontoavam-se em cortiços, muitas vezes em situação desumana.

Naqueles anos, fora o fenômeno climático severo das secas, a cidade de Fortaleza enfrentava sérias epidemias de varíola e, assim, o discurso médico-higienista que acompanhava os ideais de modernidade, bem como do modernismo, fomentava um maior controle social na cidade.

Os sertanejos e a mendicância quase sempre eram confinados ou obrigados a deixar o centro da cidade. Aquele tipo de gente não era bem visto pelas classes dominantes da época, sobretudo por seu deboche e por causar certa desordem na cidade em uma época onde a aristocracia brasileira estava agindo com os “moldes” da modernização.

As formas de exclusão permitem um maior entendimento sobre esse processo de estruturação urbana de Fortaleza, “dando visibilidade às maneiras pelas quais os pobres desafiam esses poderes e conquistam espaços no mundo urbano” (RIOS, 2014, p. 126)

Ponte (1993, p. 62) salienta que a partir da década de 20 surgem os primeiros bairros nobres da capital, “delineando com maior visibilidade os novos espaços burgueses e reforçando a segregação sócio-espacial entre ricos e pobres na cidade”.

De acordo com Perrot (1988), os pobres europeus sempre reivindicaram o que era acessível, o que era possível e negociável, mesmo que na maioria das vezes não fosse acatado. Reivindicavam o direito a cidade, morar no centro, circular e utilizar livremente o espaço público. Assim como na Europa, continente o qual Perrot se refere, com suas particularidades bem definidas e complexas, o mesmo acontece de forma similar no Brasil.

Esse povo do século XIX tem o sentimento muito forte de que o espaço público lhe pertence. Tudo que ele pede é poder utilizá-lo à sua vontade, de modo indiferenciado, capaz de aceitar uma certa desordem. Pois essa desordem, que tanto incomoda os higienistas, esses primeiros urbanistas, é favorável a uma flexibilidade, a uma variedade de usos incontrolados (PERROT, 1988, p.124).

Adaptando e respeitando as particularidades e complexidades das tensões de estratos sociais existentes na Europa e no mundo ao Brasil, principalmente ao que se relaciona a força de trabalho, Hobsbawm cita que as classes dominantes não

recebiam bem a presença dos pobres nas cidades, que eram a maioria da população, “embora reconhecessem que era um mal necessário” (HOBBSAWM, 1977, p. 220).

Figura 42 – Região Flagelada pela seca de 1877



Fonte: Universitat de Barcenola <sup>8</sup>

<sup>8</sup> Disponível em: <[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-69\\_archivos/image004.jpg](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-69_archivos/image004.jpg)>. Acesso em: 19 nov. 2017.

### 3.4 O RAMAL PARANGABA – MUCURIBE (1941)

Segundo Lima e Pereira (1932), foi anunciada a liberação do início das obras do novo porto de Fortaleza, que seria transferido da região da Praia de Iracema para o Leste da cidade, a região do Mucuripe, devido à demanda de espaço e congestionamento no desembarque de mercadoria. O primeiro porto da cidade havia ficado pequeno para a crescente expansão de Fortaleza.

Em 1938, O presidente Getúlio Vargas decretou uma lei na qual decidiu sobre a localização do novo porto de Fortaleza, definindo a Enseada do Mucuripe como o novo local. No ano seguinte, 1939, foi instalado o canteiro de obras para construção do primeiro trecho de cais. Foram construídos 426 metros de cais acostável ao Porto de Fortaleza pela Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas, sendo inaugurado apenas no início da década de 1950.

Figura 43 – Estação de Arronches no início do século XX



Fonte: Arquivo Nirez.

Arronches, que recebera uma estação em 1873, antes fora um município, mas na década de 1920 acabou sendo anexado a Fortaleza. Em 1944 teve o nome alterado para Parangaba, e de lá saíria o ramal até o Porto do Mucuripe.



Figura 44 – Antiga estação de Arronches na Parangaba "engolida" pela cidade contemporânea. A estação de metrô se localiza acima da antiga estação

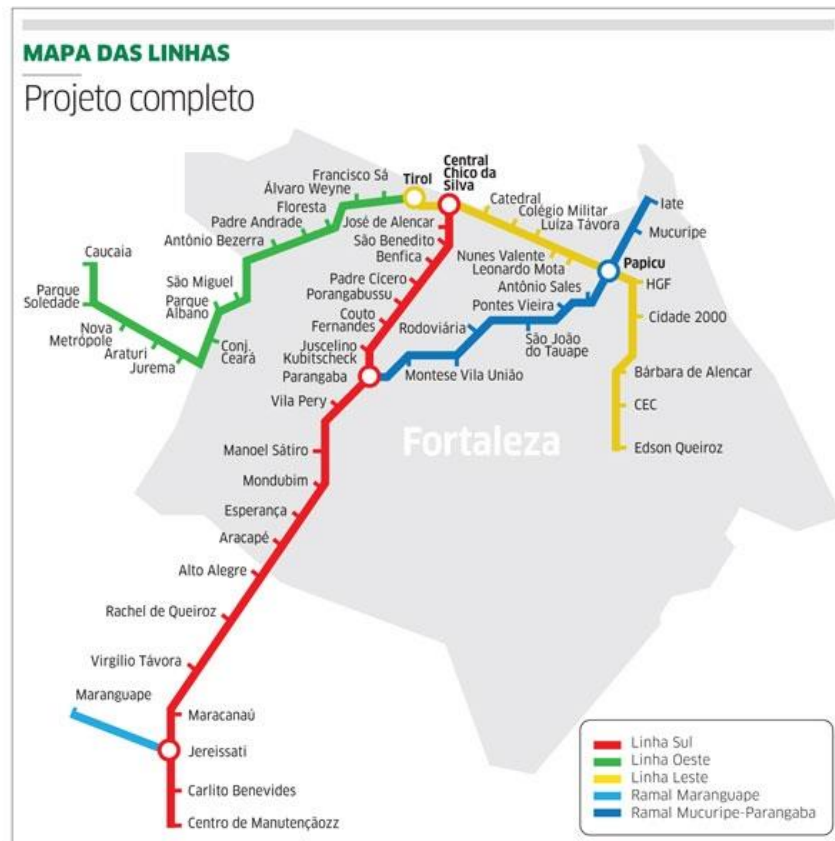


Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Com a iminência da construção de um novo porto para a cidade, foi implantado um ramal ferroviário para o Mucuripe, que foi inaugurado no dia 28 de janeiro de 1941. A expansão até o Mucuripe atendia a necessidade de escoamento da produção de café da Serra de Baturité, transportada pela Estrada de Ferro de Baturité até o Arronches “e daí até o Porto do Mucuripe, pelo ramal ferroviário” (LIMA, PEREIRA, 2009).

De acordo com Ferreira (1989) a construção do ramal ferroviário implicou na remoção de um denso matagal que ocupava o caminho por onde deveria passar o trem. Com o passar dos anos, muitas famílias, vindas do interior do Estado, vítimas das secas que periodicamente assolam o Nordeste, ocuparam as margens da via férrea, construindo barracos e dando início a várias comunidades.

Figura 45 – Linhas Previstas para o metrô de Fortaleza



Fonte: Diário do Nordeste.<sup>9</sup>

As Estradas de Ferro de Baturité e de Sobral, assim como o Ramal Parangaba-Mucuripe foram aproveitados pelo Metrô de Fortaleza para o projeto e execução das linhas vermelha (sul), verde (oeste) e azul (veículo leve sobre trilhos), respectivamente, como podemos ver na figura 30.

### 3.5 A ESTRADA DE FERRO DE SOBRAL (EFS)

Desde o começo de sua implantação, no início do século XX, a “Estrada da Ligação” para a cidade de Sobral esteve sob administração da Estrada de Ferro de Baturité (EFB). A construção desse longo trecho entre a EFB e a Estrada de Ferro de Sobral (EFS) fora incluído no contrato de arrendamento da Rede Viação Cearense (RVC). Esta impulsionou a construção do ramal devido às novas políticas

<sup>9</sup> Disponível em:

<<http://hotsite.diariodonordeste.com.br/diariouploads/uploads/2f239c6562a989368543cd22a064d736.jpg>>. Acesso em: 19 nov. 2017.

de tarifas reduzidas, impostas pelo governo. Ferreira cita um trecho do parecer lavrado pelo Relator do Ministro em 1910:

As tarifas aprovadas, não há negal-o, permitirão que cheguem aos centros consumidores os productos próprios do alto sertão cearense actualmente e futuramente também do sertão piauiense. Fazer esta affirmativa importa dizer que o interior dos dois Estados poderá livremente progredir e, nessas condições, o trafego geral de toda a Rêde de Viação tenderá fatalmente a augmentar (REL. DA RVC, 1910, apud FERREIRA, 1989, p. 42).

Inicialmente, a estrada partiria da estação de Parangaba (então Porangaba), mas depois de novos estudos, a linha passou a partir da estação de Fortaleza. Essa alteração baseou-se nas estimativas de acidentes até então contabilizadas:

Sendo o trecho Fortaleza - Porangaba o trecho-tronco, então, de 420 km, tem-se registrado 'desastres excessivos' por causa dos cruzamentos com os trilhos da Cia. De Bondes, quer dizer, então, quando o mesmo trecho for o tronco de cerca de 800 km da EFB e sobrecarregado pelo tráfego de 'linha de ligação'? (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 100).

O autor ainda informa o novo roteiro passando por Itapipoca, dantes por Itapajé:

Inúmeras vantagens sobrevirá para o Estado e para a União, com a exploração de uma zona fértil, como é a que vai de Fortaleza a Sobral, passando por Itapipoca e collectando todos os productos da uberrima serra de Uruburetama (REL. DA RCV, 1915, p. 37, apud FERREIRA, 1989, p.100).

A ligação interestadual entre Ceará e Piauí, anteriormente prevista pelo governo, se viabiliza tecnicamente por volta de 1916, através da estrada de ferro entre Fortaleza e Sobral. Segundo Castro (1992), a implantação da ferrovia (EFS) à Noroeste da provincial tinha como objetivo fazer a ligação entre a cidade portuária de Camocim e Sobral, "encravada no sertão, a 100 quilômetros de distância (CASTRO, 1992, p. 67).

Segundo Lima e Pereira (2009), no ano de 1919 efeitos terríveis da seca se fizeram sentir na região entre Fortaleza e Sobral, cujas conseqüências eram a falta de água para abastecimento, a falta de animais cargueiros para o transporte, grande

número de operários abatidos pela fome e inaptos para o trabalho, daí a pouca produtividade do serviço.

Uma das causas foi o grande número de flagelados retirantes do ano anterior e a mudança nas frentes de serviço que passaram a trabalhar na construção dos ramais laterais de ligação para transportar os materiais necessários para as grandes barragens de Orós e de Poço dos Paus.

Os relatórios após 1920 constatavam que os trabalhos se mantinham paralisados, mas também alertavam para a importância e a magnitude da área de abrangência da obra no intuito de sensibilizar as autoridades.

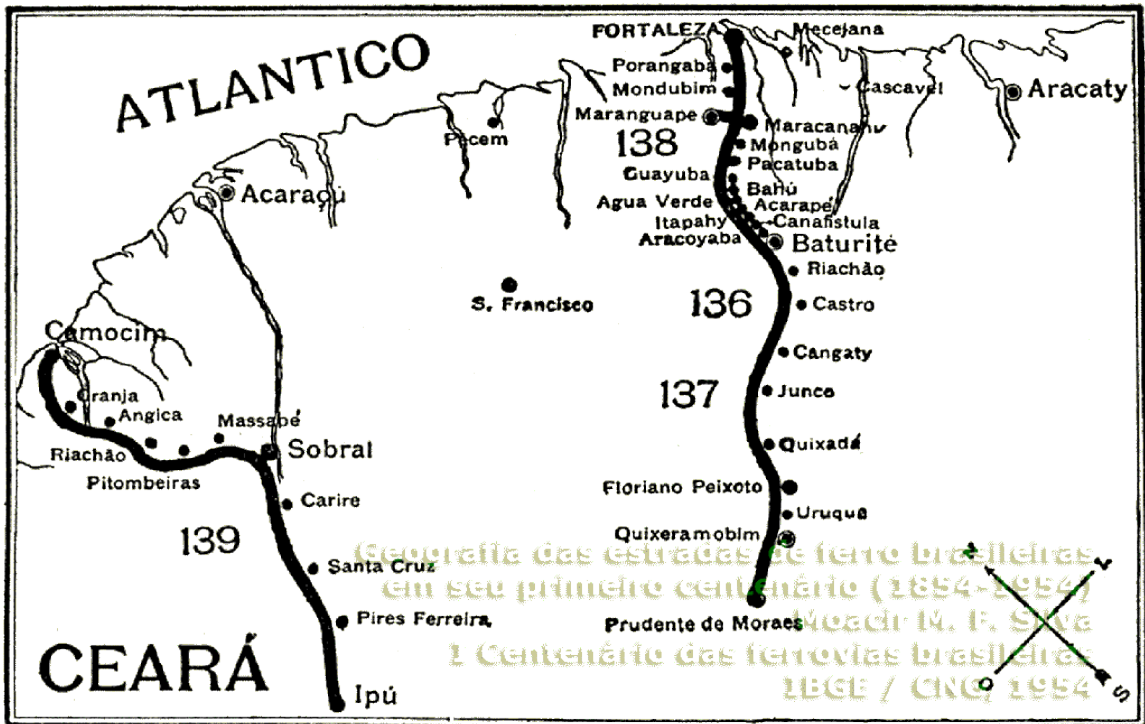
De acordo com Ferreira (1989) baseado no Relatório de 1926, mesmo com os serviços sendo iniciados pelos dois extremos, a partir de 1920 houve muitas paralisações por fatores climáticos, econômicos e políticos: as constantes secas, a desvalorização da moeda nacional como um dos efeitos da Primeira Guerra Mundial e a passagem da Coluna Prestes pelo Ceará, que foi um movimento político-militar ocorrido entre 1925 e 1927 de insatisfação com a política feita na República Velha. “Após a longa paralisação, as obras foram retomadas, tanto para proceder à ligação Fortaleza-Sobral como para a ampliação das linhas até a cidade de Teresina, no Piauí, já em meados do século XX” (CASTRO, 1992, p. 67).

O autor descreve que, através da infra-estrutura de transporte já existente, a estrada Fortaleza-Sobral seria o elo de ligação entre as áreas produtoras e a Capital, e que lhe seriam direta ou indiretamente tributadas. Mostra ainda que este ramal seria um forte elemento de integração entre as outras regiões do Estado e Fortaleza:

A favor desta linha de ligação, vem o fato de já existirem construídas ou em construção estradas de rodagem que, partindo de diversos pontos da Serra da Ibiapaba ou Serra Grande, terminam na estrada de ferro de Sobral, onde se despejam os seus productos (REL. DA RCV, 1920, apud FERREIRA, 2009, p. 100).

A primeira estação da linha foi a de Caucaia, inaugurada em 1917, enquanto que a de Itapipoca (localidade mais ou menos equidistante dos extremos) recebe os trilhos apenas em 1940. Depois de 10 anos, é terminada a tão esperada ligação entre EFB e a EFS com a inauguração da estação de Humberto Monte, localidade a aproximadamente 35 quilômetros de Sobral.

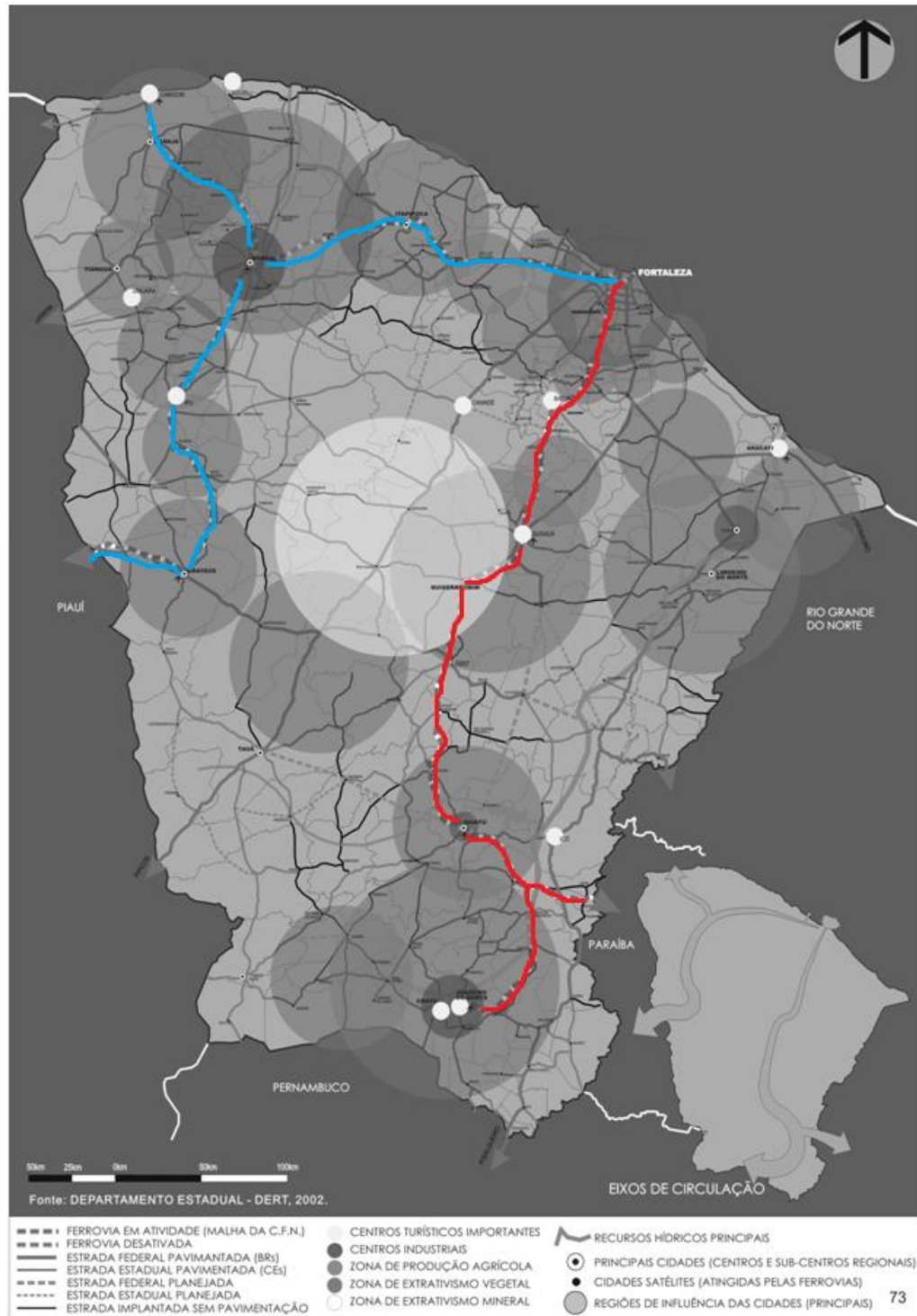
Figura 46 – As estradas de ferro de Baturité e de Sobral em 1898



As estradas de ferro de Baturité e de Sobral em 1898.

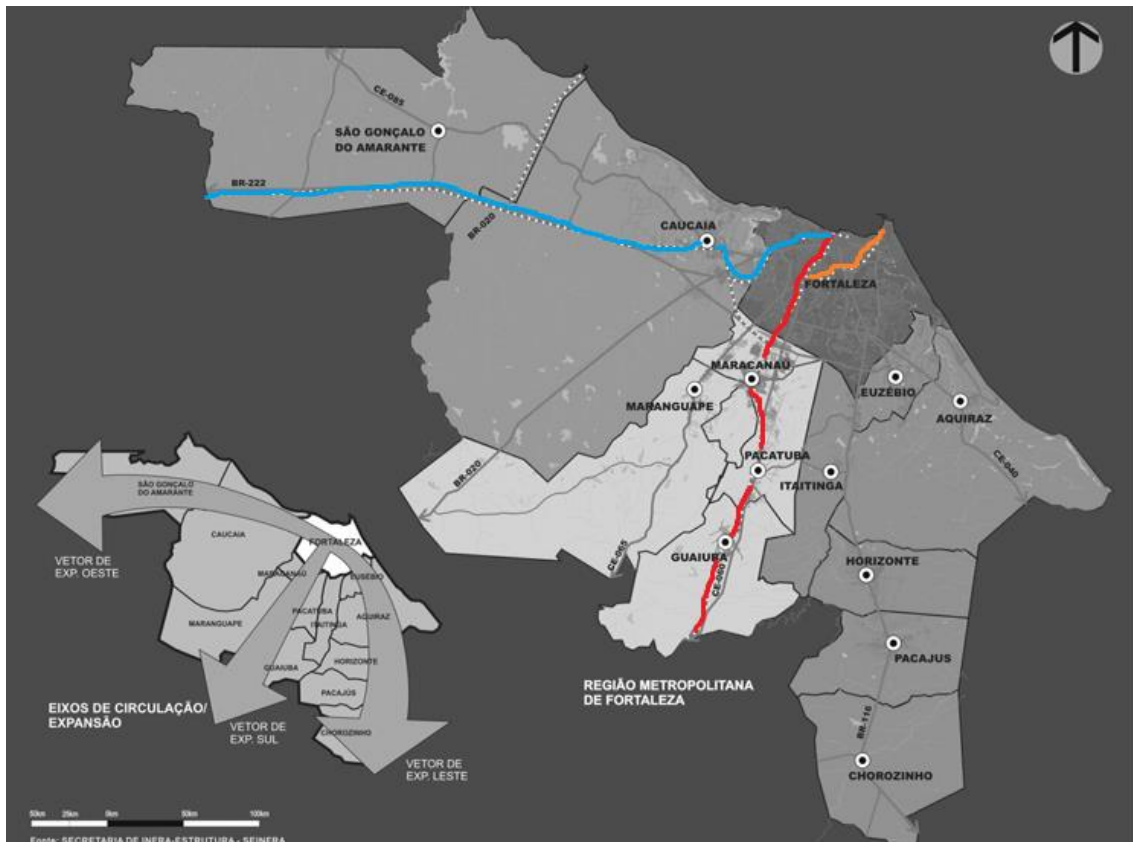
Fonte: IBGE/CNG, 1954.

Figura 47 – Fluxos estaduais: EFB (vermelho) e EFS (azul).



Fonte: Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes - DERT/CE (2002). Imagem modificada pelo autor.

Figura 48 – Fluxos metropolitanos: EFB (vermelho), EFS (azul) e RPM (laranja).



Fonte: Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes - DERT/CE (2002). Imagem modificada pelo autor.

### 3.6 A HEGEMONIA DE FORTALEZA

De acordo com Oliveira Jr. (1996), desmembrado administrativamente da província de Pernambuco, Fortaleza assume a função de capital da província cearense, bem como se torna um núcleo comercial exportador. Sendo capital de província e com o início do ciclo algodoeiro, Fortaleza passou a apresentar maiores vantagens locacionais em fins do século XVIII. Vários acontecimentos internacionais influíram na consolidação desta posição hegemônica, como a guerra civil americana, que afetou sua produção algodoeira, elevando a cotação no mercado internacional e beneficiando a economia cearense.

A guerra americana provocou um grande aumento na produção algodoeira no Ceará e, em termos percentuais, o Estado passou a ser o segundo exportador nacional, ficando apenas atrás de São Paulo. Com o fim da Guerra de Secessão americana, os EUA voltaram a dominar o mercado internacional, e com isso teve

início o fim do ciclo do algodão no Ceará, que também nessa época (1877-79) era assolado por um grande período de seca que desestruturou a economia local.

Com o incremento das atividades comerciais de Fortaleza e do Estado, foi possibilitada a instalação da primeira Estrada de ferro do Ceará, a EFB. Empreendimento privado que, embora realizado durante o ciclo algodoeiro, tinha por principal objetivo escoamento da produção de café da Serra de Baturité até o porto de Fortaleza. Confirmando então que:

A hegemonia de Fortaleza ocorre de fato na segunda metade do século XIX e teve como um dos fatores básicos a política centralizadora que usava como estratégia de reforçar as capitais de provincial, ocasionando não só o direcionamento de verbas do governo federal para as capitais, como também contribuindo para o aumento da tributação. Em meio a essa nova conjuntura, Fortaleza passa a reunir melhores condições para modernizar-se e, ao mesmo tempo, dispor de serviços e condições infraestruturais para impor-se como capital da província, atendendo a suas funções administrativas e comerciais e, ainda mais, desempenhando o papel de polo regional das regiões circunvizinhas (ACCIOLY, 1990, p. 112).

Em três anos seguidos de secas (1877, 1878 e 1879), houve uma desarticulação da economia estadual por acentuada queda da produção agrícola e dos rebanhos, e com cerca de um terço de sua população morrendo ou migrando para outras regiões, o governo imperial tomou alguma atitude no sentido de minimizar os efeitos desta calamidade como a construção de infra-estrutura: açudes e estradas. Segundo Oliveira Jr. (1996), essas medidas foram um importante estímulo para o desenvolvimento da Província, e marca a primeira ação intervencionista do Estado na economia regional do Nordeste.

Com o porto, foi acentuada a função comercial de Fortaleza como núcleo exportador, mas também permitiu que fossem desempenhadas funções importadoras, fazendo com que fosse desenvolvido um setor terciário, através do comércio e dos serviços, basicamente de caráter público. Nesta época, ocorre uma migração dos proprietários rurais e suas famílias em direção à Capital (GONDIM, 1987, apud OLIVEIRA JR., 1996).

O desenvolvimento industrial de Fortaleza tem uma forte vinculação com o setor primário, pois, geralmente, eram de beneficiamento das matérias primas agrícolas produzidas no interior. Esta relação agro-industrial associada com o sistema de transporte ferroviário funcionou como elemento indutor da localização



industrial, fazendo com que as indústrias fossem localizadas ao longo da ferrovia e próxima ao porto, na área Oeste da capital. Este insipiente parque industrial agiu como indutor da expansão urbana, pois novos bairros foram criados em função da oferta de empregos (GONDIM, 1987, apud OLIVEIRA JR., 1996).

Para Oliveira Jr. (1996) outro fato importante é que no Brasil não existia uma indústria automobilística que ofertasse caminhões e ônibus. Só sendo implantada apenas após a Segunda Guerra (pós 1945), e também não havia uma malha rodoviária pavimentada que pudesse competir com a ferrovia. Isso somente veio a acontecer a partir da década de 60, com o objetivo de interligar o parque industrial do Sudeste com o mercado nordestino.

Estes eventos contribuíram para consolidar a hegemonia de Fortaleza no espaço estadual e regional. Todas as estradas, fossem caminhos de ferro ou antigas estradas de gado, convergiam para a Capital, servindo de ligação entre esta e o interior:

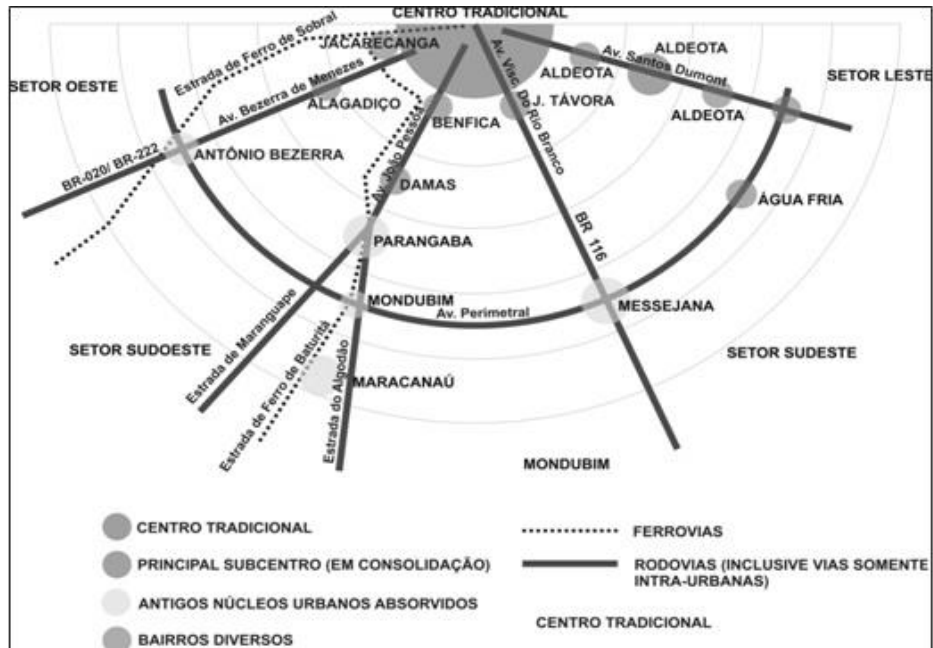
A cidade se expande além da malha traçada por Herbster, e apresenta irradiação de arruamentos ortogonais, em seus setores Leste (Aldeota) e Oeste, e especialmente, expansão espontânea, ao longo das vias-eixos de penetração para o interior, destacando-se a ocupação das terras lindeiras às Avenidas: Bezerra de Menezes (Estrada do Soure), Capistrano de Abreu (Estrada da Parangaba) e Visconde do Rio Branco (Estrada de Messejana). O estabelecimento ao longo dessas vias, acentuou-se, principalmente, devido a maior frequência de contatos do interior do estado com a Capital, a partir das melhorias no sistema rodoviário. Tornava-se evidente a introdução de um novo elemento à malha urbana, dando-lhe um novo direcionamento, com a consolidação de um sistema de vias radiais que veio associar-se ao traçado xadrez (FORTALEZA, 1979).

Estes caminhos, que partiam em todas as direções, foram transformando-se em caminhos entre os bairros e o centro da cidade, e, à medida que os espaços eram ocupados, a cidade assumiu uma forma rádio-concêntrica (GONDIM, 1987, apud OLIVEIRA JR., 1996).

Em 1950, as rodovias e estradas são expandidas e pavimentadas e o porto do Mucuripe é concluído. É implantado o primeiro distrito industrial do Ceará em Maracanaú, que será emancipado de Maranguape em 1985. Temos, portanto, um conjunto de políticas industriais que intensificam as relações entre Fortaleza e sua periferia, pela criação de conjuntos habitacionais e de distritos industriais fora da Capital. As políticas de transporte também consolidam a Metrópole Regional de

Fortaleza e sua Região Metropolitana, através de seu porto e de suas rodovias que, tal qual a ferrovia, assumem o traçado longitudinal rádio-concêntrico. A ferrovia no Ceará foi fundamental para a consolidação dos principais núcleos urbanos e centros regionais do espaço estadual, principalmente Fortaleza.

Figura 49 – Esquema da expansão da cidade de Fortaleza



Fonte: COSTA (2006, apud CAPASSO, 2004).

## 4 A ESTRUTURA URBANA DE FORTALEZA ATÉ 1950

### 4.1 CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO E EXPANSÃO URBANA

É necessário, ao se abordar o tema da estruturação urbana, falar inicialmente de crescimento demográfico e expansão urbana, pois a estrutura urbana está diretamente ligada às ocupações dos espaços da cidade e como estes se articulam ou não. Das análises anteriores, compreende-se que os determinantes da migração são diversos.

Segundo Vera Mamede Accioly:

A expansão urbana decorreu em parte do próprio aumento populacional e do processo de acumulação capitalista realizado aqui através da agricultura de exportação. Também houve a capitalização em terrenos que conduziram a empreendimentos imobiliários (loteamentos), forma de gerência de lucros e períodos de crise do capital produtivo (ACCIOLY, 1990, p. 113).

Entende-se que o fenômeno da migração é eminentemente social e determinado por condições históricas de processos e conflitos nas relações de poder. Questões de ordem estrutural são importantes, mas isoladamente não revelam a real dimensão dos movimentos populacionais no espaço. Fatores circunstanciais e crises periódicas abalam uma relação social estabelecida em bases frágeis, sempre com prejuízo da população mais pobres ou destituídas de poder, mas ainda assim não revelam a dinâmica populacional no espaço.

As estatísticas mostram uma crescente concentração de população em Fortaleza, decorrente da migração da população interiorana. De acordo com a Prefeitura de Fortaleza (FORTALEZA, 1979), nas duas primeiras décadas do século XX o processo de crescimento populacional da cidade torna-se bastante visível no contexto estadual, cujo aumento populacional foi de aproximadamente 63%, passando de 48.400 habitantes em 1900 para 78.000 em 1920.

A migração desse período não chegou a ser registrada, mas nos anos entre 1920 e 1940 houve forte impacto no crescimento populacional de Fortaleza, tendo em vista o aumento de 101.700 pessoas, sendo 55% (cerca de 56.200 pessoas) principalmente decorrente de processos migratórios.

A partir de 1930:

[...] a evolução demográfica de Fortaleza segue um ritmo acelerado, implementado pelas imigrações contínuas. A área urbana se irradia além das previsões, de forma espontânea e desordenada, surgindo coesmerações de edificações precárias na periferia urbana (FORTALEZA, 1979, p. 27).

De acordo com Silva (1997), em 1940 a população migrante correspondia à metade da população economicamente ativa da cidade, estimada em 112.500. Fortaleza passou a ter uma população total de 180.000 habitantes, um crescimento bastante expressivo.

Na década seguinte, em 1950, vê-se reduzir o fluxo migratório para Fortaleza, que foi politicamente desviado pela migração inter-regional. Os migrantes fizeram parte de 17% da população total residente, sobretudo corresponderam à metade do crescimento populacional do período entre 1940 e 1950, e um quarto da população economicamente ativa da década de 1950.

A periferização da cidade na forma de núcleos de favelas é a mais incisiva prova de que a “bela e moderna capital” não era suficiente para todos, ou não tinha estrutura para abrigar tanta gente. Datam inicialmente de 1920 os principais núcleos de favelas que ainda hoje têm expressão ou reminiscência (SILVA, 1997, p. 29).

De acordo com Silva (1997), quase metade desses migrantes (36%) passou por outras localidades antes de chegar à Capital, 52% foram provenientes de outras cidades interioranas. A maior parte dos migrantes (45%) chegou a Fortaleza nos anos 1950, residindo menos de 10 anos na Capital, contudo foi expressivo o contingente de migrantes que continuaram residindo em Fortaleza, desde os anos 1940 com cerca de vinte anos (23%), mesmo aqueles que chegaram nos anos de 1930 (14%).

A subdivisão de dois fluxos de migração (campo-cidade e cidade-cidade) nos leva a compreender a fragilidade dos demais núcleos urbanos do Ceará, relativamente à Capital. Percebe-se que os pequenos núcleos urbanos, chamados de cidade por força política-administrativa, não conseguiam absorver a população proveniente do campo, que conseqüentemente migrava diretamente para a Capital.

De acordo com Silva (1997), reforça-se a dedução a respeito da mobilidade espacial dos pobres e da provável junção à mesma classe social, quando os

pesquisadores indagaram aos migrantes sobre as dificuldades para exercerem uma atividade ocupacional e para se instalarem em termos de moradia em Fortaleza. Nota-se que os migrantes foram amparados inicialmente por parentes e amigos, e apenas 37% tiveram certa dificuldade de ocupação, e 21% de instalação.

Um diferencial em termos de renda também vai ocorrer entre o tipo de migração: inter-regional, interestadual e intraestadual.

Constata-se em Silva (1997) que a estrutura de mercado de trabalho do Sudeste, por exemplo, é bem mais diferenciada e possibilita melhores vantagens para os migrantes interregionais que o mercado de trabalho nordestino. Apenas para confirmar essas conclusões, apresenta-se o percentual de migrantes interregionais em São Paulo com menos de um salário mínimo (9%), quando em Salvador o migrante proveniente de outro estado neste grupo de renda chegava a 14%, e em Fortaleza a 30%, havendo uma concentração maior de migrantes baixamente remunerados quando provenientes do próprio estado em Salvador (20%) e sobretudo em Fortaleza (39%).

Conclui-se também que os diferenciais intraestaduais e interregionais posicionam Fortaleza numa situação inferiorizada que remete à sua expansão capitalista, considerando a relação entre migração e mobilidade do Capital, tal qual concluem os pesquisadores:

Observa-se que o tamanho e a distribuição da população sobre o espaço refletem, em grande parte, a evolução da organização econômica e, portanto, que as realocações espacial e setorial das atividades econômicas são os principais determinantes da direção, intensidade e características das migrações internas. Nesta perspectiva, as migrações não podem ser avaliadas simplesmente em termos de sua suposta deterioração do meio social nos lugares de destino senão, organicamente, em termos de todo o processo de deslocamento populacional. Assim os movimentos migratórios são estruturalmente moldados pelo processo de acumulação de capital que penetra e se reproduz em espaços diferenciados de forma desigual. (MARTINE e PELIANO, 1978, p. 5-6)

Jucá Neto (2012), em relação aos primórdios da urbanização do Ceará, observou para o caso de Fortaleza um período não-urbanizado no qual a Vila sequer participava da divisão social do trabalho existente. Enquanto Aracati, Sobral e Icó revelava características de cidade de alta mobilidade, de trabalho intelectual, fonte de inovações, relacionadas com a ordem distante e simultaneamente fazendo

acontecer na ordem próxima. Noutra momento, é a vez de Fortaleza despontar com características urbanas. Verificou-se, inclusive, uma rede hierárquica de centros formada pelas oligarquias agrárias de suporte à hegemonia de Fortaleza, à função administrativa, reforçando a política-militar.

Segundo Gondim (2007), a primeira metade do século XX, principalmente a partir da década de 1930, com a expansão urbana e crescimento demográfico da cidade, e sem dispor de muitos elementos quanto à metropolização, é dispensável aplicar o termo cidade para as demais sedes municipais do entorno de Fortaleza, na medida em que não se configuraram historicamente como cidades nem como centros urbanizados, exceto pela localização de grandes conjuntos habitacionais entre Caucaia e Fortaleza, bem como do eixo ferroviário Fortaleza-Maracanaú, que determinou localização industrial e uma aproximação populacional, mas com bastantes vazios em cada um dos casos.

Com a política nacional de centralização do poder, a cidade se aglomera e começa a transcender o seu centro, a partir de sua função comercial, como centro distribuidor do produto nacional industrializado, subdividindo-se em duas grandes áreas de valor da terra, uma separação de classes bastante visível entre o Leste (rico e dominante) e o Oeste (pobre e subordinado).

Na segunda metade do século XX, Fortaleza não se comparava economicamente às metrópoles nacionais, porém ela se mostrava em patamar médio dentro da realidade regional; e no nível local e microrregional colocava-se em patamar superior acima de vários outras cidades e núcleos urbanos.

As relações mantidas por Fortaleza no espaço interno e externo ao território cearense remetem para uma subordinação: da capital em relação aos grandes centros nacionais, ou ao contrário das pequenas localidades em relação à capital. Deste modo, a inter-relação que caracterizaria melhor uma metrópole parece ser a principal característica que Fortaleza ainda não apresentava no início dos anos 1970, quando foi institucionalizada como metrópole.

Na perspectiva da diversificação funcional, poder-se-ia argumentar a favor da metrópole de Fortaleza caso as relações fossem vistas de dentro para fora, das microrregiões interioranas com os Estados vizinhos mais pobres. Quanto ao papel de produtora de inovações, não há o que salientar positivamente, salvo na difusão dessas inovações e na medida em que as mesmas foram repassadas por centros produtores do Sudeste do país.

Por outro lado, as considerações relativas a uma urbanização sem industrialização, definidas por Lefebvre (1999), também parecem aplicar-se à realidade de Fortaleza do início dos anos 1970. Segundo Lefebvre, a aceleração do crescimento das forças produtivas, alcançado pela revolução industrial, provocou na cidade um processo de “implosão-explosão”, a oposição campo-cidade dissolve-se, assumindo novas formas: centro-periferia, inclusão-exclusão, integração-segregação. As aglomerações urbanas atingem dimensões novas, possibilitadas e induzidas pelo transporte motorizado (processo ocorrido desde a primeira metade do século XX). A circulação de pessoas e mercadorias assume uma condição de função urbana dominante e peça-chave no circuito produtivo. Pode-se, então, supor que Fortaleza estava, durante toda a primeira metade do século XX, em pleno processo de constituição de uma metrópole.

A população de baixa renda apresenta uma alta mobilidade espacial para além da mobilidade do trabalho, por sua condição de excluídos social e politicamente. Todavia os deslocamentos não foram tão espontâneos, nem só determinados pela atração do mercado de trabalho, mas pelo controle e ordem que restringiriam a manutenção de um território, como lugar de conflito e de exercício de poder.

#### 4.2 OCUPAÇÃO E SEGREGAÇÃO NA CIDADE

A cidade de Fortaleza, que teve por muito tempo sua economia ligada à pecuária, sem grandes importâncias em sua história, percebe-se na segunda metade do século XIX bastante privilegiada. Sua localização estratégica no comércio marítimo internacional e a proximidade com as serras de Baturité e Uruburetama, assim como a crescente exportação de matérias ali produzidas como o algodão e o café, em conjunto com o binômio ferrovia/porto, impulsionou, como nunca, a entrada de capital internacional na cidade. O capital era principalmente inglês, pois havia muito fluxo de comércio para as Ilhas Virgens Britânicas e para a Inglaterra. “Foi graças a seu papel na comercialização de produtos de exportação (café, cera de carnaúba, e principalmente algodão) que a capital cearense se tornou o principal núcleo urbano do estado” (GONDIM, 2007, p. 98).

Com isso, a cidade atraiu não só a população de baixa renda e retirantes que fugiam da seca em busca de melhores condições, mas também toda a oligarquia do interior do estado e região, formando na cidade um palco de desigualdades sociais.

Nas últimas décadas do século XIX, a cidade apresentava claramente os primeiros sinais de segregação sócio-espacial decorrentes dessas desigualdades. Nos primeiros anos do século XX a cidade que concentrava essas desigualdades era formada pelo núcleo urbano central, mas que nas décadas seguintes se expandiria, formando bairros ricos e pobres. Nesse núcleo urbano central que atualmente é o centro de Fortaleza, a convivência era tensa e com muitas regras de conduta. O controle social e urbano era ditado pelas autoridades, a mando das elites.

O princípio da segregação em Fortaleza remete diretamente à modernização e o aformoseamento da cidade, influenciados pela *Belle Époque* e que teve ecos muito fortes na cidade nas primeiras décadas do século XX: moda, costumes, arquitetura, etc. Ecos esses ditados pelas elites e que pouco tinha a ver com a grande maioria da população, e que seriam peças-chaves na divisão espacial da cidade.

De acordo com Ponte (1993), na década de 1920, Fortaleza já contava com trânsito de carros. Essa motorização faz com que a cidade se expanda seguindo os principais eixos de transporte e locomoção, ou seja, antigas estradas e ferrovias. Com isso, as elites se afastam cada vez mais dos espaços populares, ou seja, o Centro e áreas de ocupação de baixa renda nos arredores.

A consolidação do que chamamos de início da segregação se dá quando nesses eixos se abrem vias e o transporte se torna cada vez mais individualizado. Não existia uma política social de habitação. As vilas e os bairros operários eram para o benefício dos proprietários, locais os quais viviam seus funcionários.

Como não havia políticas de habitação, deu-se início a um novo padrão na cidade com modelo centro-periferia, que de acordo com Villaça (2001), seguindo uma organização em círculos concêntricos, as classes sociais mais ricas ficariam nas áreas mais centrais dotadas de infra-estrutura e com maiores preços, e as classes pobres ficariam relegadas às periferias distantes e desprovidas de equipamentos e serviços.



Os bairros das camadas de mais alta renda tendem a se segregar (os próprios bairros) numa mesma região geral da cidade, e não a se espalhar aleatoriamente por toda a cidade. [...] Se o principal móvel da segregação fosse a busca de posição social, do status, da proteção dos valores imobiliários, ou proximidade a “iguais”, bastaria haver a segregação por bairro. [...] uns ao norte, outros a oeste, outros a leste e outros ainda ao sul da metrópole. Isso não ocorre, porém (VILLAÇA, 2001, p. 150).

Como veremos, as moradias das elites se deslocam do centro em direção a bairros como Jacarecanga (oeste), Benfica (sudoeste), Aldeota (leste), Praia de Iracema e Meireles (nordeste). Nesses “novos bairros” foram construídas muitas casas e mansões em grandes terrenos ou mesmo em sítios.

Figura 50 – Espacialização dos principais edifícios da cidade em 1930.



#### LEGENDA

1 Praça dos Voluntários	6 Assembleia Provincial	11 Cine Moderno	Prças
2 Igreja Presbiteriana	7 Prefeitura e Câmara	12 Excelsior Hotel	Institucional
3 Palácio do Governo	8 Clube Iracema	13 Praça Marquês de Herval	Lazer e Serviços
4 Igreja do Rosário	9 Praça do Ferreira	14 Teatro José de Alencar	Religioso
5 Praça General Tibúrcio	10 Cine Majestic	15 Praça de Pelotas	Vetores

Fonte: Andrade, 2012.

Por décadas as edificações valorizariam o erudito, a vanguarda, principalmente o estilo eclético que caracterizava esses bairros, contrastando-os muito de outras partes da cidade, onde se via o popular e o vernacular, num evidente processo de isolamento das partes mais populares da cidade.

É importante enfatizar que as classes dominantes, de certo modo, ditavam os rumos e costumes da cidade por sua influência social e econômica, o que fará com que muitos desses novos bairros sejam também “novas centralidades”, como o Outeiro, por exemplo (atual Aldeota).

### 4.3 ÁREAS E EIXOS DE OCUPAÇÃO

As áreas ocupadas ao longo de décadas estruturariam a cidade e, conseqüentemente, a segregaria. Na primeira metade do século XX, essa ocupação seguiu alguns padrões: caminhos, velhas estradas e ferrovias serviriam de novos eixos de ocupação, tanto para as classes dominantes quanto para os assentamentos precários. O núcleo urbano central, ou seja, o centro da cidade, assim, passa a abrigar diversas funções que não só a residencial e a reunir moradores e transeuntes de todas as classes.

As classes dominantes, formada principalmente por autoridades administrativas, intelectuais e pela burguesia local, se deslocaram do centro principalmente para o lado Leste e Sul da cidade. Os pobres, retirantes, mendigos e menos favorecidos passaram a ocupar os eixos das ferrovias e lado Oeste da cidade, como veremos a seguir.

#### 4.3.1 O Centro – núcleo urbano central

Em Fortaleza, segundo Ponte (1993), antes do que foi periodizado como “revolução industrial” no mundo, a economia provinha da terra rural, do campo, a terra urbana pouco valia. O capital era derivado dos produtos primários que vinham do interior da província. O espaço em Fortaleza estava em segundo plano no campo econômico, não havia muito interesse nas terras da capital, tampouco em viver nela, ficando para esta os papéis comerciais e deveres administrativos.

A partir do momento em que surge a indústria, há a valorização da terra urbana, que passa a ter vantagens econômicas em relação à rural. Fortaleza passa

então a ser responsável pela reprodução do capital, criando o interesse das pessoas em vir morar na cidade principalmente por questões econômicas e culturais.

Figura 51 – Pátio e fachada interna do Theatro José de Alencar, inaugurado em 1910



Fonte: IPHAN.<sup>10</sup>

Segundo Ponte (1993), o centro da cidade de Fortaleza, que fora o núcleo urbano original desde a fundação da vila no século XVIII, inicialmente abriga toda a população da cidade. Primeiramente a ocupação era dada praticamente toda no centro, ao longo do século XVIII e XIX, ricos e pobres lá habitavam, dividiam o espaço não harmoniosamente, mas a situação estava sob o controle das autoridades, que a mando das elites tinham que *Vigiar e Punir* (FOUCAULT, 1987) para manter a disciplina e a ordem na cidade.

Nas primeiras décadas do século XX, a capital do Ceará vivencia sua *Belle Époque*, em décadas de mudanças culturais e sociais, de movimentos intelectuais, de abertura de grandes vias, de praças e jardins, de imponentes construções como o majestoso Theatro José de Alencar.

<sup>10</sup> Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/iiseminariofortaleza/pagina/detalhes/1581>>. Acesso em: 04 nov. 2017.

Em épocas de higienização da cidade, reformas urbanas e controle social, o Centro era o grande palco da cidade, onde as classes dominantes inicialmente viviam em seus palacetes, sobrados e mansões; onde frequentavam cinemas, cafés e passeavam nas remodeladas praças.

Era no núcleo central onde morava também a mendicância: nas vielas, ruas e cortiços. Também era no centro que chegavam, principalmente através dos trens, desembarcados na estação central de Fortaleza, os retirantes do interior do estado e todo tipo de migrante, aglomerando nesse núcleo urbano central uma mescla de classes e de interesses muito diferentes.

Figura 52 – Vista aérea de Fortaleza em 1930



Fonte: Arquivo Nirez.

#### 4.3.2 Áreas de alta renda

De acordo com Gondim (2007), no início do século XX, a cidade reafirma a abertura do mar para Fortaleza e seus cidadãos. Cidade por muito tempo voltada para o interior e com fortes traços do sertão, interrompe seus costumes para se abrir ao mar. Primeiramente pela exportação de matérias primas pelo porto, a qual traz abundância econômica para a elite da cidade.

Com a *Belle Epoque* em alta, os costumes e hábitos estavam sendo influenciados principalmente pela Europa (era moda ir à praia), portanto a abertura para o mar com a construção de mansões e a balneabilidade era inevitável.

Ponte (1993) afirma que Jacarecanga foi a primeira área a ser ocupada pelas classes dominantes na década de 1920. Próximo à praia e ao lado Oeste do núcleo urbano central (mas fora deste), o bairro surgiu quando algumas famílias das elites comerciais e agrárias se afastaram do centro, principalmente após as sucessivas migrações de retirantes devido à seca do ano de 1915.

O aristocrático bairro de Jacarecanga viveu seu apogeu entre as décadas de 1920 e 1940 com suas esplendorosas residências e sobrados, quando entrou em um processo de decadência em virtude do deslocamento das elites para o lado Leste do litoral de fortaleza, devido, principalmente, às obras do novo porto do Mucuripe, que seria concluído em 1950.

De acordo com Gondim (2007), a ocupação do bairro Benfica está diretamente ligada à expansão da cidade do centro ao interior, tendo em vista que o bairro se localiza ao longo da antiga estrada que dava a Arronches (atual Parangaba). O Benfica se tornou um bairro oficialmente a partir da década de 1930, quando inúmeras das famílias abastadas que moravam no centro ou na Jacarecanga se deslocaram para lá devido ao caos urbano já existente e aos processos migratórios devido às secas de 1932.

O bairro foi inicialmente ocupado já no século XIX por chácaras, sítios em enormes terrenos e grandes casarões. E com o afastamento de uma parte das elites para a área da Jacarecanga, e em busca de lugares mais “sossegados”, uma outra parte encontra nesse, que era um dos caminhos para o interior, o seu refúgio. O Benfica tem seu apogeu até a década de 1950.

O surgimento do bairro da Praia de Iracema está associado à balneabilidade e ao lazer das elites nos anos de 1920. Esta elite intensificou a sua frequência na praia com a construção de casas de frente para o mar, obrigando posteriormente os pescadores a mudarem para outras praias.

Figura 53 – Espacialização do perímetro urbano em Fortaleza em 1932, segundo o código municipal da Prefeitura Municipal de Fortaleza

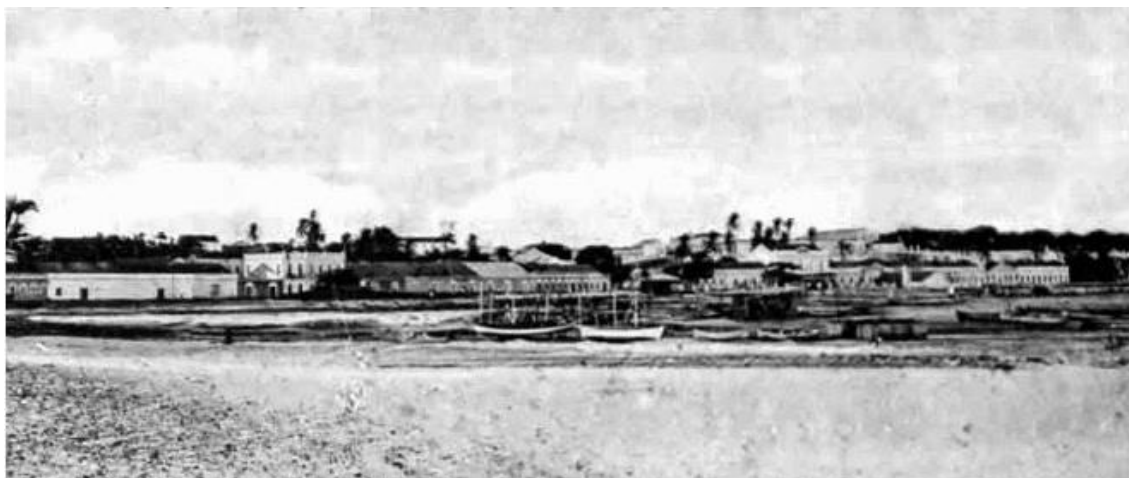


Fonte: Planta base: “Planta da cidade de Fortaleza levantada na administração revolucionária, PMF” apud ANDRADE (2012).

Em meados da década de 1920, a área a leste do porto, conhecida como Praia do Peixe, começou a despertar o interesse das classes mais altas e tornou-se ponto de encontro e diversão. O local passou a ser ocupado por casas de veraneio da elite e teve seu nome mudado para Praia de Iracema, em referência à personagem de José de Alencar (VARGAS; CASTILHO, 2015, p. 254).

Devido às novas formas de apropriação desse espaço, surgiu a necessidade de se criar uma nova imagem para a praia, que expressasse os novos valores que a sociedade adquiriria, começando pelo nome.

Figura 54 – Fortaleza vista do antigo porto na Praia do Peixe em 1908



Fonte: Arquivo Nirez.

O famoso bairro da Aldeota, primeiramente chamado de Outeiro, teve sua ocupação pelas elites da cidade por volta da década de 1940, porém sua história é bem mais antiga. O antigo bairro do outeiro já possuía desde o final do século XIX seus moradores, que eram famílias de pescadores e trabalhadores de baixa renda. Por se localizar do Centro ao Leste da cidade, em uma enorme área verde, a ocupação se deu de forma bastante espaçada.

O Colégio Militar de Fortaleza inaugurado em 1919 é um marco simbólico de ocupação do bairro, pois estava no limítrofe entre o Centro e o Outeiro. A partir da década de 1940, com o deslocamento das classes dominantes para o Outeiro, a área vai ficando cada vez mais ocupada e tem seu prolongamento no Bairro do Meireles, na orla.

De acordo com Ponte (1993), devido ao espaçamento da grande área do Outeiro, as elites conviviam com trabalhadores, pescadores e suas famílias que moravam próximo à praia até a década de 1960, quando estes foram expulsos para outras áreas da cidade devido à súbita valorização, potencial econômico daquele trecho de orla e também pelo Porto do Mucuripe que havia sido inaugurado na década de 1950.

Muito em função da motorização, as elites ocuparam principalmente a área que ia do Centro ao Porto do Mucuripe, área não contemplada pela ferrovia até a década de 1940, quando o ramal Parangaba-Mucuripe é implantado.

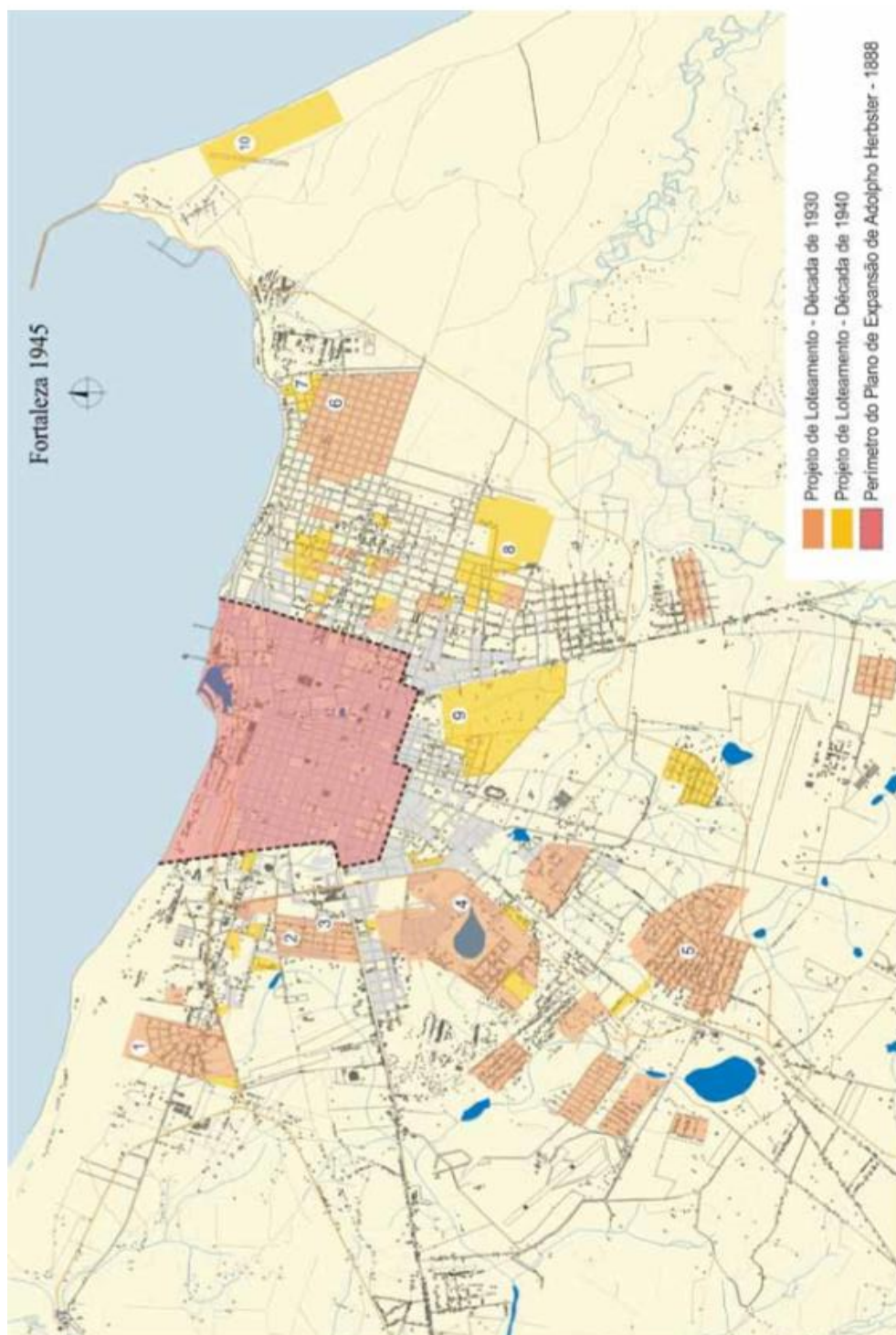
Figura 55 – Colégio Militar de Fortaleza



Fonte: Arquivo Nirez.

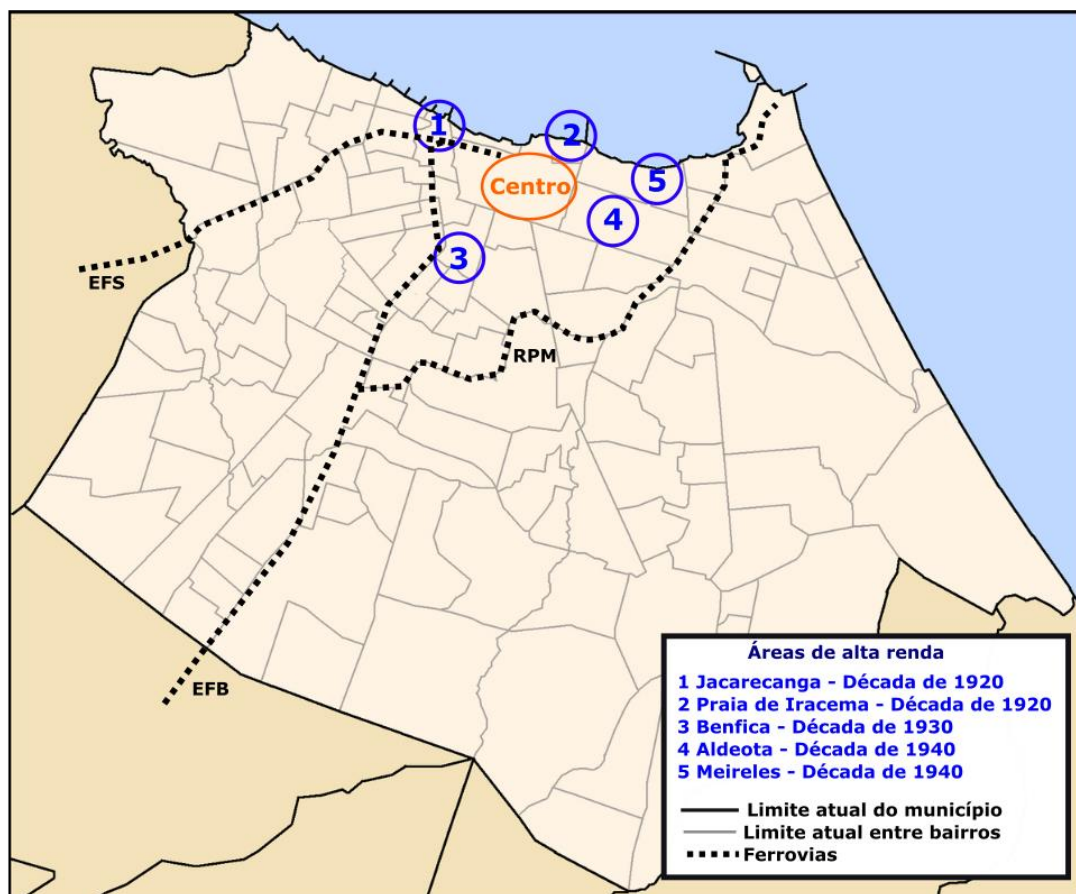


Figura 56 – Loteamentos das décadas de 1930 e 1940



Fonte: ANDRADE (2012).

Figura 57 – Áreas de alta renda em Fortaleza até metade do século XX



Fonte: Imagem do Wikipedia alterada pelo autor.

#### 4.3.3 Áreas de assentamentos populares

Os assentamentos populares em Fortaleza têm origem no fim do século XIX e início do século XX. A primeira forma de assentamento popular se deu a partir dos campos de concentração para o isolamento da pobreza, mais precisamente nas secas de 1915 a 1932.

Como analisado anteriormente, o que ocorre nessas décadas é uma maior percepção da pobreza pelas elites, causada pelo alto crescimento demográfico que caracterizou as primeiras décadas do século XX. Passaram a circular na cidade os flagelados da seca, fazendo surgir a mendicância e as primeiras favelas, fato que causa nas autoridades e burguesia local a sensação de insegurança e desordem.

Temos então que os primeiros assentamentos que estavam ligados a esses campos de concentração seriam o do Urubu (hoje Pirambu) e o do Matadouro (hoje

bairro Rodolfo Teófilo), que não se tem datas oficiais de surgimento, sendo provável que sejam datados nos anos que procederam 1915.

Figura 58 – Planta da cidade de Fortaleza em 1932 com o perímetro do plano de Adolfo Herbster



Fonte: ANDRADE (2012).

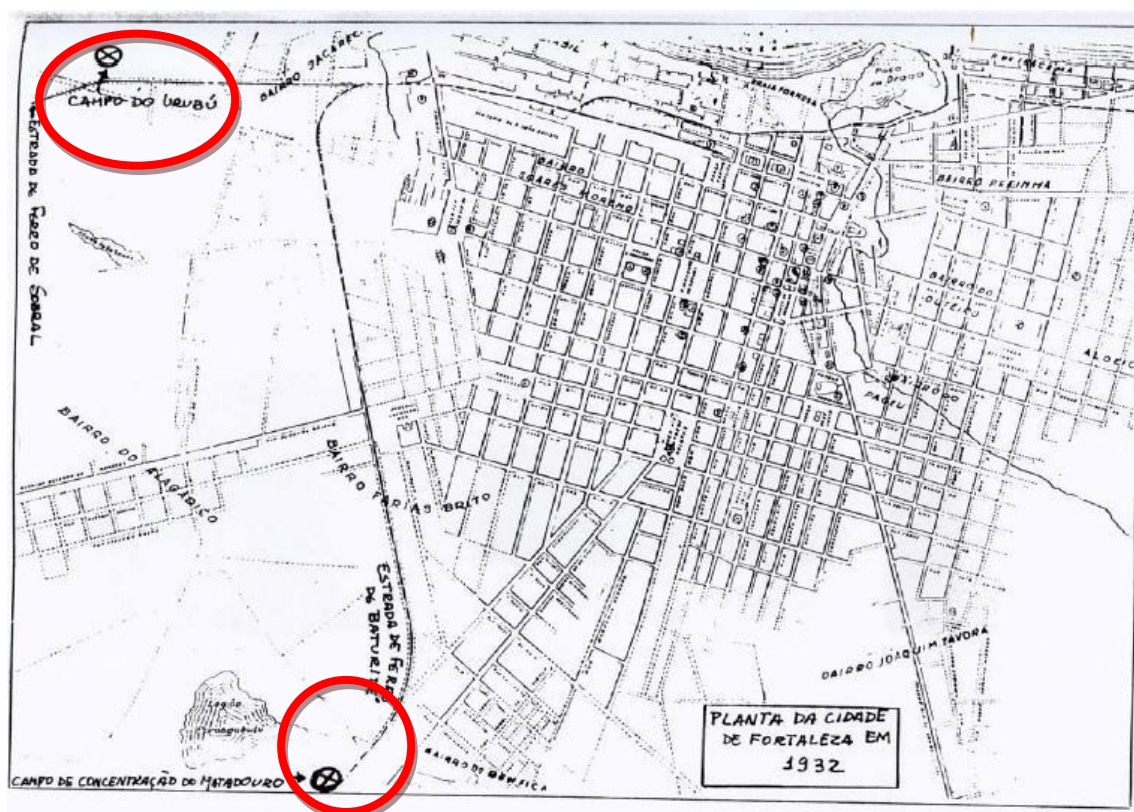
De acordo com Silva (1997), levando em consideração a evolução histórica da população de Fortaleza, podemos verificar que entre as décadas de 1920 e 1930 a cidade apresenta a sua primeira grande explosão demográfica. Se nas décadas anteriores a média da taxa de crescimento girava em torno dos 20% e 30%, a taxa de crescimento em 1930 ultrapassou os 60%. Nesse ano, a população da cidade ultrapassou os 120.000 habitantes, correspondendo ao triplo do que era apenas 60 anos antes.

O grande crescimento populacional observado no período gera grande impacto na estrutura e nos serviços públicos da cidade. Os investimentos e a ampliação das redes e dos serviços não seguem o mesmo ritmo de crescimento, cobrindo prioritariamente as áreas mais nobres da cidade em detrimento das periferias. Bruno e Farias (2012) observam como se dá a ausência de investimentos nas áreas precárias e o início da composição de um mercado imobiliário na cidade.

Na verdade, não houve, por parte do Estado, investimento para extinguir as favelas, para “transformá-las em moradias sociais”, como ocorreria na década de 1930 no Rio de Janeiro. [...] As elites e as autoridades de Fortaleza reconheciam o problema, denunciavam as mazelas e “incivilidades” que ali aconteciam, viam com enorme preconceito e desprezo aquela população pobre, mas efetivamente pouco agiam, pois tudo se passava “longe” das áreas nobres [...]. [...] Nos anos 1930, já se notava em Fortaleza o problema da especulação imobiliária. Figuras endinheiradas [...] começaram a se apropriar de terrenos na periferia de Fortaleza e iniciaram um lento processo de valorização desses espaços no mercado imobiliário, dificultando o acesso da população desprovida de dinheiro. A especulação imobiliária acentuava, ainda mais, a segregação espacial e social que a cidade vivia. (BRUNO E FARIAS, 2012, p. 138-139),

Gondim (2007, p. 103) cita que os primeiros núcleos favelados de Fortaleza surgem entre as décadas de 1930 e 1950, “provavelmente associados aos espaços de ‘confinamento espacial, espontâneo ou forçado’” (GONDIM, 2007, p. 103) ou seja, nos campos de concentração sugidos entre as secas de 1915 e 1932.

Figura 59 – Localização dos campos de concentração do Matadouro e Urubu



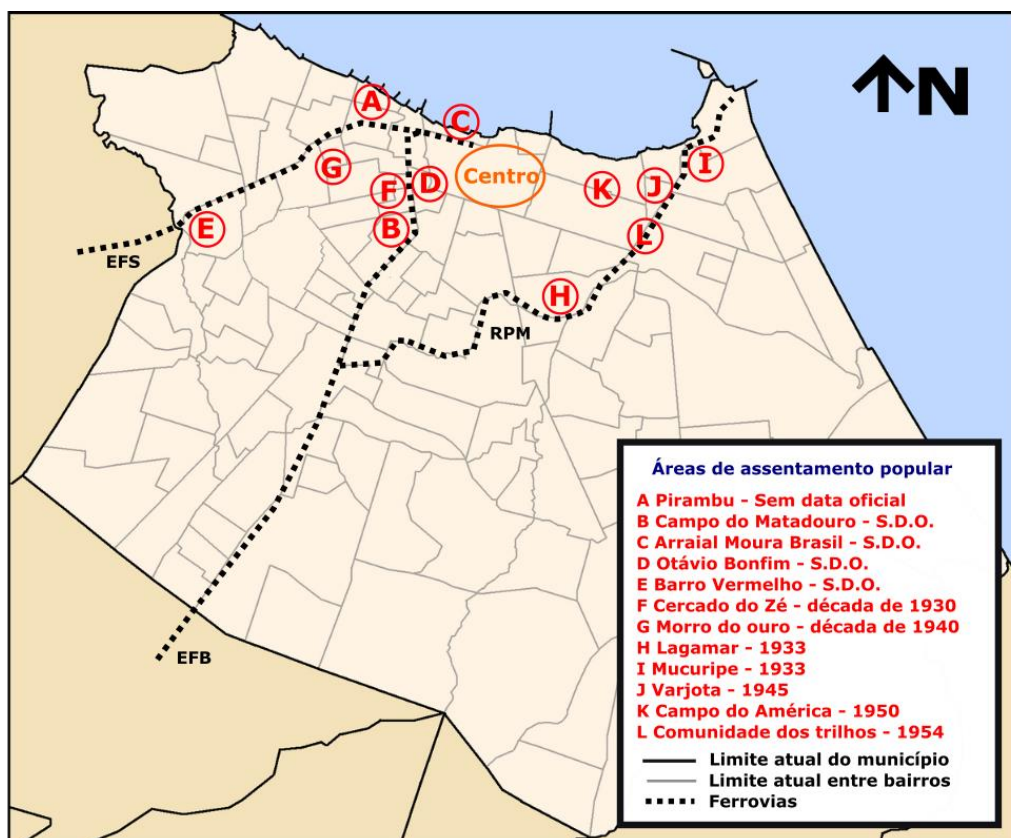
Mapa da cidade de Fortaleza no ano de 1932 indicando a localização das concentrações de Matadouro e Urubu (apud RIOS:1998, 74).

Fonte: FORTALEZA (1932, apud RIOS, 1998), imagem modificada pelo autor.

Embora não faça uma conceituação do termo, aquele descreve esses espaços como bairros humildes, em áreas desvalorizadas ou resultado dos campos de concentração de flagelados das secas, com forte concentração de casebres e de população carente de recursos financeiros, oriundas dos processos migratórios campo-cidade resultados da concentração da terra nas mãos de famílias oligárquicas. (SILVA, 1989, p. 94, apud BRUNO; FARIAS, 2012, p. 138-9).

Podemos observar alguns padrões de ocupação. Os assentamentos mais antigos, Pirambu e Morro do Moinho (atual Arraial Moura Brasil) localizam-se na orla Oeste em relação ao núcleo original da cidade. Observamos ainda o Barro Vermelho e Otávio Bomfim, localizado na estrada sentido Oeste, que vai em direção ao Soure (hoje sede do Município da Caucaia, na região metropolitana).

Figura 60 – Áreas de assentamentos populares até a metade do século XX



Fonte: Imagem do Wikipedia alterada pelo autor.

No período de expansão Leste da cidade (década de 1930 e 1940), os assentamentos que buscam proximidade com o centro, o Cercado do Zé do Padre

na década de 1930 e o Morro do Ouro na década de 1940, localizam-se na região Oeste, em virtude da falta de interesse das elites nessa região. Os assentamentos que se encontram a Leste, por sua vez, não puderam ocupar as áreas loteadas da Aldeota e do Meireles, restando-lhes as áreas periféricas desses bairros, às margens das barreiras físicas, que compõem os limites do centro expandido em formação, como o Lagamar em 1933 (riacho São João do Tauape), as dunas no Mucuripe em 1933, o ramal ferroviário e o riacho Maceió, na Varjota, em 1945.

Na década de 1950, observamos a ocupação de algumas quadras remanescentes no Meireles, como o Campo do América em 1950 e a nova ocupação de trecho às margens do ramal ferroviário, a comunidade dos trilhos em 1954.

José Borzachiello da Silva (1989) descreve as características do surgimento dessas favelas, assim como o cenário da cidade na década de 1930:

A partir da década de 1930, Fortaleza acusa um crescimento demográfico elevado que se reflete no aumento de sua área urbana. [...] Esse “crescimento” de forma espontânea e desordenada deu lugar a aglomerações de edificações precárias na periferia da cidade. [...] As favelas se proliferam a partir de 1930 devido ao aumento no fluxo migratório. [...] A origem do processo de favelização de Fortaleza está ligada aos constantes deslocamentos de lavradores sem-terra e pequenos proprietários que se dirigem para a cidade devido à rigidez da estrutura fundiária, que praticamente impede o acesso desses lavradores à terra e outros meios de produção (SILVA, 1989, p. 93-4 e p. 132).

Nas décadas de 1940 e 1950 há uma continuidade do crescimento acelerado, em menor velocidade se comparado à década anterior, ainda assim em altas taxas. Mantém-se também o padrão de crescimento ocasionado pelas migrações do interior para a capital, em virtude das más condições de vida e exploração do homem do campo e as possibilidades de trabalho e sobrevivência na cidade.

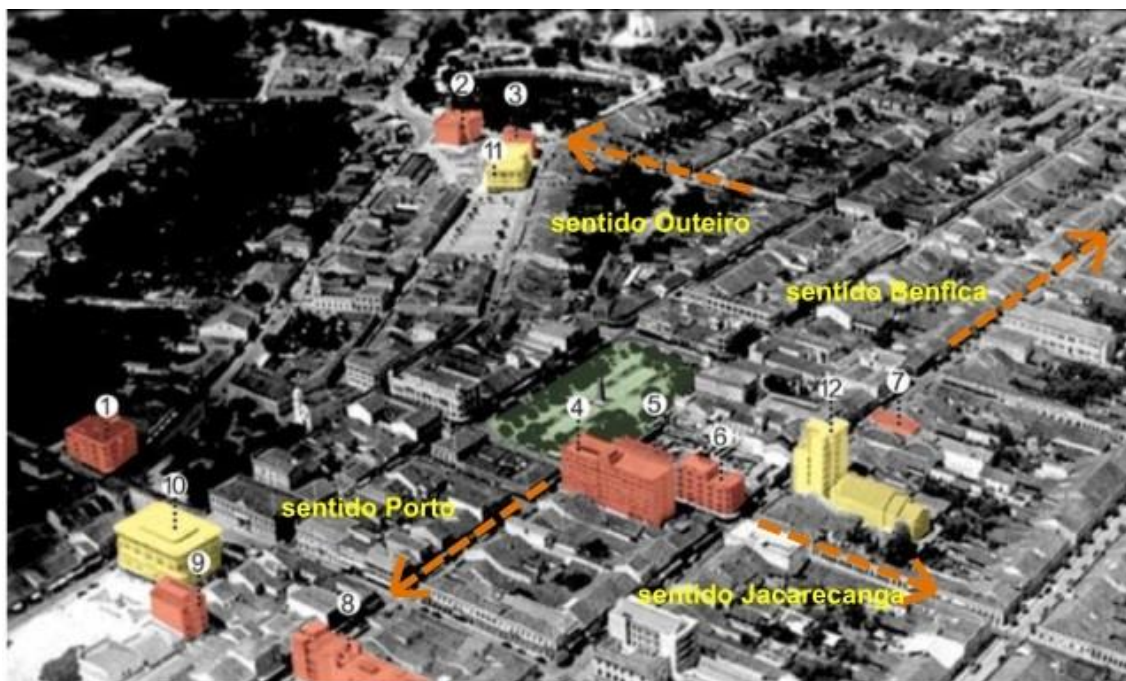
Como na década anterior, a cidade também não consegue manter o mesmo ritmo de investimento em infraestrutura, fazendo com que as áreas de expansão popular, principalmente na Zona Oeste da cidade, apresentem condições precárias na oferta de serviços públicos. Em movimento complementar, as classes mais altas deslocam-se gradativamente para os bairros a Leste do Centro. Está em consolidação assim a zona de expansão do centro em direção Leste e a grande expansão da precariedade urbana na direção Oeste da cidade, configurando o

primeiro sinal de crescimento no modelo centro-periferia, assim como da segregação socioespacial.

#### 4.4 NOVAS CENTRALIDADES

Como já analisado, nas primeiras décadas do século XX, Fortaleza cresce em vários aspectos, principalmente no que diz respeito a sua expansão, se aproveitando de velhas estradas existentes e caminhos rumo ao interior. De acordo com Costa (2005), no decorrer da estrada de Arronches (atual Parangaba), surge o bairro Benfica, ao Sul; da estrada para o antigo Farol, a picada do Mucuripe, a Leste; da estrada de Soure (atual Caucaia), surge o bairro Farias Brito, a Oeste; para Sudeste surge o bairro Joaquim Távora; para Leste o bairro do Outeiro (posteriormente Aldeota).

Figura 61 – Espacialização dos edifícios de Fortaleza nas décadas de 1930 e 1940



##### LEGENDA

- |                                   |  |   |
|-----------------------------------|--|---|
| 1 Edifício Carneiro               | 7 Loja A Cearense                      | <span style="color: green;">■</span> Praça do Ferreira                        |
| 2 Empresa Telefônica de Fortaleza | 8 Edifício J. Lopes                    | <span style="color: red;">■</span> Edifícios construídos na década de 1930    |
| 3 Sede do Jornal O Nordeste       | 9 Edifício Eptácio Oliveira            | <span style="color: yellow;">■</span> Edifícios construídos na década de 1940 |
| 4 Excelsior Hotel                 | 10 Palácio do Comércio                 |   |
| 5 Edifício Granito                | 11 Secretaria de Finanças do Município |   |
| 6 Edifício Parente                | 12 Edifício Cine Diogo                 |   |

Fonte: ANDRADE (2012), alterada pelo autor.

Nesse mesmo período, o Centro aos poucos deixa de ser atrativo como espaço da habitação para a população de maior poder aquisitivo, sendo um dos fatores mais importantes, a migração campo-cidade. No período de longas estiagens, provocavam a fixação de retirantes nos arredores do centro da Capital cearense. Isolado e delimitado pela via férrea e o cemitério São João Batista, formou-se o bairro Arraial Moura Brasil, habitado por migrantes e trabalhadores.

De acordo com Villaça (2001), as novas centralidades significam aglomerações diversificadas de comércio e serviços. No contexto brasileiro, os bairros que tinham função residencial desenvolveram-se com intensidade e complexidade, então os serviços que predominavam na área central passaram a se deslocar.

Em Fortaleza, a partir de diversos fatores de expansão, surgem e desenvolvem-se estes novos espaços de atividades terciárias. Destacamos que, em cada cidade, temos características específicas de formação e épocas que também podem ser distintas com a expansão e o crescimento da cidade, deixando aos poucos de ser monocêntrica (um centro comercial) transformando-se em policêntrica (vários centros comerciais).

No século XX, as transformações de ordem econômico-social favoreceram a expansão do sistema de transporte que produziu uma nova configuração do espaço urbano. A sua população teve a possibilidade de habitar em áreas um pouco mais distantes do Centro, pois já havia ligação entre os bairros residenciais e os locais de trabalho no centro. Essas transformações na malha urbana da cidade, também, estão diretamente ligadas aos investimentos do poder público. A diminuição no tempo de deslocamento entre casa-trabalho deixa de ser um entrave para o desenvolvimento da cidade. Portanto existe uma relação entre o desenvolvimento do transporte e o aumento do tecido urbano, favorecendo uma futura especialização do espaço urbano: usos residenciais, comerciais ou industriais. A população de maior poder aquisitivo buscou novos locais para residir com mais espaço livre, áreas verdes, e construíram chácaras e sobrados em Jacarecanga, sendo um dos primeiros bairros ocupados por esta classe social. Com a concentração da indústria na Zona Oeste ao longo da ferrovia e da Avenida Francisco Sá, o bairro Jacarecanga atrai operários e indústrias.



Com poluição causada pelas fábricas e pela Maria-Fumaça (locomotiva movida à lenha) e a presença de operários e retirantes, o bairro logo deixa de ser atrativo para as classes mais abastadas.

As classes dominantes então deslocam-se para outros bairros e os casarões são ocupados por cortiços ou atividades comerciais. Desenvolvem-se novos bairros como a Aldeota, atendendo esta classe de maior poder aquisitivo. A cidade desde seu nascimento até os anos de 1970 tinha como principal local de atividades comerciais, administrativas, culturais, lazer dentre outras, o Centro, ou seja, Fortaleza se configurava como cidade monocêntrica, pois a maioria das atividades realizava-se ali.

Segundo Silva (1997), a existência deste Centro em Fortaleza esteve ligada à concentração da elite comercial e financeira na área central, como seus estabelecimentos comerciais, residenciais. O adensamento populacional, os avanços tecnológicos no sistema de transporte, a divisão social e técnica do espaço contribuiu para expansão da malha e a formação de novas centralidades (subcentros) em bairros mais distantes.

A maioria das atividades comerciais, serviços e a administração da Capital e do Estado permaneceram no Centro até aproximadamente a década de 1970. Os problemas de congestionamento, a falta de estacionamentos, os custos de locação e compra de imóveis foram fatores que provocaram o deslocamento de parte destas atividades para outros bairros. O comércio de luxo e os serviços (bancos, clínicas especializadas) acompanham o deslocamento das atividades administrativas em direção aos novos bairros, habitados por consumidores de maior poder aquisitivo.

O movimento destes habitantes em direção ao centro se reduz, pois buscam maior conforto e tranquilidade, o que não mais encontram no centro tradicional de compras, em função dos congestionamentos e insegurança.

#### 4.5 OS RUMOS DA FERROVIA E DESTINOS DA CIDADE ENTRE AS DÉCADAS DE 1950 E 1970

Embora o recorte dessa pesquisa seja de 1915 (ano da primeira intensa seca do século XX) a 1950, assim como foi feito um panorama histórico dos antecedentes da cidade, vê-se necessário abordar sobre o que aconteceria com a ferrovia e com

os planos modernos propostos pela cidade, assim como sua concretização na cidade.

Figura 62 – Imagem aérea de Fortaleza em 1956



Fonte: Arquivo Nirez.

#### **4.5.1 A RFFSA e a rede de viação cearense**

A Rede de Viação Cearense (RVC) foi a empresa ferroviária responsável por interligar a Estrada de Ferro de Baturité à Estrada de Ferro de Sobral e por planos de expandir a rede por todo estado do Ceará.

Em 1910, a Rede passa a ser administrada pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS, hoje Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS) em função das grandes barragens do Nordeste. Em 1957 passou a ser uma das subsidiárias da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) e em 1975 foi por ela absorvida.

Décadas após a inauguração da estação central de Fortaleza em fins do século XIX, portanto contando com diversas estradas espalhadas pelo Brasil inteiro, nasce a Rede Ferroviária Federal S.A., com o país no seguinte contexto econômico:

Em 1950 era insustentável a situação das ferrovias no Brasil. Apesar de nossas terras serem cortadas por 37 mil quilômetros de linhas, as exigências impostas pelo desenvolvimento econômico da época não eram atendidas pelo trem. Entrava governo saía governo e as ferrovias cada vez mais mergulhadas em déficits. As folhas de pagamento estavam superiores às receitas e, para se ter uma ideia, em 1955 o prejuízo operacional acumulado das ferrovias federalizadas representou 14% da receita tributária da união [...] A economia brasileira dependia e muito das ferrovias e vice-versa, sofrendo intervenções direta e indiretamente. A importação de trilhos, locomotivas, carros e vagões e peças de reposição para o material rodante, foram severamente controlados e sobretaxados. A crise econômica de 1929 e a política em 1930 comprometeram o desempenho das Estradas de Ferro (LIMA; PEREIRA, 2009, p. 141).

Segundo os autores, a RFFSA era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Foi criada em março de 1957 para consolidar 18 ferrovias regionais com o objetivo principal de promover e gerir interesses da União no setor de transportes ferroviários. Em setembro de 1987, iniciou-se a construção do consórcio do Trem Metropolitano de Fortaleza, através da assinatura do Contrato de Constituição do Consórcio, pela RFFSA, CBTU e Governo do Estado do Ceará com interveniência da União, através do Ministério dos Transportes. A RFFSA foi extinta mediante medida provisória em 2007.

## **4.5.2 Desenvolvimento dos planos urbanísticos**

### *4.5.2.1 O plano de Hélio Modesto (1963)*

Na década de 1950, a agenda urbanística no Brasil contemplava um planejamento urbano, metropolitano, regional e nacional, que se caracterizava por ser racional, adotado pelos vários níveis da administração (municipal, estadual e nacional), baseado em instituições, e que extrapolava o nível físico territorial.

Um dos grandes nomes do pensamento urbanístico dessa geração foi o carioca Hélio Modesto. Formado em 1946 pela Escola Nacional de Belas Artes,

Modesto fora diretor de urbanismo na Prefeitura do Rio de Janeiro e auxiliar do Professor Affonso Reidy na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Foi também o diretor técnico da Comissão Executiva para o Desenvolvimento Urbano da Guanabara (CEDUG), tendo em tal ocasião passado um mês em escritórios de consultoria em Atenas, em 1964, devido à elaboração do Plano Doxiadis pelo arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis, encomendado pelo governo de Carlos Lacerda (1960-1965) para o Estado da Guanabara. Modesto ainda participou da elaboração do projeto do Aterro do Flamengo (1965), junto com Affonso Reidy e Roberto Burle Marx, e, dentre seus projetos, do Rio Centro (1977) em Jacarepaguá.

De acordo com Vera Rezende, “essa geração de urbanistas difundia as ideias de planejamento integral, planejamento governamental e plano regulador do desenvolvimento” (REZENDE, 2014, p. 09).

Figura 63 – Os três urbanistas em questão, Nestor de Figueiredo, Saboya Ribeiro e Hélio Modesto



Fonte: Arquivo da Biblioteca DAU-UFC.

Hélio Modesto veio de uma formação com forte base modernista e em sua trajetória a questão social está sempre enfatizada. Tinha ligações muito fortes com a Escola de Economia e Humanismo de São Paulo e com a Sociedade para Análise Gráfica e Mecanografia Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS), instituição de

planejamento urbano que teve destacada atuação no Brasil, especialmente durante os anos de 1950. Essas ligações influenciaram ainda mais em seu pensamento crítico. Desqualificava o academicismo exagerado e o trabalho interno das instituições, pois para ele a cidade continuava a crescer fora delas, em campo, nas transformações dos espaços, nas ruas.

Dando continuidade aos planos urbanísticos propostos para Fortaleza da primeira metade do século XX, temos o plano de Hélio Modesto, que basicamente segue as mesmas diretrizes do projeto de Saboya Ribeiro, tais como: organização da área central; planejamento da ocupação dos bairros residenciais e a estruturação de um sistema viário radioconcêntrico sobre o plano ortogonal. Porém sua estratégia vai ser inovadora, baseando-se em estudos econômicos e sociais aprofundados, objetivando preocupações e diretrizes urbanísticas que diminuíssem a segregação social que estava acontecendo em Fortaleza, ganhando nova dimensão política e simbólica.

No que se refere ao centro da cidade, que ainda continuava com problemas de especialização funcional em torno do comércio varejista, diminuição da malha viária por conta do traçado e saída das atividades que diversificava o estrato social no centro, percebe-se que:

[...] ao invés da solução tábula rasa para a criação de um centro administrativo, Hélio Modesto adota instrumentos de controle, permuta e substituição. Ele reconhece a estagnação imobiliária, mas admite que a renovação urbana tenha como limite o tecido histórico e deve se conjugar com a mistura de usos. A solução se faz pela adoção de posturas municipais que regulamentem a sua remodelação através do instrumento 'uso a título precário', com o objetivo de se obter terrenos para novas construções e abertura de espaços públicos, através de permutas e convênios. Esta medida traria uma salutar mistura funcional, dando lugar a equipamentos culturais, religiosos e, sobretudo, a um conjunto de edifícios para a administração pública, conferindo à capital cearense o caráter de grande cidade governamental (FILHO, 2008, p. 14).

Na figura a seguir (59), vê-se a estratégia da renovação da área central proposta por Hélio Modesto pelo instrumento "uso a título precário", incidindo sobre equipamentos cuja localização era incompatível com o uso. Seriam eles: a Santa Casa, a Penitenciária, o Cemitério, a Estação Ferroviária. Na orla, os terrenos ocupados pelo antigo gasômetro e os depósitos remanescentes do antigo porto deveriam servir para a construção de um centro de convenções.

Além disso, Hélio deu origem a importantes diretrizes para seu plano, uma delas foi de recuperação juntamente com a ocupação das áreas próximas ao leito do Riacho Pajeú exaltando seu grande potencial paisagístico e propondo um parque urbano para a área, a fim de atrair investidores e especuladores imobiliários. Outra medida foi a retirada de atividades inadequadas, promovendo a área para uso público e a criação de uma via paisagística que acompanhava o leito do Riacho, demarcando seus limites de preservação.

Figura 64 – Estratégia de renovação da área por Hélio Modesto



Fonte: Plano Diretor de Fortaleza (1963, apud FILHO, 2008).

Além disso, o melhoramento do saneamento básico e drenagem, garantindo a necessária permeabilidade do solo. Medidas semelhantes a essas foram tomadas na área do Riacho Jacarecanga, a fim de tratá-las com igualdade, elevando seus potenciais. Em relação aos planos viários, Hélio propôs continuar com as ruas exclusivas para pedestres, com tráfego fechado para veículos automotores desde 1956, interligando a Praça do Ferreira e a Praça José de Alencar – praças de maior movimento do centro – nivelando e pavimentando suas calçadas de forma adequada.

O plano não se efetivou no centro da cidade, repercutindo em um adensamento vertical nas imediações da Praça do Ferreira e Rua Sena Madureira por conta do aumento dos gabaritos e, também, pelo efeito polarizador que começava a surgir através do bairro Aldeota. Logo, o fluxo de pessoas e veículos cresce por conta do grande número de empregos ofertados – apesar de as pessoas

de classes média e alta não residirem mais na região central, seus empregos e fontes de renda estavam ali presentes.

A se considerar o centro cívico e os centros de bairros como projeto social, pode-se admitir que Hélio Modesto, veladamente, concentra a sua crítica sobre o poder de uma elite urbana que não consente, ou pelo menos dificulta, um desenvolvimento democrático e espacialmente mais justo para Fortaleza (FILHO, 2008, p. 17).

Figura 65 – "Plano Diretor de Fortaleza" elaborado por Hélio Modesto em 1962



Fonte: Arquivo da Biblioteca do DAU-UFC.

Figura 66 – Projeção do plano de Hélio Modesto sobre a malha de Adolfo Herbster (1875)



Fonte: FILHO (2008).

#### 4.5.2.2 O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF (1971)

No início da década de 70, Fortaleza foi objeto de um novo plano de ordenamento físico-territorial. O Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza fora elaborado para tornar-se o instrumento balizador do desenvolvimento urbano preconizado pela nova forma de organização territorial, cuja base era a criação das Regiões Metropolitanas e que consistia num projeto geopolítico de integração do território nacional e do desenvolvimento industrial com base em uma sociedade predominantemente urbana (DAVIDOVICH, 2003, apud FERNANDES, 2004).

As possibilidades apresentadas no plano anterior (Hélio Modesto) tornaram-se ainda mais restritas, pois a ênfase dada em relação à integração metropolitana que o plano apresentava aparecia como contraponto à Renovação Urbana. Num



diagnóstico levantado pelo PLANDIRF, são apontados diversos problemas e carências no que diz respeito à ordem física e desempenho de suas funções, como: verticalização desordenada; desequilíbrio entre espaços livres e construídos; saturação de circulação e a evasão – por conta da dificuldade de acesso e falta de estacionamentos – de funções habitacionais e administrativas anteriormente presentes no Centro.

As diretrizes de intervenção do PLANDIRF concentram-se num núcleo específico dentro da área central, denominado “Core”, cujos limites eram as Ruas João Moreira, 24 de Maio, Pedro Pereira e Governador Sampaio (FORTALEZA, 1971). Na área denominada “Core”, a intervenção urbana iria ocorrer em etapas e tinha como objetivo condicionar o desempenho das atividades peculiares ao Centro, como: comerciais, recreativas, administrativas e culturais. Além disso, foi sugerida uma hierarquização de vias no seu interior, ampliando as ruas de pedestre – não deveria haver cruzamento do tráfego, privilegiando o fluxo de pessoas – e determinando outras como sendo vias de estacionamento.

Através dessas diretrizes, ocorreu uma expansão horizontal em direção à praia onde o saneamento e a reurbanização adequá-la-ia aos vários tipos de uso como: recreativo, turístico e comercial. Somando-se a isso, haveria a aplicação de medidas parecidas com as que Hélio Modesto propôs: incorporação das margens dos Riachos Jacarecanga e Pajeú; incentivo a verticalização e retirada de cortiços, favelas e equipamentos urbanos como Cemitério, Mercado Central, Estação Ferroviária, Cadeia e Santa Casa.

O plano entrevê, contudo, a conveniência de descongestionar o centro pela indução à instalação de determinadas atividades terciárias nas vias radiais de ligação deste com as áreas periféricas, antigos caminhos de penetração vindos do interior. Nestas vias – denominadas corredores adensados – vir-se-ia intensificar um processo de ocupação espontânea já em andamento. Ao estabelecer para estes corredores o mesmo tratamento dado à área central, reforçando as localizações comerciais nas vias radiais, o plano aponta para a consolidação de centros lineares em direção aos bairros de maior concentração populacional e de renda (FERNANDES, 2004, p. 73).

Com a expansão comercial e metropolitana, Fortaleza sofre um segundo momento de higienização, com algumas consequências: a especialização funcional em torno do comércio varejista; construções de conjuntos habitacionais na periferia

oeste da cidade; fluxos crescentes de pessoas e mercadorias; intervenções pontuais de emergência em favor do aumento do transporte viário (fator de poluição ambiental e sonora; adensamento da população) diretamente relacionada a oferta concentrada de empregos; mudança das funções de praças e ruas – passaram a ser terminais de transporte coletivo, caso da Praça José de Alencar e Praça Castro Carreira.

Algumas diretrizes do PLANDIRF, revisadas após a elaboração do Plano Diretor Físico em 1975 e consolidadas na Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1979, irão dar prioridade aos instrumentos capitalistas de produção do espaço, tendo como proteção o investimento estatal consorciado às forças econômicas ligadas ao capital privado, invertendo assim, os conteúdos ideológicos que direcionavam as ações governamentais. A respeito, Fernandes (2004), observa:

[...] criando-se o campo propício para o predomínio das relações entre proprietários privados e investidores imobiliários na condução da expansão urbana, na determinação das transformações nos usos de frações do espaço e na produção da segregação espacial, decorrência da valorização de determinadas áreas da cidade em detrimento de outras (FERNANDES, 2004, p. 74).

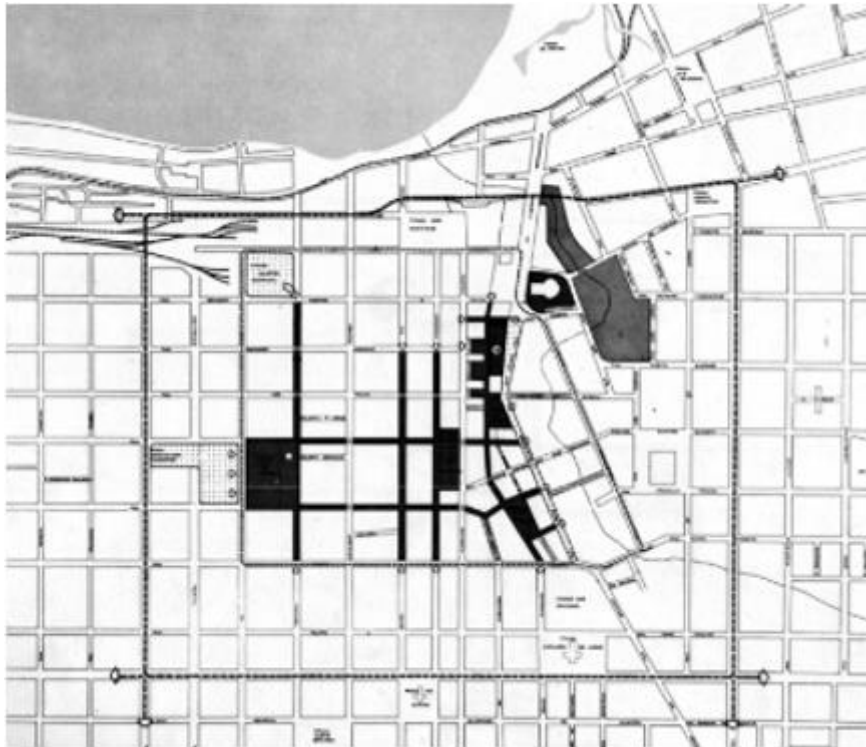
Figura 67 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 1ª etapa



Fonte: FORTALEZA (1971).

Na figura acima (62), a ilustração apresenta a primeira etapa da renovação do centro urbano com a implantação de circuito de pedestres nas Ruas Guilherme Rocha, Liberato Barroso, Major Facundo, Barão do Rio Branco e General Bezerril e de ruas para estacionamento de veículos nas proximidades do Pajeú. As Praças José de Alencar e Castro Carreira já haviam se tornado terminais de ônibus.

Figura 68 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 2ª etapa



Fonte: FORTALEZA (1971).

Na figura acima (63), a ilustração apresenta a segunda etapa da renovação do centro urbano. Ampliação do circuito de pedestres, incluindo a Rua General Sampaio e a Praça José de Alencar, reconvertida. Transferência do terminal nela situado para a quadra lindeira, entre a Rua 24 de Maio e a Avenida Tristão Gonçalves, incorporando, para este uso, a Praça da Lagoinha.

Na figura a seguir (64), a ilustração apresenta a 3ª etapa da renovação do centro urbano. Extensão do centro em direção à zona de praia, ampliação do circuito de pedestres com a extensão do tratamento das Ruas General Bezerril, Major Facundo e Barão do Rio Branco até o Passeio Público e a região do Forte. Ao final, pretendia-se conectar os três principais espaços públicos do centro da cidade: Praça

José de Alencar, Praça do Ferreira e Passeio Público. Este circuito seria alimentado pelos terminais localizados na Praça Castro Carreira e ao longo da Rua Sena Madureira.

Figura 69 – PLANDIRF (1971) Renovação do centro urbano – 3ª etapa



Fonte: FORTALEZA (1971).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como foco central a compreensão dos principais aspectos que conformaram a estruturação urbana de Fortaleza entre o final do século XIX e no decorrer do século XX, dando-se especial atenção às dinâmicas urbanas que influenciam esse processo entre os anos de 1915 e 1950. Ao analisarmos a cidade nesse recorte histórico, vimos que apesar de uma cidade pequena em relação às metrópoles brasileiras da época, esta acompanha desde o século XIX todas as novidades relacionadas à era industrial, vivenciando a *Belle Époque* e manifestando muitas tensões urbanas e conflitos entre grupos sociais.

No primeiro capítulo, compreendemos, a partir das construções teóricas trazidas à pesquisa, primeiramente sobre os antecedentes históricos de Fortaleza, as suas primeiras plantas e planos urbanísticos.

No segundo capítulo, perpassamos a virada do século XX, a República Velha, a Belle Époque e as relações de conflito que a cidade vivia àquela época, resultado de processos sociais, econômicos e culturais, compreendidos a partir da segunda Revolução Industrial em todo o mundo, e seu desenrolar durante o século XX.

Vimos também que a exclusão possui rebatimentos na cidade, constituindo espaços urbanos segregados por meio da diferenciação dos modos de apropriação do espaço urbano pelos diversos grupos sociais. A exclusão socioeconômica e a segregação espacial nas cidades têm como consequência a segregação social, expressa por meio dos estigmas e preconceitos associados aos assentamentos precários e à sua população.

Ao considerarmos o traçado proposto por Herbster e a ferrovia, ambos implantados na segunda metade do século XIX, como marcos iniciais da modernização da cidade, temos então um forte argumento de que esses fatos serviram como forças motrizes da estruturação urbana da cidade de Fortaleza na primeira metade do século XX.

Verificamos que a ferrovia forma, com o porto, um binário propulsor da economia local, injetando capital na cidade e movimentando sua dinâmica, sua sociedade e sua configuração urbana.

Fortaleza vive então sua *Belle Époque* que é caracterizada por certo “afrancesamento” dado a partir da remodelação e embelezamento da cidade.

Transformações nas edificações e na configuração urbana revelam ano após ano a mudança nos costumes e hábitos das pessoas da cidade. A população de alta renda vai assimilar hábitos cosmopolitas, movimentos sociais surgem para questionar a burguesia e os governantes, e a população de baixa renda vai sendo cada vez mais controlada.

O traçado de Adolfo Herbster se torna então, a planta base dessa sociedade, em um tabuleiro que vai se expandir de maneira desordenada ao longo das décadas, apesar das proposições feitas por urbanistas experientes para a ordenação da cidade. Temos então “os planos modernos”, como agentes chaves da disciplina do urbanismo, que surgem para estudar, regular e planejar as cidades pós-Revolução Industrial. Mesmo não sendo concretizados à risca, é de extrema relevância para a história da cidade o levantamento desses planos.

Temos então em 1933 “a espacialidade burguesa” (FILHO, 2008, p. 7) do *Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza* de Nestor de Figueiredo, que traz a suavização da malha xadrez com elementos do estilo arquitetônico francês *Beaux-Arts* e do *City Beautiful* dos Estados Unidos, e a influencia simultânea da obra de Le Corbusier e Alfred Agache. A reestruturação proposta por Nestor de Figueiredo é explicitamente focada no embelezamento, na remodelação e no destaque dado ao espaço transformado pelos valores estéticos e prestígio social, ao gosto das burguesias em ascensão, ficando o projeto social, implicado em um plano urbanístico, em segundo plano.

Já em 1946 temos a “identidade urbana” (FILHO, 2008, p. 9) de Saboya Ribeiro com a reformulação proposta pelo engenheiro para o *Plano de Remodelação e Extensão de Fortaleza*. A proposta tem como principais diretrizes um modo de vida mais saudável e salubre, a recuperação de componentes importantes da paisagem natural, a manutenção da estrutura urbana existente, planejamento de bairros onde seus limites seriam um traçado de vias ortogonais, diagonais e radiais, hierarquizadas e a preocupação com a valorização do centro da cidade. O plano de Saboya Ribeiro acrescenta ao de Nestor de Figueiredo certo projeto social e identidade à cidade.

No terceiro capítulo, foi abordado o tema da ferrovia e o contexto dos ingleses no Brasil àquela época, a vida social, econômica e política. Em relação à ferrovia, foram levantadas informações sobre as linhas férreas da região na época das

Estradas de Ferro de Baturité e de Sobral, assim como sobre o ramal Parangaba-Mucuripe.

Salienta-se a importância do tema da segregação socioespacial, que diz respeito aos primórdios da favelização da cidade e isolamento da pobreza através dos campos de concentração para pobres e flagelados. Ao considerarmos que a sociedade não funciona sem uma administração que dê suporte, compreendemos que o descaso do poder público possui importante papel na constituição da segregação socioespacial em Fortaleza. Sua relação histórica com a burguesia, dando continuidade a práticas coloniais de priorização de interesses particulares sobre os coletivos, acarretaram ao longo da história o desequilíbrio nas ações e investimentos públicos, os quais geraram espaços urbanos organizados nos centros das cidades e espaços precários e carentes de urbanização nas periferias. Complementa-se sobre essa complexa rede comercial que Fortaleza havia se tornado, abordando-se sobre sua hegemonia estadual e regional.

No quarto capítulo entenderemos de maneira mais técnica e teórica como os fatos citados nos capítulos I, II e III levam à estruturação urbana da cidade: O crescimento demográfico, as direções de expansão da cidade, as áreas ocupadas por assentamentos precários e pelas pessoas de alta renda, as novas centralidades e os rumos que a ferrovia e os planos propostos para a cidade tomariam nas duas décadas seguintes (1960 e 1970).

Verifica-se que a ocupação dos primeiros assentamentos precários na cidade foi ao longo das linhas férreas, inclusive chegando no caso do ramal Parangaba-Mucuripe, em que a população de baixa renda passa a ocupar também a parte Leste da cidade, onde a população de alta renda havia se deslocado para se autoisolar.

Considera-se, então, que as linhas dos trens que impulsionaram a economia e expansão de Fortaleza e o traçado de Adolfo Herbster foram elementos fundamentais para estruturação urbana da cidade até meados do século XX. A ferrovia porque, como já exposto na presente pesquisa, é um elemento que “rasga” o território, estruturando-o, mas também segregando-o. Já o traçado de Adolfo Herbster por ter sido, apesar dos planos propostos por Nestor de Figueiredo e Saboya Ribeiro, o plano em vigência na cidade até 1963, quando Hélio Modesto elabora um plano, onde reformula os não implantados, concretizando-os.

A segregação atual de Fortaleza é reflexo, portanto, do modelo histórico abordado na presente pesquisa. Modelo de desenvolvimento cuja lógica de

investimentos públicos desconsidera, por razões políticas, econômicas e sociais, a coletividade, não conseguindo, ironicamente, gerar benefícios à população mais carente moradora da área beneficiada. A viabilidade dos projetos frutos desses investimentos é definida apenas a partir das vantagens econômicas e dos resultados políticos, tratando assim o espaço urbano e seus cidadãos de maneira diferenciada. O custo econômico e social dessas decisões é altíssimo e cumulativo ao longo do tempo, como identificado nos dados e olhares sobre a cidade.

Espera-se que essa pesquisa seja útil para apontar, em perspectiva histórica, os processos de estruturação urbana de Fortaleza, assim como seus desdobramentos, a morfologia formada pelo traçado, pelos planos modernos e pela ferrovia. Atenta-se para a questão social, a segregação socioespacial na cidade de Fortaleza, contribuindo para a historiografia da cidade, para o entendimento do atual pensamento de como se configura a cidade, e para a construção de práticas e instrumentos que visibilizem essa história, a qual ainda é tão atual. Espera-se, também, que sirva de incentivo para outros profissionais e pesquisadores seguirem por este tema, de forma a contribuir através da História com a construção de uma sociedade mais equilibrada e justa, pois reconhecendo os erros do passado é que se transforma o futuro.



## BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Margarida. Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810 – 1933). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 2012.

BARRIOS, Sônia. A produção do espaço. In: SOUZA, Adélia de e SANTOS, Milton (Orgs.). **A construção do espaço**. São Paulo: Nobel, Coleção Espaços, 1986.

BARTHES, Roland. **A câmara clara**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2012.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

BLOCH, March. **Apologia da História**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BRASIL, Thomaz Pompeo de Sousa. **O Ceará: Começo do século XX**. Fortaleza: Typo-Lithographia a vapor, 1909.

BRESCIANI, Maria. Stella Martins. **História e historiografia das cidades, um percurso**. São Paulo: Contexto, 1998.

\_\_\_\_\_. Permanência e ruptura no estudo das cidades, in FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio. **Cidade e história: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador. Fac. de Arquitetura, 1992.

BRUNO, Artur. FARIAS, Airton de. **Fortaleza: uma breve história**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2012.

CAMPOS NETO, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. Editora SENAC São Paulo, 2002.

CAPELO FILHO, José; SARMIENTO, Lídia. **Arquitetura ferroviária no Ceará: Registro gráfico e iconográfico**. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

CARDOSO, Flamarion Ciro; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). **Domínios na História**. Rio de Janeiro: Elseiver, 1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re) produção do espaço urbano**. 1ª. Ed. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

CARVALHO, José Murilo. **A construção da ordem**. Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 2003.

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

\_\_\_\_\_. **Fatores de localização e expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária da UFC, 1977.

CERTEAU, Michel de. **A escrita na História**. Rio de Janeiro: Forense, 2013.

CHOAY, Françoise. **Urbanismo, utopias e realidades. Uma antologia**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

\_\_\_\_\_. Destinos da cidade europeia: séculos XIX e XX. Rua (Revista de Urbanismo e Arquitetura), n. 6, Salvador, 1996, p. 8-21. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/view/3110/2227>>. Acesso em: 10 mai. 2017.

COSTA, José Rógeres Magalhães. **Transporte ferroviário: Produção, mobilidade e desenvolvimento urbano**. 2º Concurso de monografia CBTU, 2006.

COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In. SILVA, José Borzacchiello da (org.). CAVALCANTE, Tércia Correia (org.) DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

\_\_\_\_\_. **Mar à vista. Estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará. 2002.

DAVIS, Mike. **Holocaustos coloniais**. São Paulo: Record, 2002.

FERNANDES, Francisco Ricardo Cavalcanti. Transformações espaciais no centro de Fortaleza: estudo crítico das perspectivas de renovação urbana. 2004. 164 f. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal do Ceará, Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente-PRODEMA, Fortaleza, CE, 2004.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité: 1870-1930**. Fortaleza: Edições UFC. 1989.

FILHO, J. A. F. O plano moderno e a morfologia do traçado: Narrativa sobre um Traçado em Xadrez que Aprisiona o Discurso de Projeto Social. X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2008.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal de Fortaleza. **Plano de remodelação e extensão da cidade de Fortaleza**. Decreto nº 785, de 26/02/1947. Código Urbano, Lei nº 2.004 de 06/08/1962.

\_\_\_\_\_. CODEF. **Fortaleza: evolução urbana (1603 – 1979)**. Fortaleza: PMF, 1979.

\_\_\_\_\_. IPLAM. **Plano diretor de desenvolvimento urbano de Fortaleza: Síntese Diagnóstica**. Fortaleza: PMF, 1991.

\_\_\_\_\_. **SUPLAM. Plano de desenvolvimento integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF – 1969/71.** Fortaleza: PMF, 1971.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão.** 27ª ed. Petrópolis: Vozes, 1987. 288 p.

FREIRE, Américo; OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Orgs.) **Novas memórias do urbanismo carioca.** Rio de Janeiro: FGV Edições, 2002.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos: Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano.** 15ª ed. São Paulo: Global, 2003.

GONDIM, Linda M. P. **O Dragão do Mar e a Fortaleza pós-moderna: cultura, patrimônio e imagem da cidade.** São Paulo: Annablume, 2007.

GOODWIN, Philip Lippincott. **Construção brasileira: Arquitetura moderna e antiga, 1652-1942. (Brazil builds: architecture new and old, 1652-1942).** Nova Iorque: Museu de Arte Moderna, 1943.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva.** Editora: Companhia das letras: São Paulo, 1988.

HOBSBAWM, Eric J. **A era do Capital, 1848-1875.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

HOBSBAWM, Eric J. **A era dos Impérios.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço.** Coleção Estudos Avançados. São Paulo: Scielo, 2013.

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

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da Urbanização no Ceará.** Edições UFC: Editora Banco do Nordeste do Brasil, 2012.

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

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Campinas: UNICAMP, 1992.

LEME, Maria Cristina da Silva. Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil (1895-1965). In: LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). **Urbanismo no Brasil: 1895-1965.** 2ª edição, Salvador, EDUFBA, 2005.

LIMA, Francisco de Assis; PEREIRA, José Hamilton. **Estradas de ferro no Ceará.** Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 2009.

LOPEZ, Adriana; MOTA, Carlos Guilherme. **História do Brasil – Uma interpretação.** São Paulo: Editora 34, 2015.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

MARTINE, George; PELIANO, João Carlos. **Migrantes no mercado de trabalho metropolitano**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978.

MOISÉS, José Álvaro. **Cidade, povo e poder**. Rio de Janeiro: Paz e Terra/Cedec, 1985.

NOBRE, Geraldo. **Introdução à história do jornalismo cearense**. Fortaleza: GRECEL, 1974.

OLIVEIRA, André Frota de. **A Estrada de Ferro de Sobral**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora Ltda, 1994.

OLIVEIRA JR., João Alencar. **Planejamento, política de transportes e desenvolvimento regional**. Fortaleza: IPLANCE. 1996.

ORNSTEIN, Sheila Walbe.; MILEO, Ana Paula da Silva.; MARTINS, Cláudia Alonso. **O desempenho dos edifícios da rede estadual de ensino: o caso da grande São Paulo: avaliação técnica, primeiros resultados**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Departamento de Tecnologia, 1993.

PECHMAN, Robert Moses. Os excluídos da rua: ordem urbana e cultura popular. P. 35. In: BRESCIANI, Maria Stella (Org.). **As imagens da cidade: as cidades nos séculos XIX e XX**. São Paulo: Anpuh/Marco Zero/Fapesp, 1994.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da história: Operários, mulheres, prisioneiros**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PESSOA, José Augusto Martins. 1870 - 1990. O trem em Fortaleza e no Ceará. Fortaleza, 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) Departamento de Geografia, UFC, 1990.

PINSKY, Carla Bassanezi. **Fontes históricas**. São Paulo: Contexto, 2006.

POMPEU SOBRINHO, Tomaz. **História das secas (século XX)**. Fortaleza: Batista Fontenele, 1953.

PONTE, S. R. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha – Multigraf Editora Ltda., 1993.

REZENDE, Vera. **O planejamento de cidades nos anos 60: uma reflexão a partir do Plano Doxiadis para o Estado da Guanabara**. III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – São Paulo 2014.

\_\_\_\_\_. **Refazendo caminhos: o pensamento urbanístico a partir da produção do engenheiro Saboya Ribeiro**. ANPUH – XXII Simpósio Nacional de História – João Pessoa, 2003.

RIBEIRO, José Otacílio de Saboya. Memorial justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza. In **Revistas do Instituto do Ceará**, anno LXIX, 1955, p. 215-243.

RIOS, Kênia Sousa. **Isolamento e Poder: Fortaleza e os campos de concentração na seca de 1932**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2014.

ROLNIK, Raquel. História urbana: história na cidade? in FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio. **Cidade e História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX**. Salvador. Fac. de Arquitetura, 1992.

SALES, José A. M. O desenho da cidade moderna em Fortaleza: Um estudo dos planos Saboya Ribeiro e Hélio Modesto. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) Recife: UFPE, 1996.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (org.). **Cidades capitais do Século XIX: Racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, José Borzacchiello da. O algodão na organização do espaço. In **História do Ceará**. Fortaleza: UFC/ Fundação Demócrito Rocha/ J. Macêdo, 1989.

\_\_\_\_\_. **Os incomodados não se retiram. Fortaleza em questão**. Fortaleza: OAS, 1997.

SOUZA, M. S. de. Fortaleza – uma análise da estrutura urbana. In: Anais do 3º Encontro Nacional de Geógrafos. Fortaleza: Imprensa Oficial do Ceará, 1978.

TEÓFILO, Rodolfo. **A seca de 1915**. Imprensa Universitária da UFC, 1980.

THOMPSON, Edwaed Palmer. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial in **Costumes em comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das letras, 2015.

TRAJANO FILHO, F. S. Nestor de Figueiredo e o urbanismo das cidades do “norte”. Revista URBANA, V.5, nº6, mar.2013. Campinas: Dossiê: Urbanistas e Urbanismo - CIEC/UNICAMP, 2013.

VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana. L. H. **Intervenções em Centros Urbanos, objetivos, estratégias e resultados**. 3ª ed. Barueri: Manole Ltda. 2015.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço intra urbano no Brasil**. São Paulo, Estudio Nobel: FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

WAISMAN, Marina. **O interior da História: Historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos**. São Paulo: Perspectiva, 2013.