



PREFEITURA E VOCÊ
FAZENDO FORTALEZA DAR CERTO
S E P L A
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Estudo das Vantagens Competitivas do Centro da Cidade de Fortaleza



RELATÓRIO 03
DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES LOCACIONAIS, DAS
INFRA-ESTRUTURAS E DA INTEGRAÇÃO COM OUTRAS ÁREAS DA CIDADE

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA
SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO – SEPLA



ESTUDO DAS VANTAGENS COMPETITIVAS DO CENTRO
DA CIDADE DE FORTALEZA

RELATÓRIO 03

DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES LOCACIONAIS, DAS
INFRA-ESTRUTURAS E DA INTEGRAÇÃO COM OUTRAS
ÁREAS DA CIDADE

Fortaleza, abril 2004

PREFEITO MUNICIPAL DE FORTALEZA

JURACI VIEIRA DE MAGALHÃES

SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

JURANDI VIEIRA DE MAGALHÃES

ELABORAÇÃO

ESPAÇO PLANO ARQUITETURA E CONSULTORIA S/S LTDA.

COORDENAÇÃO GERAL

FRANCISCO EDUARDO ARAUJO SOARES - Arquiteto e Urbanista

COORDENAÇÃO TÉCNICA

HUGO SANTANA DE FIGUEIREDO JÚNIOR - Mestre em Planejamento Estratégico

RESPONSABILIDADE TÉCNICA DO RELATÓRIO

FAUSTO NILO COSTA JÚNIOR - Arquiteto e Urbanista

EQUIPE TÉCNICA DO PROJETO

ANA CRISTINA GIRÃO BRAGA - Arquiteta e Urbanista
EDER GIL TEIXEIRA PINHEIRO - Arquiteto e Urbanista
FRANCISCO JOSÉ MENDES GIFONI - Engenheiro Civil
GUARACIMEIRE MATOS DE FRANÇA - Socióloga
HUGO SANTANA DE FIGUEIREDO JÚNIOR - Mestre em Planejamento Estratégico
JERÔNIMO CANDÉA DO NASCIMENTO - Estatístico
MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ - Arquiteta e Urbanista
MARIA CLEIDE CARLOS BERNAL - Economista
MARIA EVELINE VASCONCELOS LINHEIRO - Arquiteta
RENATA PARENTE PAULA PESSOA - Arquiteta e Urbanista

EQUIPE DE SUPERVISÃO DA SEPLA

AGNOR NUNES GURGEL JÚNIOR - Assistente Técnico / Administrador
IELTON RAULINO LEITE - Gerente de Planejamento Governamental / Licenciado em Letras
MAIRA FERNANDES NOBRE - Gerente de Planejamento Territorial / Agrônoma
PAULO ROBERTO CORREIA DE LIMA - Gerente de Planejamento Econômico / Geólogo

EQUIPE DE APOIO

AILA MARIA ALMEIDA OLIVEIRA - Secretária
ANDRÉ MOURA DA SILVA - Corelista
BRUNO MEYER MONTENEGRO - Estagiário
CÍCERO VIEIRA NOBRE - Auxiliar de Escritório
DANIELLE ALVES LOPES - Digitadora
FERNANDA ELIAS FERNANDES - Secretária
HENRIQUE SOARES DE COIMBRA - Corelista
MARIA AURENIR DA SILVA LIMA - Digitadora
SIMONE LOPES SOARES - Estagiária



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	01
1.0 UM DIAGNÓSTICO SOBRE A ATUAL ESTRUTURAÇÃO FÍSICA DO CENTRO URBANO DE FORTALEZA	05
2.0 CONCEITOS E FUNDAMENTOS USADOS COMO INSTRUMENTOS DE ANÁLISE E AVALIAÇÃO	12
2.1 POR QUE REVITALIZAR CENTROS URBANOS?	13
2.2 AS ZONAS CENTRAIS COMO ESPAÇOS DE INTERCÂMBIO	14
2.3 SOBRE A IMPORTÂNCIA DA BOA FORMA URBANA NA DEFINIÇÃO DO ESPAÇO CIVIL E NA CRIAÇÃO DE VALORES	15
2.4 O TAMANHO DA CIDADE E A EXPANSÃO POR MEIO DE NÚCLEOS COM SEUS LUGARES CENTRAIS VIVIFICADOS	16
2.5 A DISPERSÃO URBANA E AS POBRES CIDADES SEM FIM	16
2.6 AS EXPANSÕES URBANAS E O DECLÍNIO DAS ZONAS CENTRAIS	18
2.7 AS VANTAGENS DAS COMUNIDADES COMPACTAS	19
2.8 DINÂMICA DAS NOVAS CENTRALIDADES	19
2.9 CENTRO URBANO E MORADIA	21
2.10 <i>MASTER PLAN</i> VERSUS ZONEAMENTO	22
3.0 AS EXPERIÊNCIAS DE REVITALIZAÇÃO DE CENTROS URBANOS NO MUNDO	23
3.1 POR QUE AS FORMAS URBANAS DE ALGUNS CENTROS URBANOS PERDERAM SUA COMPETITIVIDADE?	24
3.2 DE QUE MANEIRA OS <i>SHOPPING CENTERS</i> INFLUÍRAM NO DECLÍNIO DAS ÁREAS CENTRAIS	25
3.3 INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE RENOVAÇÃO DE ZONAS CENTRAIS	27
3.4 PERFIL DE ORGANIZAÇÕES QUE PODERÃO INFLUIR NO PROCESSO DE REVITALIZAÇÃO DE ZONAS CENTRAIS	29
3.4.1 GOVERNO MUNICIPAL E DEMAIS AUTORIDADES	29

3.4.2	EQUIPE TÉCNICA DO PLANO DIRETOR	29
3.4.3	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	29
3.4.4	COMERCIANTES	30
3.4.5	EMPREENDEDORES	30
3.4.6	COMPRADORES DE IMÓVEIS	30
3.5	BALANCEAMENTO DE CUSTOS E BENEFÍCIOS NAS DECISÕES DE RENOVAÇÃO URBANA	31
3.6	O USO MISTO E AS DENSIDADES COMO INSTRUMENTOS DE REVITALIZAÇÃO	32
3.6.1	SOBRE NOVAS INSERÇÕES URBANAS NUM TECIDO JÁ EXISTENTE	33
3.7	MOBILIDADE INTEGRADA COM USO DO SOLO, SISTEMA DE VIAS E MODOS DE TRANSPORTE	35
3.7.1	O CONCEITO DE VIZINHANÇA COMO UNIDADE ADEQUADA AO PLANEJAMENTO E ANÁLISE DA ESTRUTURA URBANA	36
3.7.2	ESPAÇOS PÚBLICOS SEGUROS, AGREGADORES, CONFORTÁVEIS E ESTIMULADORES DA CAMINHADA	36
3.7.3	RUAS COMERCIAIS FAVORECENDO A SEGURANÇA NO ESPAÇO PÚBLICO	37
3.7.4	TRÂNSITO DE MASSA, PEDESTRES E ESTACIONAMENTOS	38
4.0	HISTÓRIA E EVOLUÇÃO URBANA DO CENTRO URBANO DE FORTALEZA ...	40
4.1	DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO SÍTIO FÍSICO ORIGINAL	41
4.2	AS ORIGENS E A PRIMEIRA ORDENAÇÃO URBANÍSTICA	43
4.3	PLANTA E FORMA URBANAS	44
4.4	A FORMA URBANA DA VILA	45
5.0	OS PLANOS URBANÍSTICOS NA HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO URBANA DO CENTRO DE FORTALEZA	52
5.1	ADOLFO HERBSTER E A EVOLUÇÃO URBANA DA FORTALEZA DO FINAL DO SÉCULO XIX	53

5.2	O PLANO DE NESTOR DE FIGUEIREDO E O PRIMEIRO ZONEAMENTO	55
5.3	O PLANO SABÓIA RIBEIRO E O CÓDIGO DE OBRAS	59
5.4	O PLANO HÉLIO MODESTO – A VIDA DOS BAIRROS E A IDÉIA DE UM CENTRO CÍVICO NA ESCALA DE FORTALEZA	59
5.5	O PLANDIRF E A FARSA BUROCRÁTICA	62
6.0	A HISTÓRIA URBANÍSTICA CONTEMPORÂNEA DO CENTRO	63
6.1	FORTALEZA EXPANDIDA E O DECLÍNIO CENTRAL	64
6.2	PARCELAS, QUADRAS, RUAS, ESPAÇOS PÚBLICOS, EDIFÍCIOS CÍVICOS E BLOQUEIOS À ADAPTAÇÃO DO CENTRO	67
6.2.1	O CENTRO HOJE – LUGAR DO COMÉRCIO VIBRANTE E DAS NOITES DESERTAS	70
6.3	OS LIMITES DE RESISTÊNCIA DA BOA FORMA URBANA – O CENTRO DOS ANOS CINQUENTA ENTRA EM DECLÍNIO	72
6.4	A REDE DE COMUNIDADES HISTÓRICAS E SEUS FOCOS CONVERGENTES	75
6.5	A FUGA DE ATIVIDADES E O DECLÍNIO DO CENTRO COMO COMUNIDADE CENTRAL	77
6.5.1	QUADRO GERAL DA DEMOGRAFIA NO CENTRO URBANO	86
6.5.2	ASPECTOS DO MERCADO IMOBILIÁRIO DA ZONA CENTRAL	87
7.0	ASPECTOS URBANÍSTICOS ATUAIS DO CENTRO	89
7.1	O USO DO SOLO E A PERMANÊNCIA DO PARCELAMENTO HISTÓRICO	90
7.1.1	OS MICROUSOS DO SOLO NA ZONA CENTRAL	95
7.1.2	MORADIA NA ZONA CENTRAL DE FORTALEZA	95
7.1.3	DENSIDADE HABITACIONAL DO CENTRO URBANO	96
7.2	OUTROS BLOQUEIOS À REVITALIZAÇÃO	97
7.3	A FALTA QUE A UNIVERSIDADE FAZ	98

7.4	O DESENHO URBANO ATUAL	98
7.4.1	ESTRUTURA RECICLÁVEIS (RETROADEQUAÇÃO ARQUITETÔNICA)	99
7.5	OS SINAIS VISÍVEIS DE PERDA DE QUALIDADE URBANA DA ZONA CENTRAL	100
7.5.1	CENTRO NÃO CONFIGURA MAIS UM SISTEMA DE COMUNIDADES	103
7.6	PATRIMÔNIO HISTÓRICO	104
7.6.1	O TRABALHO DA ONG AÇÃO NOVO CENTRO ARTICULADO COM O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN)	106
7.6.2	A PROTEÇÃO DE PANORAMAS E ASPECTOS CÊNICOS	107
7.6.3	AS LEIS DE PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO, AS REVITALIZAÇÕES CONTEXTUAIS E OS NOVOS USOS PARA AS ESTRUTURAS ANTIGAS	107
7.7	ATIVOS URBANÍSTICOS E ZONAS DE IMPORTÂNCIA – ESTRATÉGICA PARA UMA POSSÍVEL REVITALIZAÇÃO	109
7.7.1	PARQUE PAJEÚ/VILA ROMERO/PARQUE DA CRIANÇA E PRAÇA CORAÇÃO DE JESUS	110
7.7.2	CORREDOR DA AVENIDA DOM MANUEL	111
7.7.3	CORREDOR MONSENHOR TABOSA E PINHÕES	111
7.7.4	PRAIA DE IRACEMA	112
7.7.5	POÇO DA DRAGA	113
7.7.6	CORREDOR CULTURAL DA RUA DR. JOÃO MOREIRA	114
7.7.7	METROFOR	115
7.7.8	TEATRO JOSÉ DE ALENCAR	115
7.7.9	CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA FERROVIA E PÁTIO DE MANOBRAS	116
7.7.10	CONJUNTO PRAÇA DO FERREIRA COM EDIFÍCIOS SÃO LUIZ, SUL AMÉRICA, SAVANAH, ROTISSERIE E HOTEL EXCELSIOR	116
7.7.11	PASSEIO PÚBLICO E FORTE DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO	117

7.7.12	PRAÇAS PÚBLICAS	117
7.7.13	CONJUNTO PARQUE DA CIDADE/RUA DAS PRAÇAS	118
7.7.14	OS CUSTOS E BENEFÍCIOS REALIZADOS NA ZONA CENTRAL	118
7.8	ZONAS DE GRANDE IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA NA REGENERAÇÃO DO CENTRO	119
8.0	O AMBIENTE NATURAL E AS ÁREAS VERDES	121
8.1	AS ÁREAS VERDES NA ZONA CENTRAL	123
9.0	ASPECTOS RELATIVOS À INFRA-ESTRUTURA BÁSICA	125
9.1	SANEAMENTO BÁSICO	126
9.1.1	ABASTECIMENTO D'ÁGUA	126
9.1.2	ESGOTAMENTO SANITÁRIO	128
9.2	DRENAGEM URBANA	129
9.3	ENERGIA ELÉTRICA	134
9.4	TELECOMUNICAÇÕES	136
9.5	GÁS NATURAL	138
9.6	COLETA E DESTINO FINAL DE RESÍDUOS SÓLIDOS	140
9.7	A MOBILIDADE URBANA – OPRESSÃO DOS VEÍCULOS AOS PEDESTRES	142
9.7.1	COMO FUNCIONA A MOBILIDADE NA ZONA CENTRAL	143
10.0	INFRA-ESTRUTURAS DE SUPORTE HUMANO	150
10.1	A REDE DE EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO	151
10.2	A REDE DE EQUIPAMENTOS DE SAÚDE	153
10.3	A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS E AS ATIVIDADES DE LAZER	154
10.4	O CONTEXTO DA SEGURANÇA PÚBLICA NA ZONA CENTRAL	154
11.0	OS PROJETOS SETORIAIS EM ANDAMENTO PARA A ZONA CENTRAL E SEUS PROVÁVEIS IMPACTOS	156
11.1	PROJETO BID-FOR	158

11.2	PLANO DIRETOR	158
11.3	PARQUE DA CIDADE	159
11.4	RUA DAS PRAÇAS	159
11.5	PROJETO <i>SHOPPING</i> CENTRO	160
11.6	REMOÇÃO DO COMÉRCIO DE ATACADO E PROJETO IMOBILIÁRIO NO VALE DO RIACHO PAJEÚ	160
11.7	PLANEFOR	161
12.0	O CENTRO RESISTENTE PEDE AJUDA	162
	GLOSSÁRIO	164
	BIBLIOGRAFIA	168
	ANEXO I – COBERTURA FOTOGRÁFICA DE ASPECTOS RELEVANTES DA ZONA CENTRAL DE FORTALEZA	171

RELAÇÃO DE MAPAS

• MAPAS

MAPA Nº 01 -	LIMITES DO BAIRRO CENTRO	09
MAPA Nº 02 -	CENTRO HISTÓRICO E CENTRO EXPANDIDO	10
MAPA Nº 03 -	MANCHA DAS EMERGÊNCIAS NO NÚCLEO CENTRAL E SUA EVOLUÇÃO ATUAL	11
MAPA Nº 04 -	ZONA CENTRAL – SÍTIO FÍSICO ORIGINAL	42
MAPA Nº 05 -	PLANTA DE FORTALEZA – COMANDANTE MANUEL FRANCÊS..	46
MAPA Nº 06 -	PLANTA DO PORTO E VILA DA FORTALEZA – F. A. GIRALDES (1810)	47
MAPA Nº 07 -	PLANTA DE SILVA PAULET	49
MAPA Nº 08 -	ESQUEMA DA PLANTA DE SILVA PAULET - 1818	50
MAPA Nº 09 -	PLANTA EXACTA DA CAPITAL DO CEARÁ - ADOLFO HERBSTER (1859)	54
MAPA Nº 10 -	PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA E SUBÚRBIOS – ADOLFO HERBSTER (1875)	56
MAPA Nº 11 -	PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA LEVANTADA POR ADOLFO HERBSTER (1888)	57
MAPA Nº 12 -	PLANO NESTOR DE FIGUEIREDO (1933)	58
MAPA Nº 13 -	PLANO DIRETOR DE REMODELAÇÃO E EXTENSÃO DA CIDADE DE FORTALEZA – J. OTACILIO SABÓIA RIBEIRO (1947) ..	60
MAPA Nº 14 -	PLANO HÉLIO MODESTO (1962)	61
MAPA Nº 15 -	PADRÃO DE PARCELAMENTO, QUADRAS, RUAS E PASSEIOS NA ZONA CENTRAL	68
MAPA Nº 16 -	ESQUEMA DA <i>PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA E SUBÚRBIOS</i> – ADOLFO HERBSTER (1875)	74
MAPA Nº 17 -	REDES DE COMUNIDADES HISTÓRICAS	76

MAPA Nº 18 -	O CENTRO E A ESTRUTURAÇÃO URBANA DE FORTALEZA (VIAS, CONJUNTOS HABITACIONAIS, VAZIOS URBANOS, ETC.)	80
MAPA Nº 19 -	O CENTRO E A REDE PERIFÉRICA DE <i>SHOPPING CENTERS</i> ..	81
MAPA Nº 20 -	A DISPERSÃO URBANA E A FUGA DE ATIVIDADES	83
MAPA Nº 21 -	LOCALIZAÇÃO DOS <i>ATIVOS</i> URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO	85
MAPA Nº 22 -	ZONEAMENTO DE USO DO SOLO ATUAL	91
MAPA Nº 23 -	MICROUSOS E ZONAS ESPECIALIZADAS	93
MAPA Nº 24 -	LOCALIZAÇÃO DE OBRAS DE VALOR PATRIMONIAL HISTÓRICO	105
MAPA Nº 25 -	ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS	124
MAPA Nº 26 -	REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO	127
MAPA Nº 27 -	BACIAS DE DRENAGEM NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA	130
MAPA Nº 28 -	DRENAGENS EXISTENTES E PROJETADAS	131
MAPA Nº 29 -	REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA	135
MAPA Nº 30 -	SISTEMA DE TELEFONIA / INTERNET / RÁDIO / TV / LOCALIZAÇÃO DE AGÊNCIAS E CAIXAS COLETORAS DOS CORREIOS	137
MAPA Nº 31 -	REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NA CIDADE DE FORTALEZA ...	139
MAPA Nº 32 -	COLETA DE LIXO E PONTOS CRÍTICOS DO SISTEMA	141
MAPA Nº 33 -	MOBILIDADE URBANA / GERADORES DE FLUXOS	144
MAPA Nº 34 -	MOBILIDADE URBANA / DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS ...	145
MAPA Nº 35 -	MOBILIDADE NO NÚCLEO CENTRAL – ESTACIONAMENTOS, ÔNIBUS E AUTOMÓVEIS	146
MAPA Nº 36 -	MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL – TRAJETO DE ÔNIBUS	147



MAPA Nº 37 - MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL – REDE DE ESPAÇOS DE USO PEDESTRE	149
MAPA Nº 38 - REDE DE EQUIPAMENTOS SOCIAIS	152



APRESENTAÇÃO

“A mente toma forma na cidade; por sua vez as formas urbanas condicionam a mente”, Lewis Mumford em “A Cultura das Cidades”.

SOBRE OS CENTROS URBANOS

Este relatório é um dos documentos técnicos de diagnose sobre a competitividade do centro urbano da capital cearense. Neste caso o objetivo é realizar uma análise específica da situação física atual e verificar em que medida a forma urbana pode ser um componente da prosperidade e da qualificação do Centro.

Com relação ao objeto de estudo, a análise urbanística do centro urbano de Fortaleza será apoiada na compreensão expressa por Christopher Alexander em sua obra intitulada *The Nature of Order*, onde transparece um conceito universalizado daquilo que nós, de todas as civilizações, chamamos centro:

“Eu uso a palavra centro com este sentido e não me refiro a ela como ponto central, como centro de gravidade. Eu uso a palavra centro para identificar uma zona de espaços organizados, o que significa dizer, uma disposição distinta de pontos no espaço, os quais, devido à sua coerência interna e a suas relações com o contexto, exibe centralidade, forma uma zona local de centralidade relativa com respeito a outros espaços.”

O centro de uma cidade, ou em menor escala, o centro de uma comunidade permanece sendo aquilo que os antigos já qualificavam como um arranjo de espaços construídos e espaços abertos apoiados em tal relação de oportunidades, que seu conjunto tornava-se uma geografia do intercâmbio amplo.

A cidade contemporânea, com toda sua rede de centralidades em transformação, é o cenário de conflito entre novas atividades e velhos tecidos urbanos. Suas formas estão influídas pelas novas tecnologias das comunicações e dos fluxos urbanos em geral, pela redução progressiva dos contatos face-a-face e pela crescente separação entre cidadãos de classes econômicas diversificadas. Mesmo assim, ela ainda permanece sendo o condensador social que se traduz como um lugar de intercâmbio. Por nossa urgência em restaurar os intercâmbios com justiça e solidariedade, as cidades nunca precisaram tanto de um centro de todos os seus cidadãos como nos dias atuais. Um centro de cidade bem configurado é o centro de todas as trocas onde seus cidadãos promovem o compartilhamento do trabalho, dos bens, das idéias, das afetividades e desta forma produzem o capital social local e as comunicações culturais.

As cidades podem ser descritas e avaliadas de inúmeras maneiras, e isto engloba com muita propriedade, as análises típicas decorrentes das interpretações estatísticas. Na interpretação dos dados quantificáveis para medir progressos, transformações econômicas e estimar necessidades e antecipar prognósticos, aperfeiçoa-se uma cidade. Sem este tipo de conhecimento seria impossível estabelecer estratégias de planejamento visando a gestão do crescimento urbano. Entretanto, ao se aprofundar o conhecimento sobre uma zona urbana ou cidade, faz-se necessário também avaliar os atributos relativos à sua forma, uma vez que a forma urbana é o meio que estabelece a sintaxe entre o ambiente estruturado e seus usuários. Sua eficiência pode influir no bem estar, na sanidade cívica e na prosperidade dos cidadãos. Por meio da cadeia de estruturas físicas relacionadas com o meio natural se estabelecem caminhos e espaços de convivência e contato. Seu desenvolvimento espacial cria roteiros hierarquizados pelas combinações entre todos os artefatos formadores da arquitetura urbana e pelos fluxos conectores das geografias convenientes. É dessa maneira que um centro de cidade se torna legível e propício ao conforto coletivo cotidiano. Os ajustes dos atributos físicos deste aperfeiçoamento no tempo são objetivos permanentes do urbanismo e sempre foram anseios das cidades em sua história.

Aristóteles e muitos outros que refletiram sobre a eficácia das formas urbanas, fizeram referências às características desta geografia de oportunidades, alertando para a estruturação dos magnetos urbanísticos, calibrados entre si, em termos de complementaridade, distâncias, conectividades, imagem e significação. Os usuários da cidade, na prática vivenciada, tomam esta sintaxe como forma de estabelecer identificações com o lugar e seus componentes. Por meio da forma urbana, eles se chegam aos focos convergentes das atividades e aos pontos de compartilhamento da vida comunitária.

Parte dos conceitos aqui utilizados originam-se de estudos de Kevin Lynch, Christopher Alexander, Edward Soja, Myke Greenberg e nas idéias ecossistêmicas de Ian L. Mcharg e John Tillman Lyle. Todos formam a fonte dos padrões urbanísticos de avaliação da paisagem urbana utilizados neste relatório sobre a zona central de Fortaleza. Todo o resultado do relatório dirá respeito à capacidade de sua forma urbana como contribuição à competitividade da área.

O trabalho também se valeu de estudos de arquitetos locais sobre o assunto, mais precisamente dos anteprojetos apresentados por ocasião do **Concurso de Idéias Para a Área Central de Fortaleza e Projeto do Parque da Cidade**, promovido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza.

No que concerne à visão urbanística dos aspectos de história, evolução urbana e das origens morfológicas da cidade de Fortaleza, este trabalho fez uso dos indispensáveis estudos já realizados com definitiva competência pelo professor Arquiteto José Liberal de Castro, ao qual manifestamos aqui nosso agradecimento. Partes de seus textos relativos ao assunto estão reproduzidos em fonte itálica no trecho do relatório intitulado *História e Evolução Urbana* e foram extraídos de uma publicação oficial da Prefeitura Municipal de Fortaleza, datado de 1982.

1.0 - UM DIAGNÓSTICO SOBRE A ATUAL ESTRUTURAÇÃO FÍSICA DO CENTRO URBANO DE FORTALEZA

Realizar um diagnóstico urbanístico sobre um centro urbano é uma das tarefas básicas do planejamento com vistas à regeneração das estruturas urbanas. É uma forma de monitoramento que favorece sua adaptabilidade às solicitações das novas formas de vida na cidade.

A informação final do diagnóstico poderá ser também um instrumento útil na identificação de oportunidades competitivas no âmbito dos empreendimentos, da qualidade de vida e das melhorias sociais, podendo ainda estimular parcerias e participação.

No caso do presente trabalho, o inventário é também uma ferramenta de ajuda na identificação dos papéis e dos tipos de estruturas espaciais que podem colaborar com o incremento da capacidade competitiva do Centro de Fortaleza. É um dos instrumentos que pode ajudar a estabelecer o entendimento da condição presente de um centro urbano em relativo declínio de seu papel comunitário e cívico, imerso num movimento comercial vibrante.

No final, este será um relato das questões mais relevantes sobre a base física da zona central, como insumo para formulação de futuras metas e objetivos para a área.

Entre outras serventias o diagnóstico urbanístico possibilitará determinar o papel do centro urbano na região; avaliar suas facilidades, sua mobilidade, suas acessibilidades públicas e serviços; avaliar as condições físicas e suas potencialidades para a atração de negócios; avaliar a condição existente das estruturas edificadas, espaços públicos, patrimônio histórico e infra-estruturas; identificar potencialidades e bloqueios ao desenvolvimento em decorrência da qualidade da paisagem urbana; inventariar também o papel e influência e tipo de estruturas de varejo, comércio em geral, escritórios e espaços de serviço na zona central e que tipo de uso do solo tem se efetuado.

Este inventário urbanístico tem como objeto o centro urbano configurado no sistema de espaços construídos, em sua relação com os espaços naturais e seus graus de eficiência com relação às atividades humanas que ocupam esta estrutura em suas variadas formas de uso. Sua serventia preponderante será alimentar proposições dentro da especificidade do urbanismo, para compor um estudo visando a melhoria da capacidade competitiva da zona central, naquilo que ela depende do espaço físico.

O relatório pretende também analisar, baseado em critérios e princípios urbanísticos, em que medida a forma urbana do centro fortalezense perdeu sua vida comunitária fisicamente configurada, portanto parte de sua vitalidade. Ainda mais: analisar possíveis causas da não adaptação do Centro atual aos requisitos da atualidade metropolitana, reconhecendo dados

demográficos que revelam que a área tem perdido continuamente seus residentes. Será necessário analisar como o uso comercial predominante deve ser apoiado em seu papel de resistência e que mistura de usos seria indispensável para obter uma situação balanceada desta vitalidade com as necessidades gerais de toda a população.

É verdade que o Centro sofreu processo de declínio em sua estrutura física. Degradou seu espaço público, perdeu sedes de suas âncoras cívicas e culturais, destruiu parte de seu patrimônio histórico e teve reduzida a sua capacidade de significação com respeito à parte da população. Ao final deste relatório, será possível anotar algumas das questões principais que devem ser discutidas pela comunidade, pelas equipes técnicas e pelas autoridades responsáveis, em favor da regeneração do bairro central visando seu êxito no âmbito da competitividade urbana.

Para a elaboração deste relatório-diagnóstico sobre a situação urbanística atual da região do Centro Urbano de Fortaleza, foram utilizados padrões, princípios e critérios de ampla universalidade. Mesmo considerando a singularidade de cada situação, estes padrões são usualmente utilizados em avaliações sobre a qualidade de comunidades urbanas centrais. São elementos de referência que resumem um patrimônio construído no âmbito das especificidades do urbanismo e que já deram contribuições fundamentais em experiências de revitalização de zonas urbanas.

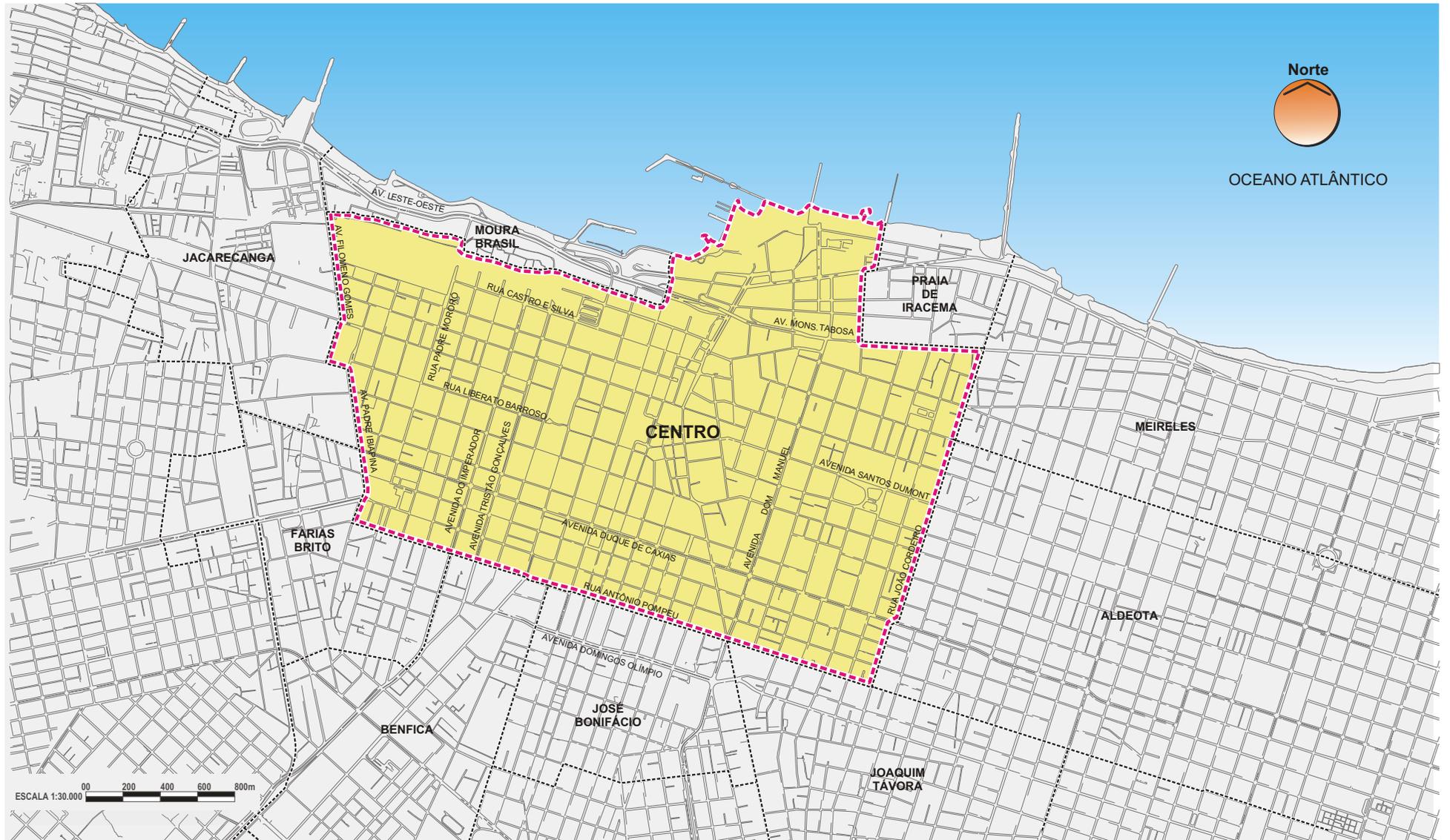
É importante esclarecer que o termo vitalidade comumente usado na técnica urbanística e popularizado hoje em dia pelo seu lado mais superficial, na verdade significa neste campo, a presença de vida compartilhada em um espaço urbano identificável, protegendo e harmonizando a sua base natural com soma de oportunidades para todos. Proteger um espaço urbano vivificado é uma maneira de produzir prosperidade e conforto da comunidade residente além de manter atrativos para visitantes e empreendedores. O atual empenho, em todo o mundo, pela reconstrução de uma estrutura física favorecendo à vitalidade, tem se tornado rotina, principalmente a partir do momento em que as cidades perceberam a grande transformação e o declínio de seus centros urbanos. A aceleração deste declínio passa a atingir as cidades em decorrência das conquistas tecnológicas que advieram da revolução industrial. Isto porque, a partir destas mudanças, os centros urbanos perderam parte de seus papéis originais para as urbanizações periféricas. As cidades se dilataram assustadoramente, perderam a escala pedestre e tiveram seu crescimento baseado no processo de dispersão urbana, orientado predominantemente pelo automóvel.

A zona central de Fortaleza, a ser tratada como objeto deste Relatório, tem seus limites definidos ao norte pelo Bairro Moura Brasil / Orla / Bairro Praia de Iracema, ao sul pela Rua Antonio Pompeu, a oeste pelas Avenidas Filomeno Gomes e Padre Ibiapina e a leste pela Rua João Cordeiro (MAPA Nº 01 – LIMITES DO BAIRRO CENTRO).

A zona central aqui definida, na realidade, não se configura como uma região homogênea com relação à sua paisagem urbana nem tampouco a seus aspectos sócio-econômicos ou demográficos e muito mais com relação à sua imagem urbana. Há variações de situação e de problemas notadamente entre a região do primeiro núcleo, o histórico, que designaremos em nosso relatório como núcleo central (designado na Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, como Zona U-1.1) e a zona contextual de influência, chamada Centro Expandido (batizado pela mesma lei como Zona U-1) (MAPA Nº 02 – CENTRO HISTÓRICO E CENTRO EXPANDIDO).

O relatório terá diferentes intensidades nas avaliações de forma a balancear estas diferenças pelo reconhecimento das emergências prioritárias no núcleo central, o que não significa esquecer o poder contextual da redondeza. Para a área central expandida, configura-se o avanço capilar da mancha das emergências no sentido leste, tornando-se visível nos dias de hoje, já na altura da Av. Dom Manuel (MAPA Nº 03 – MANCHA DAS EMERGÊNCIAS NO NÚCLEO CENTRAL E SUA EVOLUÇÃO ATUAL).

O perímetro dado para a zona de trabalho deixa de fora a área da Praia de Iracema, que reconhecidamente está ligada ao campo sinérgico dos problemas da zona central. Desta forma, o relatório tratará com certa relatividade e equilíbrio estas definições de fronteira da área objeto do trabalho, não se furtando a considerar as transmissões de efeitos e requisições entre uma zona e outra.



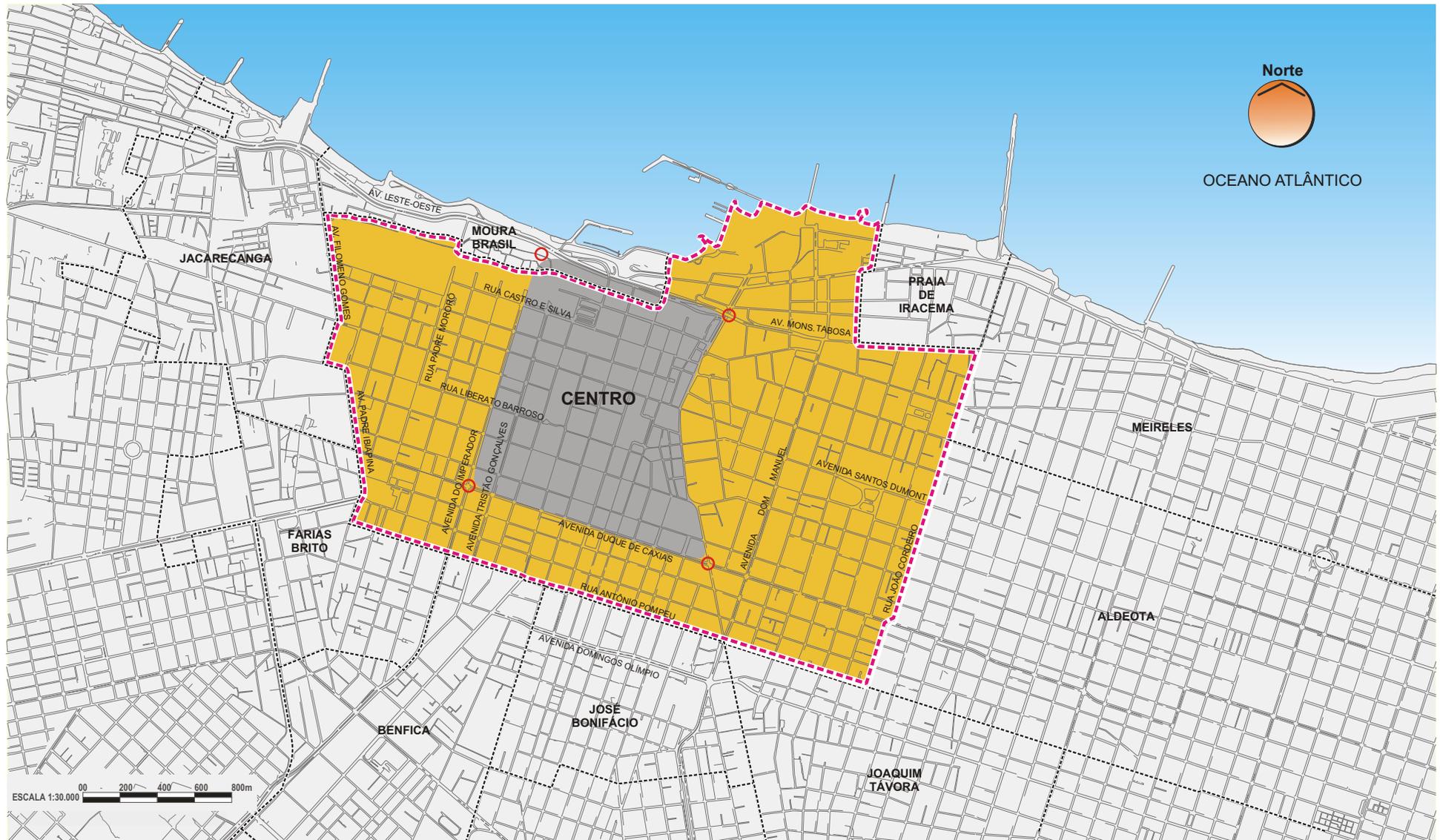
FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

--- LIMITE DO BAIRRO CENTRO

----- BAIROS LÍMITROFES AO CENTRO

MAPA Nº 01 – LIMITES DO BAIRRO CENTRO



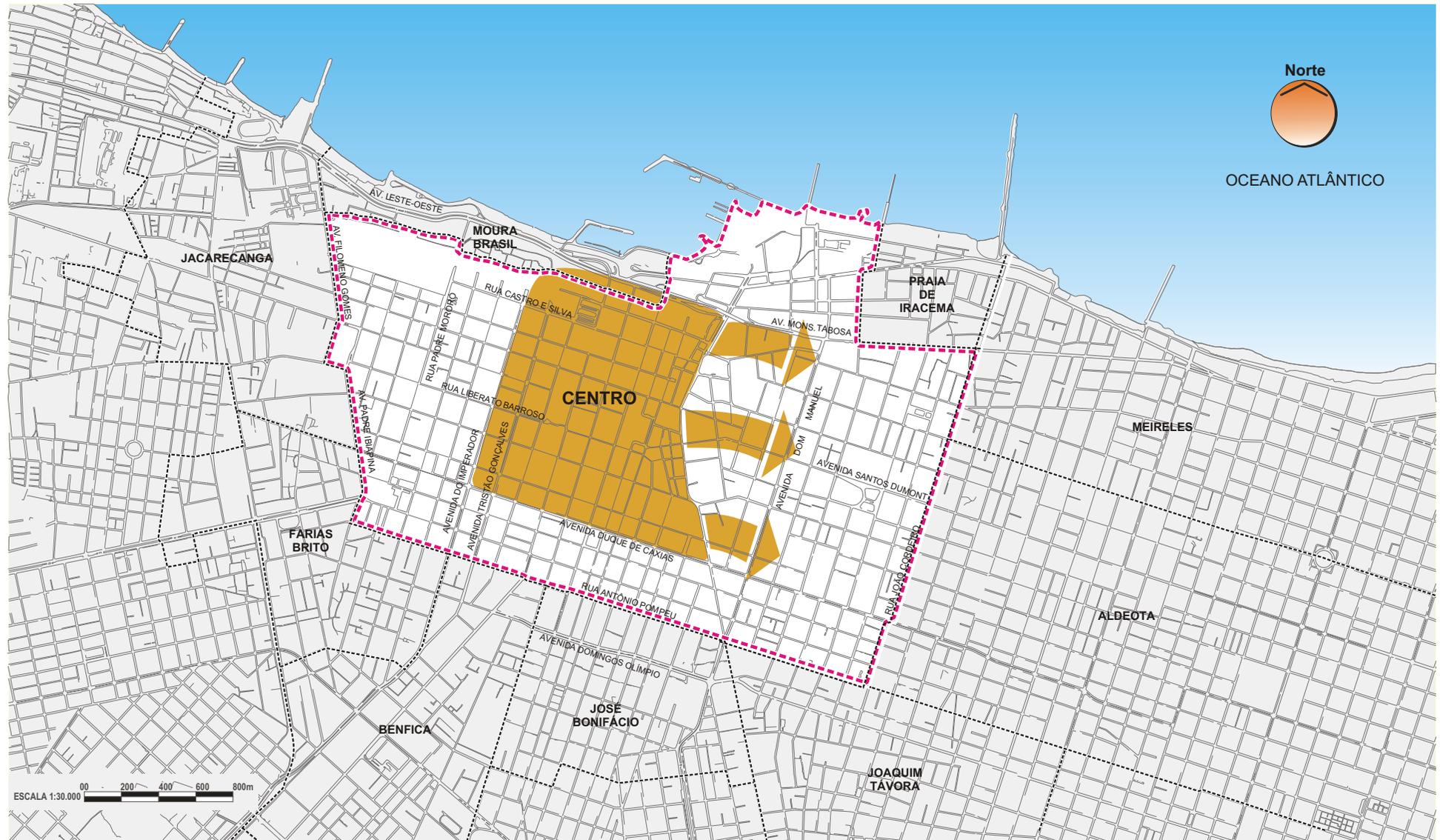
FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- CENTRO HISTÓRICO
- CENTRO EXPANDIDO

- LIMITE DO BAIRRO CENTRO
- BAIRROS LÍMITROFES AO CENTRO

MAPA Nº 02 – CENTRO HISTÓRICO E CENTRO EXPANDIDO



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

ÁREA DE EMERGÊNCIA E SUA EVOLUÇÃO ATUAL

BAIRROS LÍMITROFES AO CENTRO

LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 03 – MANCHA DAS EMERGÊNCIAS NO NÚCLEO CENTRAL E SUA EVOLUÇÃO ATUAL

2.0 - CONCEITOS E FUNDAMENTOS USADOS COMO INSTRUMENTOS DE ANÁLISE E AVALIAÇÃO

Na tarefa de interpretar os aspectos atuais configurados na forma urbana da zona central e suas relações com as qualidades expressas na economia e na vida dos cidadãos, buscou-se o apoio de referências, princípios, conceitos e padrões de essência universal. São componentes traduzidos na paisagem material pela especificidade do urbanismo, articulados com os dados de localidade naquilo que eles têm de próprio e único. A importância dessa mistura é não impedir o uso da intuição decorrente da experiência vivenciada da equipe de trabalho, da população e do meio urbanístico fortalezense.

Na seqüência desta apresentação escrita, apresentamos os módulos componentes desta grade conceitual, revelando os componentes fundamentais para basear as análises da ambiência central.

2.1 POR QUE REVITALIZAR CENTROS URBANOS?

Os centros urbanos são um tipo particular de vizinhança que dispõe de toda uma infra-estrutura, cuja reciclagem é sempre mais econômica do que a construção de um novo sistema em novas áreas.

As áreas centrais são também os focos do conjunto da comunidade local que dão o senso de identidade para sua população. Numa cidade sem esse foco haverá dificuldade de dar suporte a projetos e atividades, uma vez que nossa sociedade tende a ser cada vez mais móvel e distante do contato face-a-face. Isto produz isolamento, alimenta a exclusão e cria a enorme necessidade de um lugar da identidade urbana de todos os cidadãos. Esta urgência de equilíbrio dos contatos vai de encontro à necessidade de recuperar a estabilidade dos centros urbanos. Ao mesmo tempo, sabe-se hoje que a tarefa de renovação é internacionalmente reconhecida como a maior estratégia mercadológica para incluir cidades na rede global de negócios e na atração de visitantes em turismo de qualidade sustentável.

Os centros urbanos são também lugares de grande diversidade, se comparados aos novos centros periféricos, e sempre incluem comércio de varejo, atividades financeiras, escritórios e sedes oficiais, áreas históricas e instituições culturais. Suas potencialidades de uso residencial para profissionais liberais, comerciários, pequenas famílias, idosos e famílias sem filhos, podem formar um componente crítico realimentador para o processo de renovação. Estes habitantes serão aqueles que irão impor um caráter comunitário ao lugar com equidade e segurança no uso dos espaços públicos, ou seja, serão usuários locais e permanentes, desta forma, ancorados na noção de pertencimento.

Outra razão fundamental para revitalizar os centros urbanos é que eles retêm a materialização da memória do lugar fundador da cidade. O realce desses valores nos dias de hoje, pode imprimir memorabilidade da imagem urbana, necessária ao espírito de seus moradores, dos visitantes e dos empreendedores. Os centros urbanos são a geografia das comunidades centrais que, na maioria das vezes, se mantêm espacialmente equidistantes das populações periféricas e representam a herança histórica que nos permite compreender a origem e evolução da cidade. Além destas características, os centros urbanos vivificados apresentam aspectos atrativos para passeios, encontros e celebrações. Entre os argumentos favoráveis à iniciativa de planejar e implementar projetos de revitalização urbana de zonas centrais destacamos os seguintes:

- Existência de infra-estruturas, ativos urbanísticos recicláveis e conveniências permanentes;
- Proteção e conservação dos valores cívicos da comunidade;
- Proteção do patrimônio histórico a partir da renovação de seus usos e sua regeneração como estruturas de apoio da vida cotidiana;
- Incremento e manutenção da atratividade turística;
- Proteção dos patrimônios privados e comunitários cuja situação de degradação contextual e local está permanentemente a produzir prejuízos e desinvestimentos;
- Ganhar consistência com as grandes estratégias globais combinadas com a escala local, no sentido de atrair negócios a partir da imagem memorável da cidade e de sua história;
- Atração de investidores e visitantes facilitando a obtenção de rendas de divisas, resultados que podem ser exemplificados com os casos de Bilbao, Nova York, Boston, Berlim, Barcelona e muitas outras cidades do mundo;
- Consagrar os símbolos e a representação convergente da centralidade espacial onde se configuram os ícones da democracia cidadã, os espaços de celebração coletiva e os elementos de representação e imagem do caráter da comunidade; e
- Revalorizar os objetos de interesse comum de todos os habitantes da cidade.

2.2 AS ZONAS CENTRAIS COMO ESPAÇOS DE INTERCÂMBIO

Desde que os humanos descobriram a irrigação e o cativeiro de animais, as cidades passaram a ser a base da vida compartilhada, a partir daí, em sua forma sedentária. As primeiras geografias assim criadas já apresentavam a configuração de um lugar de convergência

propício à troca de comunicação, bens, informação e idéias. Talvez em torno do poço ou no cruzamento de caminhos tenham se fundado os primeiros lugares de mercado eqüidistantes e convergentes. Sobre o padrão de desempenho e a boa forma deste lugar de intercâmbio algumas referências se tornam úteis na avaliação qualitativa.

2.3 SOBRE A IMPORTÂNCIA DA BOA FORMA URBANA NA DEFINIÇÃO DO ESPAÇO CIVIL E NA CRIAÇÃO DE VALORES

Este texto tomou como base as análises realizadas por Mike Greenberg, a partir de observações urbanísticas reunidas em um livro chamado A Poética das Cidades.

O espaço civil é uma porção do domínio comum que, em virtude de seu íntimo relacionamento com os lares, lojas e outros lugares de intercâmbio, promove o jogo da sociedade civil, dentro de uma boa forma de matriz urbana. Esta matriz, apesar das doenças sociais, ajuda a normalizar a diversidade e a torna benigna ao se expressar em canais coerentes. Isto quer dizer que se tivermos uma bem-formada matriz urbana, ela poderá ajudar a definir o espaço compartilhado, cujos significantes materializados são as complexas relações entre espaço público e espaço privado; espaço aberto e espaço fechado; cheios e vazios; distâncias e proximidades; bloqueios e conectividades. Em outras palavras, para obter compartilhamento e prosperidade há de se ter uma boa base física com componentes diversificados, espacialmente arranjados de forma sinérgica para proporcionar conforto a todos os cidadãos. O arranjo destes componentes da forma urbana, mesmo acrescido por inserção de novos componentes em velhas estruturas, sempre refletirá o papel desempenhado pelo espaço compartilhado como formador da sociedade civil.

Não podemos esquecer também que a cidade funciona como um cenário de criação de valores. Mais que uma situação geográfica, a cidade é também um artefato urbano gerador de novas riquezas. Há alguma coisa numa boa cidade e que é identificada claramente por seus usuários ou visitantes, como algo capaz de aumentar a propensão e capacidade das pessoas para criar valores, apoiadas numa estruturação urbana bem configurada. Esta qualidade da estruturação urbana, além de agregar as pessoas, pode influir na formação de um clima pró-ativo em relação ao intercâmbio em geral e aos negócios. Este sentido comum de comunidade de intercâmbio é inseparável de sua configuração física e sem ela a vida compartilhada e nossas memórias não seriam possíveis. Para proteger os lugares e as memórias é que as cidades revelam os traços do seu desenvolvimento sobre o tempo e o espaço, ao mesmo tempo promovendo seu compartilhamento com produção de benefícios e criação de valores.

2.4 O TAMANHO DA CIDADE E A EXPANSÃO POR MEIO DE NÚCLEOS COM SEUS LUGARES CENTRAIS VIVIFICADOS

Segundo o urbanista Kevin Lynch, é possível conceber um sistema preferível para a cidade que necessita se expandir, baseado em uma série de lugares cujos tamanhos diferenciados se distribuam de uma forma, de uma certa maneira ótima. A teoria do lugar central se realizou através de investigações realizadas sobre a distribuição de lugares de mercado de distintos tamanhos em uma região uniforme e ao mesmo tempo apoiada numa hierarquização deste tipo. Desta forma poderíamos nos adaptar melhor à vida na escala das megalópoles, desde que estruturada em focos identificáveis, compactos e referenciados pela escala pedestre. O crescimento por meio de estruturação poli-nuclear torna secundária a discussão sobre o tamanho da cidade, e permite uma metropolização sustentável. Entretanto não elimina a necessidade universal de uma centralidade comum a todos os cidadãos: o velho centro, foco de sua origem e lugar de todas as oportunidades. Quando a rede poli-nuclear não realiza com equidade a boa geografia local de oportunidades em cada um de seus núcleos, o centro de todos sofre com a convergência desesperada dos mais pobres em busca destas oportunidades. Isto porque o tipo de economia resultante dessa convergência, não resulta em desenvolvimento e sim em precariedade física.

2.5 A DISPERSÃO URBANA E AS POBRES CIDADES SEM FIM

Chamada *sprawl* nos Estados Unidos, a dispersão urbana é um padrão de desenvolvimento físico que descentraliza os usos do solo pelo processo de espraiamento das urbanizações numa geometria bem maior que suas necessidades. É um desencadeamento de urbanizações separadas por vazios urbanos. Estas zonas separadas, com uso especializado, formam a imagem físico-financeira de inúmeras cidades do mundo que utilizaram, para a gestão do crescimento, as idéias urbanísticas geradas no entre guerras. Essas idéias buscavam a ordem urbana a partir da **especialização** dos usos das partes do território em porções separadas (zoneadas) e conectadas pelo transporte motorizado. Desta maneira, a cidade destinava áreas específicas para moradia, para lazer, para comércio, para educação e para indústria. Por trabalhar com a baixa densidade e separar os usos dessa forma, a cidade tornou-se espraiada, dependente do transporte motorizado e findou por separar as pessoas durante a jornada. Desta maneira, esta técnica precipitou a falência das comunidades em todos os locais onde foi aplicada.

A dispersão urbana requer o uso do automóvel privado para prover o movimento de uma zona a outra e, quando se pretende adotar o transporte público, a sua viabilidade é sempre muito

difícil. Isto se deve principalmente à enorme extensão das urbanizações. É um padrão típico do novo mundo capitalista, harmonizado com a cultura do desperdício, incrementador, em várias partes do mundo, das indústrias de combustíveis, carros, borracha, concreto e asfalto. Esta cultura do efêmero serve para dar mais velocidade ao ciclo de acumulação capitalista, diante da queda nas taxas de lucro que vem se verificando desde a crise econômica dos anos 70.

Neste padrão de crescimento, o emprego, o comércio, as escolas e a habitação são separados, exigindo sempre mais vias e veículos, marginalizando os que não têm automóveis, as crianças, os que não dirigem veículos e os idosos. A dispersão urbana destrói o senso de comunidade, incentiva a especulação com a terra e exige altos e constantes investimentos com infra-estrutura. Normalmente apoiada por empreendedores ambiciosos, que em busca de terras mais baratas pressionam as autoridades para obter a expansão de infra-estruturas, a dispersão urbana também requer alto consumo de energia e é a maior fonte de poluição do ar.

Ironicamente, a separação de usos é hoje a causa da grande poluição e destruição dos recursos naturais, quando na realidade ela foi criada com a melhor das intenções de eliminá-las. Acreditava-se, até então, que as urbanizações separadas entre si por áreas verdes exuberantes e generosas, criariam um padrão de vida saudável. Entretanto, o que se viu como consequência foi o incremento da dependência do uso deste conector de áreas tão distantes, o automóvel. Outros legados foram a poluição aérea, o congestionamento, os custos com combustível, a destruição ambiental e os prejuízos com o tempo gasto nas viagens. Os valores que representam estes prejuízos decorrentes da ineficácia das formas urbanas nunca são contabilizados.

Segundo Anthony Downs, a dispersão urbana é o crescimento de população para fora da cidade central. Já Richard Moe a define como uma urbanização de baixa densidade, nas margens das cidades, pobremente planejadas, consumidoras de terras, dependente do automóvel e desenhadas sem preocupação com esses problemas.

Verifica-se que em áreas ou regiões metropolitanas em processo de expansão, fragmentadas em várias jurisdições, e onde os investimentos públicos, principalmente as infra-estruturas viárias, são espacialmente distribuídas de maneira assistêmica e desequilibrada. O processo de dispersão urbana passa a comandar esta expansão e na ausência do bom planejamento ela será então realizada a partir de padrões de urbanização baseados na baixa densidade, na separação do uso do solo por atividades específicas, o que reforça a dependência do transporte motorizado.

É verdade que os estudos até hoje aprofundados sobre este problema, se originam da observação do desenvolvimento urbano de cidades americanas ou européias, que entre si guardam grandes diferenças, e muito mais ainda, com as cidades brasileiras e sua particular situação cultural e econômica. No entanto há algo de comum e universal entre estas situações provocadoras de dispersão e que interessa a este estudo.

O que este problema apresenta de influência em relação às zonas centrais é que a dilatação da cidade apoiada no transporte motorizado criando acessibilidades a áreas periféricas, intercaladas por vazios urbanos, também será uma das causas de declínio das zonas centrais, como veremos adiante.

2.6 AS EXPANSÕES URBANAS E O DECLÍNIO DAS ZONAS CENTRAIS

As cidades habitadas por cidadãos pedestres tinham uma dimensão compatível com esta condição. Desde o neolítico até a Renascença, a civilização se abrigou em *clusters* altamente sustentáveis chamados de cidades, onde trabalho, moradia e lazer se davam no mesmo ambiente.

A densidade era proporcional à capacidade do ambiente circundante para garantir o suprimento de água e alimentos e a matéria prima era sempre local, sem dependência do transporte entre grandes distâncias. Entretanto a partir da Revolução Industrial, o equilíbrio histórico entre o campo e a cidade compacta pedestre é destruído, uma vez que já estava inventado o transporte, agora mais barato com relação aos benefícios, se comparado aos sistemas de deslocamento de pessoas e cargas, apoiados em animais. Além disso, mecanizou-se a produção e fundou-se o trabalho concentrado em sedes físicas específicas, muitas vezes distante da moradia. Estava criado também o modelo de crescimento pelo processo de dispersão urbana e seu complemento, o tráfego de comutação, onde as pessoas viajam diariamente para cumprir o longo trajeto entre a casa e o trabalho, as compras e a educação. O novo padrão urbanístico resultante dessa evolução se inicia com larga capacidade de devastação ambiental, separando as pessoas e suas atividades cotidianas, aumentando assustadoramente a demanda de serviços públicos e debilitando os centros urbanos históricos. Verificamos hoje que os sistemas de transporte atuais não podem sustentar os padrões de uso do solo deles decorrentes. Em países mais pobres como o Brasil já existem 50 milhões de pessoas sem condição de pagar o transporte de casa para o trabalho, segundo dados do IPEA, recentemente publicados. Um chavão repetido exaustivamente na atualidade reza que não pode haver economia próspera, sociedade estável e ambiente sustentável sem modificações radicais nos padrões atuais de uso do solo e transporte.

Entre as nossas cidades de hoje, os processos dispersivos formam conurbações infinitas, dilatadas pelo crescimento descontínuo, onde os habitantes de áreas remotas dependem de serviços centralizados e de trabalho longe de suas moradias. O resultado disso tudo são as comunidades sem economia ou vida compartilhada, contrariando o conceito da boa forma urbana como matriz de intercâmbio.

2.7 AS VANTAGENS DAS COMUNIDADES COMPACTAS

Como resposta urbanística à dispersão urbana e aos problemas das cidades dependentes do transporte motorizado, surgiram as idéias de restauração das comunidades compactas. Estas unidades, se associando na forma de redes poli-nucleares, podem amenizar o problema da escala metropolitana. De outra forma, a megalópole torna-se geradora de congestão de tráfego, poluidora aérea, destruidora das comunidades e esvaziadora da vitalidade dos centros urbanos. Aqui o termo comunidade é usado para referir-se a bairros com relativa autonomia, ancorados no trabalho local, equipados com serviços educacionais e comércio de vizinhança, e mobilidade interna facilitada pela escala pedestre.

O grande objetivo da estratégia da escala compacta é recuperar o sentido da vida em comunidades bem estruturadas e estabilizadas, promovendo também a redução do tráfego de comutação que comparece como 80% do conjunto das viagens urbanas no cotidiano das metrópoles.

2.8 DINÂMICA DAS NOVAS CENTRALIDADES

O centro urbano é uma comunidade especial para todos os moradores de uma cidade. Por esta razão deve ser preservado dos efeitos exteriores que venham a ameaçar sua condição singular, por meio de atualização constante de suas atratividades para servir de forma especial ao conjunto das atividades urbanas. O grande sistema combinado de atrações diversificadas é a configuração física de uma matriz de intercâmbio. Como uma matriz de intercâmbio o centro será o cenário da formação do capital social que deve ser preservado, da configuração de um próspero ambiente comercial e da produção e comunicação de riqueza cultural. As cidades sempre tiveram sua forma urbana referenciada pela existência de seus centros como o lugar original, o espaço da feira histórica.

A transição de cidade central para cidade poli-nuclear se deu de forma rápida e deixou muitas vezes os centros urbanos desamparados com relação a suas âncoras originais. Em muitos casos, estes núcleos centrais principais tiveram reduzida a sua importância na medida em que muitas

das atividades industriais, comerciais e aquelas a estas relacionadas, como armazéns e escritórios, se mudaram para regiões periféricas em busca de terrenos mais baratos. Quando isto ocorre, o velho tecido do centro original é re-ocupado por novos grupos de moradores e novas atividades comerciais. A partir dos anos sessenta, os centros decadentes encontraram um concorrente poderoso com relação à atividade de comércio varejista: um tipo de centro comercial batizado como *shopping center*. Este passa então a ser um componente típico da nova estruturação urbana americana, coerente com a mobilidade dependente do transporte motorizado e que rapidamente encontra adesões para adaptá-lo a cada região ou cultura, em todo o mundo.

As cidades americanas, no período do governo *Eisenhower*, tiveram um primeiro momento de enfrentamento da decadência de seus centros urbanos, de forma brutal e destrutiva. Apoiando a fuga da classe média para o subúrbio, em um primeiro momento, para depois da expulsão de pobres e negros, reconstruir parte das estruturas antigas e ofertá-las a novos investidores em atividades terciárias e moradores brancos. Para este objetivo, foram criadas várias estratégias. Inicialmente, a construção de vias expressas ligando o velho centro ao novo subúrbio habitado agora pela classe média em bairros de residências unifamiliares de baixa densidade. Associado a esta técnica, implantou-se o incentivo ao consumo de automóveis para apoiar a nova forma de mobilidade do grupo privilegiado. A resistência dos pobres, negros e trabalhadores que ocupavam os vazios da cidade central motivou o uso dos tratores e uma ação determinada do governo para realizar uma intervenção largamente criticada pela comunidade técnica, chamada *Urban Renewal*. A operação consistia na transferência destas populações para situações periféricas remotas. Numa segunda iniciativa, iniciada durante os anos setenta, a estratégia foi modificada. A partir daí, não se destruíram mais as velhas estruturas e sim se utilizaram processos de inserção de novas estruturas planejadas no velho tecido, combinadas com restaurações de edifícios históricos. Mesmo assim persistia a transferência parcial de antigos moradores e sua substituição por meio de processos de mercado, quando entraram em cena os moradores *yuppies*, que agora tiravam partido de uma estruturação urbana mais confortável e tradicional, realçada como símbolo de status.

As mais recentes experiências levam em conta a proteção e estabilização de comunidades resistentes, em consonância com os ditames da Agenda 21, em que as transferências negociadas podem ser efetivadas, desde que se criem as condições para que os moradores permaneçam na área original de alcance e proximidade de seu trabalho, de suas tradicionais oportunidades e de seus focos de interesse dentro da região.

Como estratégia de revitalização, tem se tornado usual também a solução pela implantação de *shoppings* centrais, *malls*, arenas de esportes e centros de convenções, ancorados em complexos de uso misto. Estes complexos são compostos por escritórios, residências e hotelaria com amenidades complementares e varejo. A experiência revela que, quaisquer que sejam os componentes programáticos dessa estratégia, são indispensáveis as atrações visando a implantação de moradias diversificadas em preço, estilo e padrão de renda.

Estas são formas e tentativas de salvar para as comunidades centrais o tipo de convivência baseado no contato face-a-face, hoje ameaçada pelas formas de tele-comunicação com transferência de informações à distância e pela dispersão urbana.

2.9 CENTRO URBANO E MORADIA

Tem-se popularizado a idéia de que a implantação de habitações nas zonas centrais em estado de declínio pode ser o instrumento mágico para sua revitalização. A verdadeira estratégia de repovoar os centros é fundamental, porém inclui muitas outras medidas para a obtenção de resultados e não pode ser resolvida pela adoção pura e simples do uso habitacional. A atividade habitacional exige a companhia de vários outros usos para se estabilizar, inserida numa geografia de oportunidades para o conjunto das atividades do cotidiano dos moradores.

Normalmente os centros de cidades, em seu núcleo histórico, se apresentam como o lugar dos governos, finanças, hotelaria, negócios e comércio de varejo. Em zonas periféricas a este núcleo se instalam zonas de uso misto de alta densidade, incluindo a moradia conveniente para pessoas que desejam residir próximo do trabalho. Esta forma também é atrativa aos idosos, aos casais sem filhos e principalmente aos comerciários, que terão aí todos os seus destinos cotidianos alcançados pela caminhada em lugares habitados e seguros. Baseadas neste padrão reconhecido como o da vitalidade urbana, as técnicas de regeneração dos centros urbanos atribuem papel fundamental ao uso habitacional como elemento de recomposição, porque somente ele pode fundar o senso de comunidade, povoar as praças com moradores de variadas faixas etárias e produzir um espaço público vibrante a qualquer hora do dia ou da noite. Isto porque a habitação é reconhecida como atividade matriz do complexo sistema dos espaços compartilhados. Por outro lado, a atração de empreendedores para a construção de habitação em áreas em declínio só se efetiva na medida em que estejam materialmente configurados alguns dos elementos infra-estruturais de apoio à indispensável geografia de oportunidades e conveniências para a habitação. Se uma cidade espera atrair

empreendedores para construir residências em sua zona central, há de começar por reduzir os elementos de desconforto físico e influir na criação de conveniências indispensáveis aos complementos da moradia.

2.10 MASTER PLAN VERSUS ZONEAMENTO

Nas tentativas de planejar a regeneração das zonas centrais, torna-se muito difícil trabalhar com instrumentos técnicos limitados à geometria bidimensional e ao zoneamento burocrático e abstrato. A técnica de planejar estas geografias utilizando um *Master Plan*, ou Plano Geral poderá ordenar diretrizes para mudanças positivas, indicando as formas físicas dos desenvolvimentos apropriados que terminarão por inspirar a ordenação das leis de uso e ocupação do solo. Isto porque ele é o instrumento da visão espacial coordenada com a intersecção de todos os componentes urbanísticos visíveis e infra-estruturais. Assim, sistematizam-se indicações para regeneração de áreas degradadas e diretrizes concernentes aos aspectos históricos e a preservação do tecido urbano da zona. É necessário indicar os tempos das intervenções e produzir documentos que facilitem o entendimento das proposições por parte dos cidadãos e empreendedores. Muitas vezes, as cidades procedem a ordenação de políticas urbanísticas a partir de ações iniciais que priorizam o zoneamento e incorrem no equívoco de produzir normas e legislações urbanas sem antes proceder seu planejamento por unidades comunitárias de forma *master-planejadas*. Esta forma corresponde ao planejamento sistêmico, onde os variados componentes da forma urbana são integrados e calibrados de maneira a produzir uma estruturação coerente e inter-relacionada. Por exemplo: uma visão *master-planejada*, ao se defrontar com a problemática da mobilidade urbana, buscará relacionar num mesmo desenho as intersecções entre uso do solo, meio de transporte e sistema de vias. A forma tradicional do zoneamento provavelmente buscará indicar alargamento de vias, viadutos e elevados, antes de verificar, sincronicamente, como se pode alterar as viagens por intervenção no uso do solo e de que maneira a combinação destas decisões pode produzir qualidade de desenho urbano com boa legibilidade por parte dos usuários. O *Master-Plan* trabalha a cidade com tridimensionalidade para tomar decisões espaciais que se tornarão conteúdos da forma urbana, cuja vitalidade se expressa por meio das atividades de indivíduos ou grupos, das formas das estruturas arquitetônicas, dos espaços abertos, das distâncias, conectividades e dos fluxos em geral.

3.0 - AS EXPERIÊNCIAS DE REVITALIZAÇÃO DE CENTROS URBANOS NO MUNDO

3.1 POR QUE AS FORMAS URBANAS DE ALGUNS CENTROS URBANOS PERDERAM SUA COMPETITIVIDADE?

Normalmente os centros urbanos têm forte apoio funcional nas atividades comerciais do varejo. Embora tenham originalmente se constituído como uma matriz de intercâmbio, incluindo também as funções cívicas, financeiras e residenciais, os centros urbanos de todo o mundo têm sofrido, em maior ou menor escala, processos de decadência e de falência desta matriz. Uma das inúmeras razões desta queda de capacidade competitiva da forma urbana é a universalmente reconhecida cautela dos comerciantes de varejo com relação a mudanças físicas mais profundas. Isto diz respeito notadamente aos padrões de uso do solo e mobilidade, principalmente onde ocorre a heróica resistência do comércio popular. Em algumas situações de revitalização já realizadas, comprovou-se o temor de proprietários de negócios comerciais com o possível reflexo da requalificação da zona nos valores de aluguéis. Isto sem dúvida poderá incrementar os custos operacionais dos negócios. Ocorre que, no grande mercado urbano atual, o competidor não está mais do outro lado da rua e sim no *shopping center*, a quilômetros de distância do centro urbano. Além disso, ainda existe em muitas cidades a orientação dos negócios nas zonas centrais, no sentido de reduzir custos, mais do que de aumentar vendas. Quando predomina esta visão, um senso coletivo de apatia desencoraja os esforços pela revitalização.

Outro aspecto notável na perda de competitividade é representado pela dificuldade das velhas zonas centrais em acomodar a circulação de veículos. Como grande parte da clientela de melhor poder aquisitivo usa automóveis e normalmente os centros urbanos se situam em malhas de ruas antigas, freqüentemente isto resulta em congestionamentos de tráfego, dificuldade de manobras de ônibus e de carros de carga e, por fim, dificuldade de estacionamento. O centro deixa de ser a convergência de todos, há um empobrecimento do clima dos negócios, que passarão a depender mais predominantemente de compradores de baixa renda movidos por transporte público convergente à zona central.

O caso de Fortaleza é típico deste desequilíbrio de atratividades com relação ao amplo conjunto social de todos os moradores da capital. O Centro teve durante trinta anos várias de suas praças transformadas em terminais de ônibus procedentes dos vários bairros periféricos, como a confirmar uma convergência que se origina das estradas históricas. Entretanto, o caminho para a zona leste, desde a formação inicial da cidade até os dias de hoje, permanece fisicamente mal configurado. Sempre parece que chegar da zona leste é entrar na zona central

histórica por um desvio. Não há boa legibilidade de uma paisagem urbana que introduza o circulante de automóvel ou de ônibus de forma clara e efetiva. A convergência de ônibus às praças é, portanto, mais franca para os sem-automóveis procedentes das áreas mais pobres.

Um outro fato notável é que a mesma solução gerada pela engenharia de tráfego de maneira descoordenada com as técnicas do urbanismo (terminais de ônibus em praças centrais), terminou por apoiar o comércio popular, mas ironicamente agravou o avanço do processo de degradação física e ambiental da área. O efeito desqualificador é decorrente do intenso barulho, do excesso físico dos enormes veículos enfileirados em ruas estreitas, da poluição aérea e da morte das praças, outrora áreas de extensão das vizinhanças. É um processo em círculo vicioso que tem ajudado a reduzir intensamente a população local da zona e tem seu declínio como centro urbano reforçado pela má conectividade com grande parte da população da zona leste.

Outros fatores da decadência são destacados freqüentemente na literatura técnica. As populações de consumidores se encontram menos freqüentemente para resolver problemas e se divertir no centro a partir do uso de telefone, fax, vídeo e internet. Os hábitos sociais têm mudado com relação ao uso das velhas áreas centrais. As funções centrais têm sido gradativamente abandonadas pelos costumes de uma sociedade motorizada, com grande capacidade de deslocamento e mobilidade rápida, que prefere dirigir em busca de um *shopping* a caminhar entre automóveis ameaçadores. Outro importante atrativo dos *shopping centers* é aquele que diz respeito à segurança pessoal, numa sociedade capitalista em permanente busca de lucros e onde crescem constantemente os níveis de desigualdade social e o aumento da segregação e da violência urbana.

3.2 DE QUE MANEIRA OS *SHOPPING CENTERS* INFLUÍRAM NO DECLÍNIO DAS ÁREAS CENTRAIS

A primeira edificação caracterizada como um centro comercial orientado pelo uso do automóvel, que viria a se chamar *shopping center*, foi concretizada pelo incorporador *Jesse C. Nichous*, na cidade americana de Kansas City em 1922. Ao desenvolver um projeto habitacional, *Nichous* reconheceu a importância do automóvel na mobilidade de zonas urbanas típicas do estilo de vida americana e criou uma área comercial com prioridade de acesso por carro, situada deliberadamente fora das rotas de bonde e transportes públicos, demonstrando evidente interesse em servir preferencialmente ao novo público motorizado.

O *Country Club Plaza*, que ainda hoje funciona na região, inicia uma tendência na organização das estruturas comerciais que vai impactar a maioria das cidades do mundo. De fato, logo em seguida surgem em seqüência temporal o *Cristal Market* (1930), o *Highlands Park*, em Dallas (1931), o *River Oaks Center*, em Houston (1937) e o *North Gate Center*, em Seattle (1950), sendo este último o primeiro *mall* de escala regional de atendimento.

A partir dos anos 60, os *shoppings* têm tido grande crescimento e aceitação em todo o mundo e se apresentam como os mais sérios competidores dos centros urbanos históricos. A evolução da tipologia chegou a gerar o seu mais mastodôntico exemplar no *Edmonton Mall*, em Alberta, no Canadá, que possui 5.000.000m², com mais de 800 lojas, 110 postos de alimentação e 5 áreas de entretenimento.

A indústria de *Shopping Centers* teve um super desenvolvimento e enfrenta hoje em dia o problema de super capacidade. A partir dos anos 80 nos Estados Unidos, os espaços de varejo cresceram 80% contra 10% de aumento populacional, redundando nos anos 90 em uma taxa de 12% de *shoppings* vazios, taxa esta, ainda com tendência de crescimento. Presentemente existem nos Estados Unidos 3.800 *shoppings* vazios.

A tendência de crescimento dos *shopping centers* e edifícios de escritórios nas grandes metrópoles e mega-cidades mostra o impacto das transformações geradas nas cidades pela globalização da economia mundial. O crescimento de uma massa de recursos financeiros em permanente busca de aplicações rentáveis para o capital ou imobilizações em capital imobiliário encontra terreno propício junto à insegurança dos consumidores que preferem a segurança pessoal e padrões de consumo mais elitizados, que muitas vezes não se encontram no comércio de ruas.

No longo prazo, é enorme o impacto dos *shoppings* nos centros das cidades. Em algumas situações centrais sua implantação trouxe benefícios e aumentou o número de compradores nas zonas de inserção e nas áreas comerciais satélites. Em outras cidades, sua presença trouxe impactos negativos, principalmente quando a implantação se deu em zonas fora do centro. Na cidade americana de Carol, Iowa, a comunidade convenceu uma empresa incorporadora de *shoppings* a se instalar na zona central para protegê-la e apoiá-la, tendo em contrapartida, investido 50% dos custos da área para estacionamento, em parceria com a empresa. São reconhecidos os êxitos históricos de revitalização por inserção de *shoppings*, como os casos de Boston e Pasadena, nos Estados Unidos, porém os esforços exigiram recursos da própria comunidade combinados com os investimentos privados.

3.3 INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS DE RENOVAÇÃO DE ZONAS CENTRAIS

Pela prática existente em várias cidades do mundo, vê-se que não é possível a um projeto de revitalização da capacidade competitiva de zonas urbanas centrais obter êxito sem a devida inclusão dos variados atores que participam do processo. Considerando-se aí seus vários graus de interesse, de contribuição e de formas de influência, estes atores podem influir decisivamente no processo.

Entre estes principais perfis devem destacar-se minimamente: o Governo Municipal; uma Equipe de Planejamento; os moradores; os consumidores; as associações de comerciantes; os empreendedores; os investidores imobiliários e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Na busca das alternativas projetuais, deve-se considerar que:

- Torna-se indispensável proceder a identificação dos aspectos considerados como obsoletos na forma urbana da zona central e que são impeditivos à sua requalificação e atualização funcional;
- É preciso também, como tarefa inicial, relacionar os componentes da reconstrução dos padrões desejáveis para o centro como lugar competitivo e atraente sem perda das características históricas e do papel a que ele deve servir. De uma certa forma isto significa atualizá-lo, aprendendo com a prática competitiva dos *shoppings*, sem, no entanto, confundi-lo com um *shopping* na medida em que suas funções públicas e cívicas são distintas deste tipo de equipamento privado. No *shopping center* as normas de uso são ditadas por seus proprietários, enquanto que o centro urbano funciona com regras estabelecidas pelo conjunto da comunidade. Além disso, o centro urbano tem, normalmente, o caráter cívico e de representação dos poderes da comunidade; e
- Promover a restauração de uma geografia de conveniências é uma medida indispensável para que o centro se recupere e se atualize, na escala metropolitana de uma cidade. A experiência revela que as características universais de um próspero espaço central são decorrentes da mistura interconectada de, no mínimo: comércio popular com face para a rua; diversidade de escolhas de produtos de varejo em tipos e custos; diversidade habitacional em tipos e custos; atividades terciárias coordenadas com hotelaria e lazer; cultura; finanças e sedes de empresas; instalações físicas e simbólicas dos poderes representados da comunidade; universidades e atividades educacionais; segurança,

estabilidade e proteção do cidadão; patrimônio histórico devidamente protegido e vitalizado; estruturação de cooperação entre bancos, cidade e políticos; associações profissionais; turismo incluindo atrações, serviços; estacionamentos facilmente acessíveis e conectados a sistemas de transporte público local; espaço amigável aos pedestres sem a opressão dos automóveis; trabalho local com conveniências residenciais para moradores; paisagem urbana bem cuidada e confortável; recuperação do estado das construções e urbanizações em geral.

Afinal, revitalizar é a tarefa de reconstruir uma verdadeira matriz de trocas materiais, sociais e culturais, capaz de se configurar de maneira gradativa com legibilidade física para todos os cidadãos e visibilidade aos empreendedores imobiliários e à população em geral. Deve ser coordenada por ações comunitárias em um projeto que inclua, minimamente, os principais perfis dos habitantes urbanos: Governo municipal e todos os seus setores administrativos; um departamento de planejamento permanente e atuante que trate do controle e atualização de projetos com relação à implementação gradativa das transformações desejadas; a liderança de uma autoridade responsável pelo desenvolvimento da zona central; uma equipe de especialistas com atividade permanente na área do patrimônio histórico; uma associação representativa dos comerciantes da zona central; representação atuante e participativa dos investidores em negócios com especial atenção aos negócios imobiliários; representação dos consumidores e usuários da zona central; representação dos moradores; representação de ONGs, das universidades e outras instituições ligadas aos interesses que o assunto revela.

Esta relação de providências para implementação se completa com os indispensáveis aspectos de *marketing*, sem o qual nenhuma cidade do mundo atual consegue obter êxito. Sem ele as idéias não chegarão à comunidade de usuários e de empreendedores de forma clara e eficiente. Esta forma é a única possível para comunicar as vantagens do projeto aos investidores e cidadãos.

Todos os conteúdos que se possam produzir sobre a recuperação de uma zona degradada serão ineficientes se não forem devidamente coordenados a partir do instrumento técnico de urbanismo conhecido como *Master Plan*. No tipo de procedimento mais adequado, seria indispensável que as regras e leis de uso e ocupação do solo fossem elaboradas a partir de elementos gerados em um *Master Plan* da zona central. Este instrumento, por sua vez, deveria ser ancorado nos aspectos de ordem legislativa, jurídica, desapropriações e aquisições de áreas pelo poder público.

E principalmente, ser precedido de uma análise de identificação de oportunidades de desenvolvimento econômico baseadas em reais vantagens competitivas da área em questão em relação aos seus concorrentes.

3.4 PERFIL DE ORGANIZAÇÕES QUE PODERÃO INFLUIR NO PROCESSO DE REVITALIZAÇÃO DE ZONAS CENTRAIS

Em busca de uma saída para os centros urbanos em estágio de declínio, é prudente levar em conta as características típicas de cada ator envolvido nos processos de compartilhamento das soluções. Cada prática de cada um desses atores cristalizou, em todo o mundo, comportamentos padrão que devem ser levados em conta no processo de busca de adesão às iniciativas.

3.4.1 GOVERNO MUNICIPAL E DEMAIS AUTORIDADES

No caso brasileiro, estes atores tradicionalmente têm preocupação com prazos de governo, o que dificulta a confecção de planos que não sejam de curto prazo. Encaram com dificuldade os programas que incluem desapropriações e infra-estruturas, e enfrentam sempre alguns transtornos diante de potenciais conflitos de interesses com grupos identificados com sua tendência política. Com a crescente implementação da prática democrática da participação e acompanhamento dos projetos pelas comunidades envolvidas, este problema pode ser atenuado, uma vez que os projetos em mãos dos cidadãos estarão menos ameaçados de descontinuidade.

3.4.2 EQUIPE TÉCNICA DO PLANO DIRETOR

Peça fundamental na construção das políticas e diretrizes urbanas de apoio à revitalização de zonas centrais, a equipe do Plano Diretor, uma vez inspirada em uma etapa anterior de elaboração do *Master Plan* (podendo até ser a mesma equipe), terá meios de fixar as regras de uso e ocupação do solo em conveniência com as diretrizes integradas da etapa anterior. Este procedimento favorece as soluções integradas com expressão espacial devidamente configuradas, garantindo de forma mais segura os resultados obtidos com aplicação das futuras leis de forma consistente com este plano.

3.4.3 INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

No Brasil, é a instituição que detém a responsabilidade e habilitação para identificar as estruturas físicas e áreas históricas arquitetonicamente significantes, como também as

paisagens urbanas memoráveis. Pode também requerer manutenções de estruturas e estabelecer padrões de procedimentos relativos às suas conservações e realce.

3.4.4 COMERCIANTES

Normalmente reagem às intervenções urbanas com caráter de uso do solo, entretanto aceitam com entusiasmo propostas de melhoramentos dos aspectos da rua comercial, criação de estacionamentos, recuperação de fachadas, etc. Muitas vezes se vêem isoladamente como promotores do desenvolvimento enquanto enxergam os políticos como reguladores e a administração municipal como criadora de obstáculos. Por outro lado, há várias situações notáveis de colaboração intensa de comerciantes quando se sentem envolvidos em metas comuns com a cidade e podem colaborar ainda mais dentro de um envolvimento em que todos os lados trabalhem colaborativamente. Dependem muito da verificação do êxito em protótipos reais para confiarem em propostas inovadoras, mas são parceiros fundamentais e indispensáveis de qualquer projeto exitoso.

3.4.5 EMPREENDEDORES

Este grupo, normalmente, espera oportunidades econômicas maximizando o retorno dos investimentos e considera as estruturas de importância arquitetônica preservável, que normalmente existem em zonas centrais, como bloqueios ao progresso baseado no pragmatismo da demolição. Podem recuar pois acham que, se um projeto demora a ser realizado por razões decorrentes da complexidade da situação central, os interesses mudam e o mercado muda de direção. Mesmo assim, são atores fundamentais, devem ser ouvidos e devem compartilhar de tarefas com as equipes técnicas de planejamento e seu papel deve ser conhecido por todos dentro do *jogo urbano*. Em alguns casos, os investidores tendem a se manter distantes de áreas de conflito e passam a se interessar por outras situações periféricas que não apresentam resistência comunitária.

3.4.6 COMPRADORES DE IMÓVEIS

Os componentes desse grupo normalmente vêem áreas degradadas como sub-padrão, e acham que elas não possibilitam idéias produtivas no sentido de obter seu resgate. Suas adesões demoram e demandam visualizações concretas, pois dependem muito da imagem de consumo público positivo para acreditarem em estratégias de renovação urbana. Só terão mais facilidade de identificar vantagens atrativas a partir do início das obras, ao mesmo tempo em que, para tomarem alguma decisão, precisam de indicadores de aspectos ligados à qualidade

de vida, às conveniências e à segurança com relação aos novos impactos urbanos da revitalização.

3.5 BALANCEAMENTO DE CUSTOS E BENEFÍCIOS NAS DECISÕES DE RENOVAÇÃO URBANA

Para controlar as decisões projetuais relativas a custos e benefícios decorrentes de soluções urbanísticas de revitalização urbana, é importante que se proceda a identificação das estruturas e áreas que representarão um conjunto de valores. Estes valores, no decorrer do projeto e dependendo de alternativas eleitas, serão gradativamente balanceados e alterados em uma escala do mínimo ao máximo de valoração. *Serão incluídos* nesta avaliação valores tais como glebas passíveis de usos recreativos, terras urbanizáveis, vazios urbanos, áreas de processos naturais, corredores de infra-estruturas significativas, vegetações, paisagens especiais, oportunidades de negócios imobiliários, criação de centro de empregos especialmente conveniente para trabalhadores locais, visitantes e consumidores, etc. Em um projeto, estes valores serão constantemente cruzados com aqueles decorrentes das ações urbanísticas e infra-estruturais, visando realizar o equilíbrio e incremento de valores finais e o processo de seleção de alternativas.

Considerando-se que, qualquer que seja a forma de reurbanização, sempre se produzirá destruição e transformação de parte destes valores, será necessário encontrar as formas de intervenção que venham a produzir o mínimo de danos ao ambiente e ao patrimônio cultural e ao mesmo tempo promover o máximo de incremento de novos valores por meio da qualidade dos artefatos. Isto significa obter o máximo de benefício com o mínimo de custos sociais e ambientais.

Neste processo de avaliação, é indispensável a consideração dos objetivos qualitativos de difícil avaliação financeira como aqueles relativos a melhorias sociais, à segurança, à proteção ambiental, à convergência comunitária, aos aspectos de qualidade da paisagem urbana, à definição da imagem urbana e ao ambiente propício às grandes conveniências e oportunidades equitativas.

Um planejamento visando a regeneração e melhoria das qualidades competitivas de uma zona central utilizará uma seqüência de critérios para o processo de avaliação de decisões projetuais, que se baseiam numa relação custo/benefício. Esta seqüência incluirá:

a. Benefícios e Economias

- Benefícios quantificáveis em valores financeiros;
- Benefícios não quantificáveis em valores financeiros;

b. Custos

- Custos quantificáveis em valores financeiros; e
- Custos não quantificáveis em valores financeiros.

3.6 O USO MISTO E AS DENSIDADES COMO INSTRUMENTOS DE REVITALIZAÇÃO

Por causa de seu tamanho, de sua complexidade e de seu potencial de impacto nas comunidades de seu entorno, os grandes projetos de uso misto quase sempre são parte de um *Master Plan*. Este projeto tem caráter abrangente, onde são usados critérios típicos do desenho urbano e onde os usos são muitas vezes consistentes com metas e diretrizes estabelecidas antecipadamente pelas autoridades locais de planejamento. Pelas muitas razões, esses grandes projetos têm sido objeto de intensas discussões pelas comunidades locais e grupos cívicos e podem ser fontes de debates sobre benefícios sociais, econômicos e ambientais.

No caso do uso misto, os hotéis sempre atuam como componentes catalisadores, promovendo outros desenvolvimentos periféricos lucrativos, configurando as peças essenciais como o desenvolvimento residencial para uma comunidade devidamente balanceada. A meta chave para o sucesso de um projeto de uso misto é fazer com que cada componente da construção beneficie o conjunto com sua atividade e crie uma geografia de conveniências que apresente grandes vantagens significativas a partir da interação com os outros componentes. Para que isso aconteça, deverá haver uma sinergia entre vários tipos de uso, tais como hotéis, escritórios, residências, varejo e entretenimento, visando produzir uma confluência positiva, onde o desenvolvimento total se torne maior que a soma das suas partes.

Os *clusters* de uso misto podem produzir como resultados as seguintes vantagens:

- Alta visibilidade pelo fato de ser parte de um grandioso e *prestigioso* projeto;
- Métodos mais eficientes de uso do solo, arranjo de componentes, construção e financiamento;
- Grande demanda mercadológica embutida;
- Adjacência de público cativo;
- Compartilhamento de alguns custos de operação;
- Eficiência combinada de infra-estruturas atendendo a todo o complexo;
- Serviços de locação combinados;
- Melhor controle dos padrões de circulação de tráfego, incluindo pedestres de forma amigável;

- Conforto e segurança;
- Estacionamento compartilhado entre diferentes usuários em vários horários distintos; e
- Impacto positivo na qualidade do desenho urbano.

A viabilidade do uso misto depende da ótima combinação de usos que venha a ser ofertada. Uma análise de mercado e viabilidade pode possibilitar uma avaliação racional dos usos propostos e indicar a lucratividade do projeto como um todo bem como de cada componente em si.

O uso misto também possibilita a configuração de um bairro de grande convergência, misturando hotelaria, lazer, residência, trabalho, comércio, entretenimento e cultura. É um ambiente favorável à proteção do patrimônio histórico pela requalificação do contexto de vizinhança. Pode promover a relação com as demais zonas de forma balanceada, evitando a *canibalização* de estruturas já consideradas maduras e estabilizadas. Normalmente, em seu entorno se viabiliza a configuração de uma zona de excelência para a circulação de pedestres, apoiada em cada cadeia de espaços públicos, com qualidade.

Desta maneira, os *clusters* de uso misto poderão ter um papel importante como incentivadores de potenciais empreendedores no sentido de produzirem, por meio de suas incorporações, resultados que assegurem benefícios ao cidadão no uso da cadeia de espaços públicos. Para a administração municipal, em determinadas situações de emergência regeneradora, torna-se mais fácil controlar os efeitos de um projeto assim integrado que de um conjunto de projetos fragmentários.

Em situações urbanas caracterizadas como áreas em declínio o uso misto tem maior capacidade que as construções isoladas com relação à meta de apoiar os monumentos e estruturas de importância histórica e arquitetônica, bem como proteger recursos naturais. Estes elementos sempre apresentam oportunidades de inclusão como partes importantes do novo contexto de situação da operação de uso misto.

3.6.1 SOBRE NOVAS INSERÇÕES URBANAS NUM TECIDO JÁ EXISTENTE

Uma operação urbanística que pretenda revitalizar zonas degradadas deverá tomar também como objetivo, a integração dos usos existentes com as novas intervenções, respeitando as operações e acessibilidades vigentes, aproveitando massas arquitetônicas existentes e criando novas relações com as construções propostas. Este procedimento visa o espaço público, a qualidade da paisagem urbana, a proteção da identidade local e o uso pedestre. Muitas vezes se usam as inserções de novas construções em tecidos existentes, para obter redesenhos de

massas arquitetônicas ou criação de novas cadeias de espaços públicos. Isto possibilita também a intensificação dos usos e densidades, melhorando os aspectos urbanísticos decorrentes do tipo de relação entre espaço público e espaço privado.

Nos casos de inserção urbana, deve-se aproveitar a operação para que as conexões de pedestres possam ser feitas de forma atraente, direta, segura, e arborizada, estimulando a caminhada e reduzindo a dependência do uso do automóvel. Com vistas à vitalidade do espaço público, considera-se fundamental que as ruas evitem a permanência de atividades de fachada cega, tipo armazéns, principalmente ao nível do térreo das edificações, mesmo em estacionamentos ou recepções de grandes edificações. Neste caso, ao se desenhar uma inserção urbana de *shopping*, por exemplo, visando a regeneração de uma zona típica como as zonas centrais, é importante optar pela forma de galerias conectoras e nunca pela forma do usual container de faces cegas, mais adequado a regiões periféricas. Desta forma, os espaços circundantes serão vivificados e seguros e não serão afetados pela anomalia do deserto urbano.

É de grande importância em um projeto de inserção urbana, considerar que os equipamentos e serviços de apoio aos bons locais existentes, com resultados economicamente viáveis, devem ser mantidos e além disso, usados como ponto de partida para a revitalização. Usos que estão à procura de uma mistura ideal, por sua vez, devem ser introduzidos no *cluster*. O conjunto assim formado não poderá prescindir de uma cadeia de calçadas confortáveis, amplas, arborizadas, apoiando o ambiente para pedestres, e reduzindo a necessidade e o movimento de automóveis. Esta é uma técnica que reforça a eficiência do sistema de acessibilidade e estimula a caminhada. A concepção de um conjunto de inserção pensado sob a forma de *cluster* apresenta ainda a vantagem de coordenar os coeficientes de uso e compartilhamento dos estacionamentos entre os vários componentes de usuários em variados intervalos de tempo. Mesmo respeitando-se as singularidades regionais, o caminho mais seguro para a materialização do processo de renovação urbana com inserção no tecido existente é iniciar o processo pela implantação de *clusters* de uso misto. Sua implementação pode ser iniciada pela temática dos hotéis e térreos comerciais e em seguida implantar trabalho e moradia nos pavimentos superiores. Em situações mais simples, pode-se iniciar pela composição mista de residências com térreos comerciais, dirigidas a comerciários, funcionários públicos, casais sem filhos, idosos etc. No caso brasileiro, especialmente nordestino, com grande valorização da vida ao ar livre, esta tipologia demanda estudos locais visando compatibilizar os ruídos nas calçadas comerciais com o ambiente de repouso e aconchego indispensáveis à vida das

moradias nos pavimentos superiores. Por outro lado, o térreo comercial promove a segurança do espaço público e cria pequenos lugares de conveniência para a vida de vizinhança, principalmente para aqueles, e não são poucos, que hoje tanto buscam o amparo do cotidiano de uma comunidade urbana.

3.7 MOBILIDADE INTEGRADA COM USO DO SOLO, SISTEMA DE VIAS E MODOS DE TRANSPORTE

Os princípios da mobilidade urbana com vistas ao conforto e à sustentabilidade, convergem para a radical integração planejada, dos componentes motivadores dos fluxos urbanos. Assim se coordenam dentro de um projeto de mobilidade urbana, os usos dos solos, as distâncias entre eles, os conectores, as estruturas físicas, os meios de deslocamentos, o conforto ao pedestre, a arborização etc. É natural que a síntese desta integração resulte no reconhecível padrão da vizinhança urbana onde pode ser possível calibrar o arranjo destes componentes. O centro da cidade é sempre **uma vizinhança ou um conjunto especial** destas vizinhanças. O conceito de mobilidade urbana compatível com as vizinhanças centrais é aquele que considera de forma harmonizada, os seguintes componentes: a prioridade pedestre; um transporte local abrangente e de boa qualidade; estacionamentos acessíveis e rentáveis (como negócio privado, estacionamentos rentáveis só serão realizáveis, se baseados no compartilhamento possibilitado pelo uso misto); núcleos centrais das comunidades conectados entre si e ancorados em uma estação de transporte local; redesenho de passeios; galerias como cenários do varejo e ao mesmo tempo, base para irrigação dos fluxos de pedestres; arborização com microarquitetura dos espaços públicos e qualidade do desenho urbano resultante.

Os sistemas de transporte local, alimentados por sistemas exteriores ao núcleo central e pelos estacionamentos convenientes, podem ter um papel de unir todos os focos de comunidades caminháveis. Estes focos, de preferência aqueles históricos e consagrados, devem ser lugares visíveis, onde se localizam as estações do transporte local, guardando conveniência com os estacionamentos e as conexões com os sistemas alimentadores. Desta forma, todas as pessoas que circulam no centro da cidade podem formar um mercado a ser capturado em ruas e galerias, e terão seus circuitos ampliados por um transporte local, de padrão mais leve, silencioso e não poluente. Isto tudo torna o centro urbano em seu núcleo, uma área mais irrigada pelo fluxo pedestre com vantagens comerciais e de segurança para o espaço público vital.

Em muitas cidades do mundo, o modo de transporte que tem feito este papel conector local dentro de centros urbanos tem sido, com muita eficiência, os bondes elétricos em suas versões atuais. Os bondes comprovadamente transmitem aos moradores e visitantes uma sensação de tranquilidade de efeito preferível à opressão dos automóveis somada com uma enorme frota de gigantescos ônibus urbanos esfumaçantes e excessivos na escala do espaço público.

3.7.1 O CONCEITO DE VIZINHANÇA COMO UNIDADE ADEQUADA AO PLANEJAMENTO E ANÁLISE DA ESTRUTURA URBANA

A vizinhança é uma região física limitada em seu tamanho, de forma que as pessoas estejam a uma distância máxima de cinco minutos de seu centro focal, o qual tem a potencialidade para uma estação de transporte e lugar convergente da comunidade. É uma forma de urbanização controlada em tamanho porém complexa em usos. Ai tem sempre uma mistura de pequenas e grandes habitações, lojas e escritórios, todos compatíveis com o seu sítio, em tamanho, volume e disposição física. As ruas formam uma malha de *tráfego calmo* com privilégio dos pedestres, sem, no entanto, impedir o tráfego local. Esta malha permite irrigar o tráfego e oferecer alternativas para qualquer destinação fora da escala da vizinhança. Numa vizinhança de boa forma, caracterizada como uma matriz de intercâmbio, existem marcos arquitetônicos que definem a imagem urbana reconhecível formada por lugares cívicos, de educação, de religião, de cultura e de encontro da comunidade. É este o caso dos centros mais importantes de uma cidade e em particular do centro urbano.

3.7.2 ESPAÇOS PÚBLICOS SEGUROS, AGREGADORES, CONFORTÁVEIS E ESTIMULADORES DA CAMINHADA

Este padrão urbanístico só alcança seu nível de excelência com a presença das pessoas e pela sua forma, sempre originada do arranjo compartilhado entre os edifícios limitadores de seu espaço. Os lugares componentes da cadeia de espaços públicos de uma determinada vizinhança só serão seguros se os membros da comunidade tiverem o controle efetivo e supervisão de seu uso público. Por esta razão Jane Jacobs, em sua famosa obra *“Morte e Vida das Grandes Cidades”*, advoga a necessidade de arquiteturas de fachadas porosas, cheias de janelas, como limites físicos que formam as faces internas do espaço público. Estas janelas são os olhos da comunidade, que juntamente com a presença dos habitantes locais podem, de forma natural e espontânea, promover esta supervisão da cadeia dos espaços públicos. Portanto, se desejamos ruas e praças vitalizadas e seguras, há que se ter uma comunidade à sua volta, como se fosse sua moldura.

Outro padrão comprovadamente promotor de vitalidade e segurança do espaço público é o cuidado paisagístico, acompanhado da boa qualidade do mobiliário urbano, juntamente com a arborização bem cuidada, apoiados na sinalização que conferirá sempre uma noção de que o espaço é bem gerenciado e seguro. A segurança da cadeia de espaços públicos depende também da facilidade de percepção de conexões e percursos que permitam a legibilidade da parte em sua relação com o todo. Os elementos conectores como ruas, portais e espaços abertos que dão em outros espaços abertos, formam a malha que transmite a sensação de orientação e domínio da seqüência espacial.

Podemos concluir que pátios escondidos, muros cegos, estruturas arquitetônicas com padrão dimensional que excedam uma quadra cercada de muros, edificações em ruínas, edificações vazias e portas fechadas, traduzem a coleção de padrões que devem ser evitadas para que uma vizinhança urbana não caia em declínio e na insegurança.

3.7.3 RUAS COMERCIAIS FAVORECENDO A SEGURANÇA NO ESPAÇO PÚBLICO

Se uma vizinhança busca em seu desenho aplicar padrões adequados para a formação física dos domínios públicos e privados, administrando os planos de definição da caixa da rua para promover convívio da vizinhança e evitar os efeitos indesejáveis do tráfego de passagem, ela estará evitando problemas. A violência nas cidades tem inúmeras causas, mas em geral, se encontraram mais oportunidades para o crime ou pelo menos para a sensação de insegurança quando esses princípios básicos sobre os espaços seguros, são violados.

Para obtenção de uma cadeia de espaços públicos seguros e vivificados necessitamos defini-los em suas fronteiras por ruas comerciais que tenham aspecto seguro, alinhadas, com vitrines nas fachadas frontais, e que permitem ao mesmo tempo a visão da rua e a supervisão a partir do interior da loja. Estudos especializados demonstram que, pelo menos 50% da superfície das fachadas comerciais que formam uma quadra típica devem ser transparentes para obtenção de um clima seguro e interconectado entre espaço público e os espaços privados.

O papel do sistema de calçadas é realçado pelas dimensões amplas e pelas micro-arquiteturas, combinadas com fontes, amenizadores climáticos, toldos, árvores etc.

Os percursos comerciais têm sua distância menos perceptível e tornam a caminhada mais irresistível, na medida em que ofereçam acontecimentos espaciais estrategicamente distribuídos com diversidade e adequação.

3.7.4 TRÂNSITO DE MASSA, PEDESTRES E ESTACIONAMENTOS

A função de circulação em uma cidade é proporcionar o trânsito de pessoas e bens. Nisto se incluem o papel dos meios como automóveis, ônibus, caminhões, transportes sobre trilhos (na superfície, subterrâneos ou elevados) navios e aeroplanos. Isto resulta em numa série de rotas cruzadas para uma larga variedade de propósitos: trabalho, entretenimento, transporte de materiais e produtos, educação, relaxamento, lazer, negócios etc.

A mistura destas demandas por transportes e veículos para servi-las compõe a equação do sistema de mobilidade. Isto inclui artefatos como caminhos de pedestres, ruas de serviço, ruas de várias hierarquias (vias locais, vias principais, vias expressas), faixas de domínio para linhas de trilhos e rotas aéreas. Cada um dos elementos deste sistema de comunicação complexo que conhecemos hoje não foi herdado da era pré-máquina. Isto quer dizer que o ajustamento do veículo mecânico à malha das cidades que existiam antes da era dos transportes motorizados tem sido uma luta árdua em relação à ordem e vitalidade daquelas arcaicas malhas urbanas.

Necessitamos nos dias de hoje de estruturas de uso do solo e distribuição de população dentro de uma rede de transportes de massa que possam mover as pessoas e bens com conveniência, conforto e economia. Para isso a estrutura urbana pode ser desenhada ou redesenhada como uma série de vizinhanças e comunidades integradas com sistema de circulação de transporte de massa. Isto porque, nas áreas de dimensão metropolitana as pessoas estão dependentes de automóveis para chegar e sair de casa, para ir e voltar da escola, das lojas e dos parques. As distâncias caminháveis são excessivas, os confrontos de tráfego perigosos e os contextos são quase sempre desagradáveis e feios.

A partir da inevitável presença dos automóveis é necessário que a forma urbana favoreça meios de domesticá-los de maneira que não haja o constrangimento de seu uso e sim a oferta clara de situações confortáveis para evitar seu uso e desta forma se sentir estimulado à caminhada. O equilíbrio entre as distâncias caminháveis e a estruturação física dos focos de origem e destino inclui o dimensionamento e posicionamento de estacionamentos em conveniência com o transporte público.

A luta do homem para obter a velocidade tem sido um sucesso, e neste processo nos confrontamos com um paradoxo: os espaços urbanos não foram feitos para isso. As estruturas urbanas históricas são inadequadas para a alta velocidade e sempre apresentam empecilhos

ao estacionamento. O resultado disso é que, uma vez que os proprietários de automóveis fazem questão de usá-los e disso não abrem mão, os pedestres estão de fato submetidos aos automóveis. Há aí uma clara indicação de que teremos que obter um balanceamento entre a massa construída e a capacidade da rua para acomodar o fluxo de tráfego, ou seja, a densidade e o uso do solo têm que se acomodar com a mobilidade. Desta forma poderá se obter melhor conveniência pela eliminação do congestionamento, do desconforto e dos problemas causados pelo conflito entre o pedestre e o tráfego de veículos. É possível e comprovável que esta nova estruturação das conveniências possa encorajar os proprietários a deixar seus carros e desfrutar muito mais dos prazeres da caminhada.

4.0 - HISTÓRIA E EVOLUÇÃO URBANA DO CENTRO URBANO DE FORTALEZA

A cidade iniciou seu estabelecimento físico pelo ponto de acesso original na orla, onde ergueu sua primeira paliçada e em seguida ocupou a faixa linear lindeira ao Riacho Pajeú com seu desenvolvimento orientado no sentido sul. Na fase planejada de seu desenvolvimento espalhou sua malha viária em xadrez sobre a região entre os dois riachos (Pajeú e Jacarecanga) e com a mobilidade motorizada, dilatou-se gradativamente até ocupar uma superfície seis vezes maior que o necessário para apoiar com conforto os atuais dois milhões e meio de habitantes. Se o desenvolvimento urbano não pode ser tomado como exemplo de sustentabilidade, o lugar original pode ser imaginado como uma paisagem preciosa, cuja região era delimitada em sua face litorânea por um conjunto de dunas enfileiradas de forma paralela e próxima da orla, com um território claramente delimitado pelos dois riachos que chegam perpendicularmente ao mar: o Pajeú a leste e o Jacarecanga a oeste (MAPA Nº 04 – ZONA CENTRAL – SÍTIO FÍSICO ORIGINAL).

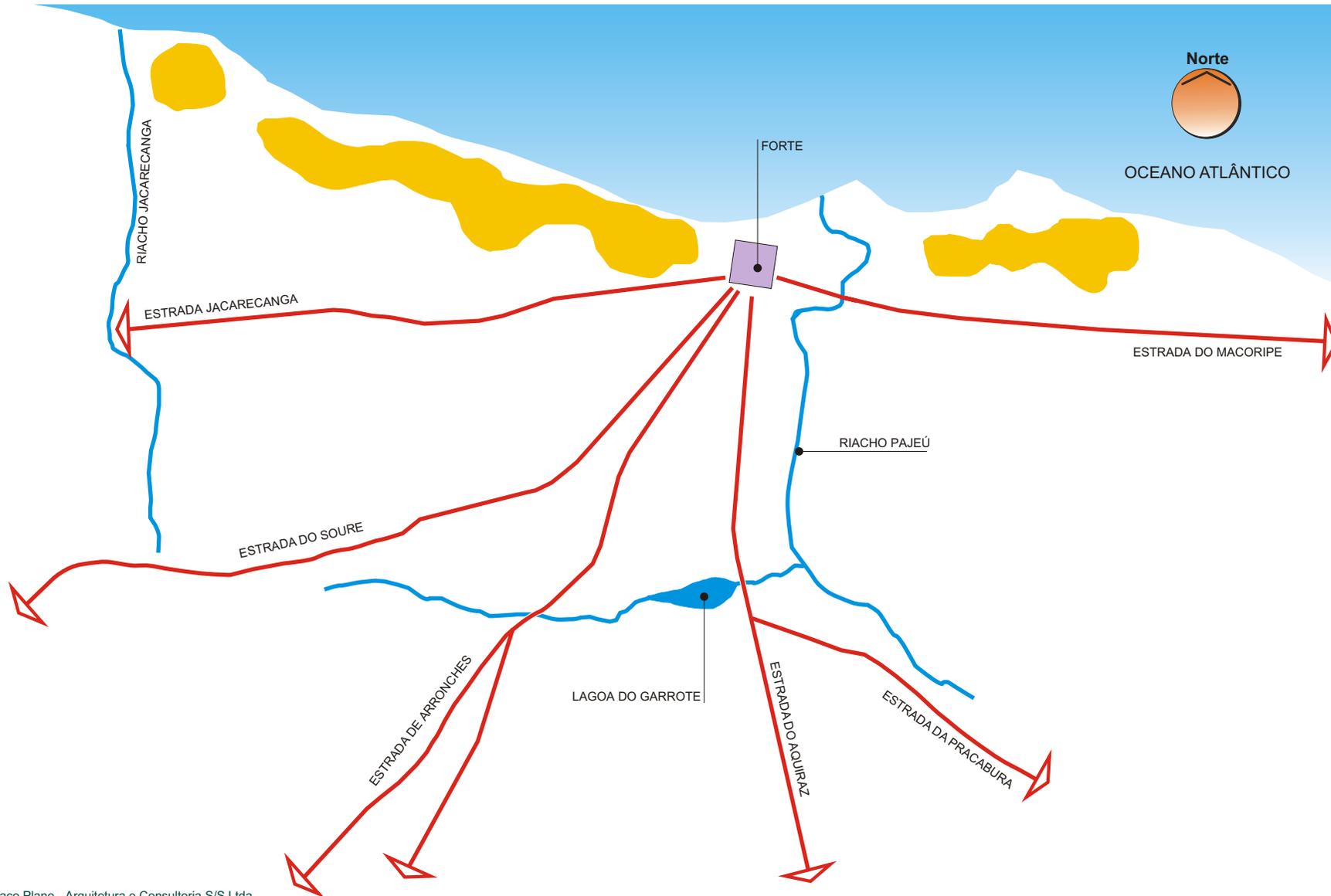
Na área posterior às dunas, penetrando-se no sentido sul, encontrava-se a Lagoa do Garrote, conectada ao Riacho Pajeú e que nos dias de hoje está transformada em um pequeno lago no centro da Cidade da Criança.

4.1 DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO SÍTIO FÍSICO ORIGINAL

AS IMPRESSÕES DE UM VIAJANTE INGLÊS SOBRE A VILA DE FORTALEZA DO CEARÁ

As características essenciais do sítio físico original podem ser verificadas no relato do viajante inglês Henry Koster, registrado em sua obra "*Viagem ao Nordeste do Brasil*", lançada em Londres em 1816, onde ele discorre sobre suas impressões de passagem pela vila de Fortaleza: *"A Vila de Fortaleza do Ceará é edificada sobre terra arenosa, em formato quadrangular, com quatro ruas, partindo da praça e mais outra, bem longa do lado norte desse quadrado, correndo paralelamente, mas sem conexão. As casas têm apenas o pavimento térreo e as ruas não possuem calçamentos, mas n'algumas residências, há uma calçada de tijolos diante. Tem três igrejas, o Palácio do Governador, a Casa da Câmara e Prisão, Alfândega e Tesouraria. Os moradores devem ser 1.200. A fortaleza, de onde esta Vila recebe a denominação, fica sobre uma colina de areia, próxima às moradias, e consiste num baluarte de areia ou terra, do lado do mar, e uma paliçada, enterrada no solo, para o lado da Vila"*.

A esta altura, a localidade que o viajante está descrevendo é exatamente a Fortaleza encontrada por Silva Paulet, visto que sua planta da cidade é de 1818, oito anos depois da passagem do inglês pela Vila. Em outra passagem da narrativa ele descreve a natureza, a situação física da vila e suas condições de ordem logística:



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

-  CORDÃO DE DUNAS
-  RECURSOS HÍDRICOS
-  FORTE
-  CAMINHOS RADIAIS HISTÓRICOS

MAPA Nº 04 – ZONA CENTRAL - SÍTIO FÍSICO ORIGINAL

"Não é muito para compreender-se a razão da preferência dada a este local. Não há rio nem há cais e as praias são de acesso difícil. As vagas são violentas e o recife oferece proteção bem diminuta aos navios, viajando ou ancorados perto da costa".

"A costa é escarpada, determinando uma ressaca perigosa para os barcos que procuram ancoragem perto do litoral."

"O porto é exposto e mau. Os ventos são sempre do sul e do leste. Fossem mais variados, e seria raro um navio chegar à costa. Os recifes formam uma cadeia completa, a considerável distância da praia sendo visíveis nas marés baixas. Próximos à costa, os recifes correm mais rasteiros que na direção de Pernambuco oferecendo essa pequena vantagem aos habitantes do Ceará, pois dão uma certa proteção aos barcos no ancoradouro."

"Os edifícios públicos são pequenos e baixos, mas limpos e caiados, e perfeitamente adaptados aos fins a que se propõem. Não obstante a má impressão geral, pela pobreza do solo em que esta Vila está situada, confesso ter ela boa aparência, embora escassamente possa este ser o estado real dessa terra. A dificuldade de transportes terrestres, particularmente nessa região, e falta de um porto, as terríveis secas, afastam algumas ousadas esperanças no desenvolvimento de sua prosperidade. O comércio do Ceará é limitado e, provavelmente, não tomará grandes impulsos."

4.2 AS ORIGENS E A PRIMEIRA ORDENAÇÃO URBANÍSTICA

Os conteúdos deste item que tratam especificamente de aspectos da história, evolução e morfologia urbana de Fortaleza, tiveram como fonte, os estudos indispensáveis elaborados pelo Professor Arquiteto José Liberal de Castro ao qual agradecemos a autorização para as citações aqui impressas em fonte itálica. Estes textos são partes de um trabalho por ele apresentado em publicação da Prefeitura Municipal de Fortaleza, datada de 1982. Os textos complementares sobre os planos urbanísticos, são resumos reescritos porém baseados neste mesmo trabalho.

A CRIAÇÃO DA VILA DO FORTE

"Expulsos os holandeses, o entreposto lusitano do Ceará se afigurava não ter maior valia para a coroa. Fora concebido como um ponto de apoio à conquista do Maranhão e do Pará, a qual, uma vez conseguida, deixava de justificar a manutenção da feitoria cearense. As dificuldades de navegação entre a costa leste e o norte haviam encontrado solução objetiva com a criação

do estado do Maranhão e Grão-Pará em 1621, separado do Estado do Brasil. Quando ambos querem comunicar-se, fazem-no pelos sertões, seguindo os rios ou cruzando os campos de São Luis do Maranhão à Bahia.

O Ceará, zona fronteira dos dois estados, é posto à margem, pertencendo seguidamente a um e a outro, para ser finalmente incorporado à Capitania Geral de Pernambuco."

A PRIMEIRA VILA DO CEARÁ

"A fim de minorar os efeitos do abandono a que fora relegado, o governo metropolitano procura dar certos foros de autonomia ao território correspondente à Capitania do Ceará, transformando-o praticamente em termo de vila. Assim, em 1699 ao abrir-se o setecentos, é criada a primeira vila do Ceará.

Naquela época, a atual costa cearense se dividia em trechos específicos (Jaguaribe, Ceará e Acaraú), designando-se por Ceará apenas as terras adjacentes ao pequeno rio que desce da Serra de Maranguape. Como não ficava determinado o lugar onde deveria ser erigida a Vila do Ceará, a instalação da Câmara é instalada por vários lugares, do Iguape à Barra do Ceará."

DISPUTA ENTRE O FORTE E AQUIRAZ

"No caso, por se aludir à Vila do Ceará, seria mais justo que se escolhesse a povoação da Barra, naquela altura, entretanto, já praticamente abandonada. Assim, a disputa recaia, de fato, entre o Forte e o Aquiraz, posto que, o Iguape ficava muito distante, quase a meio caminho do Jaguaribe."

A CRIAÇÃO DA VILA DO FORTE

"Instalada a Câmara na Vila do Aquiraz em 1713, logo se insurgem contra a medida o Capitão Mor Manuel Francês e o Vigário Padre João de Matos Serra. Inconformados e intranqüilos, não transferem os poderes laicos e religiosos para a nova comuna, cujo sítio geográfico e falta de defesa a punham desamparadamente exposta aos ferozes Paiaçus. Incansáveis, Capitão Mor e vigário, começam imediatamente um movimento no sentido de ser criada uma outra vila no Forte, por Dom João V, que foi finalmente instalada em 15 de abril de 1726."

4.3 PLANTA E FORMA URBANAS

"A primeira idéia de que se tem da forma urbana de Fortaleza somente aparece nos mapas de meados do século passado, preparados, direta ou indiretamente, pelo coordenador da Câmara,

o português Antônio Simões Ferreira de Faria. Passíveis de enganos por decorrência do processo empregado nos levantamentos."

4.4 A FORMA URBANA DA VILA

"Tem-se idéia de forma urbana da pequena vila na época de Manuel Francês por meio de um desenho tirado pelo Capitão-mor (MAPA Nº 05 – PLANTA DE FORTALEZA - COMANDANTE MANUEL FRANCÊS). Trata-se de uma vista, sem arruamento definido e sem escala, da **Vila Nova Nossa Senhora da Assumpção da Capitania do Ceará Grande que S. Magde. Que Deos guarde foy cervido de mandar criar**, precioso documento encontrado pelo Padre Serafim Leite S.J. no Arquivo Nacional Ultramarino de Lisboa."

O MAPA DO CAPITÃO GIRALDES

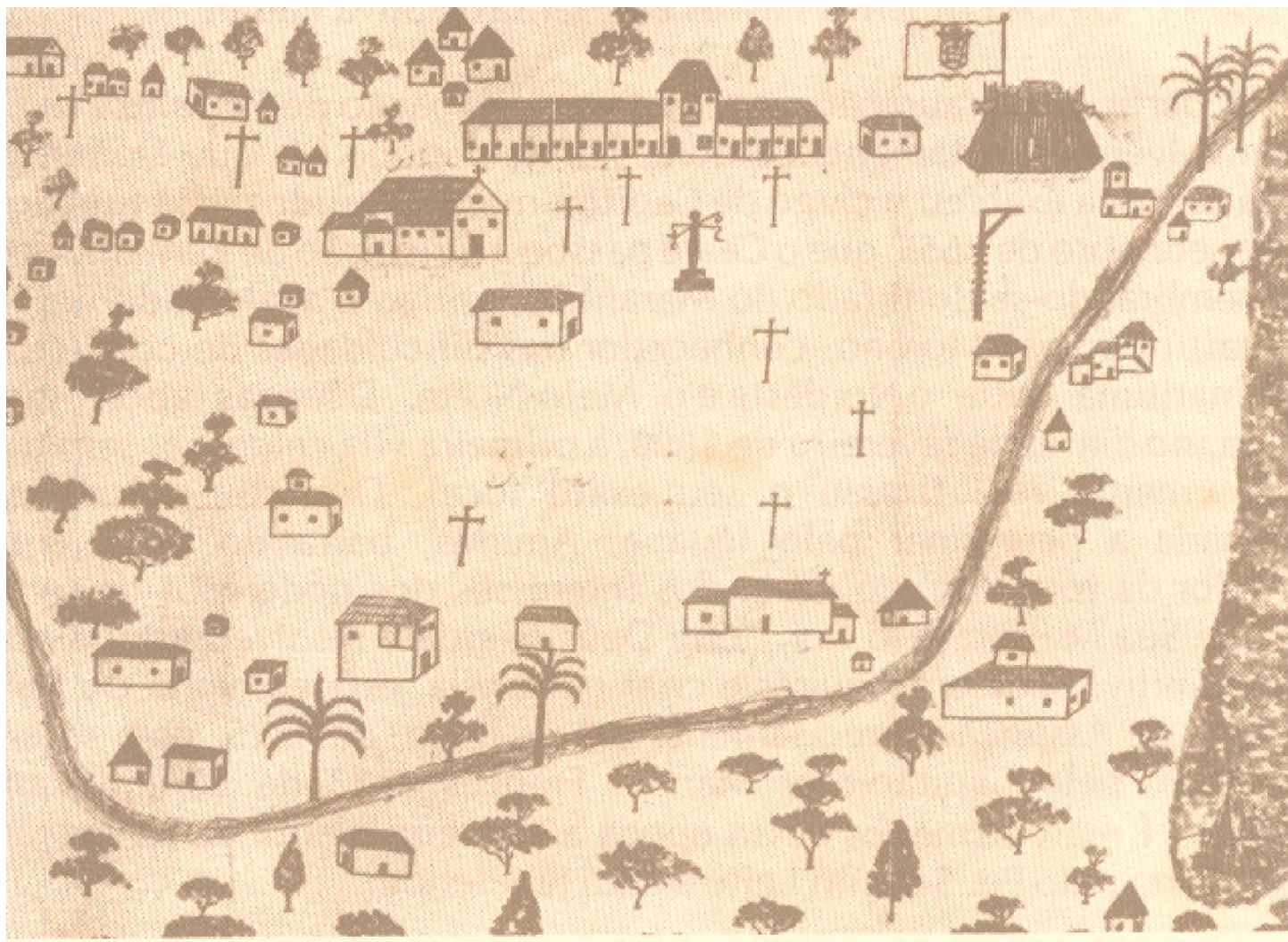
"Eram muito pequenas as dimensões da vila ao nascer do século XIX.

O mapa, já citado do Capitão Giraldes, embora mais preocupado com o mar, indica algumas edificações, dentre as quais apenas a Matriz, a Igreja do Rosário e o "Pallácio" podem ter os seus pontos de locação hoje confirmados (MAPA Nº 06 – PLANTA DO PORTO E VILLA DA FORTALEZA – F. A. GIRALDES (1810)). O "Forte", conquanto apontado no mapa, ainda era um pequeno reduto que existiu antes da atual fortaleza, descrita por palavras e por desenho, em correspondência de 1º de janeiro de 1800, pelo Tenente Francisco Xavier Torres, comandante da guarnição.

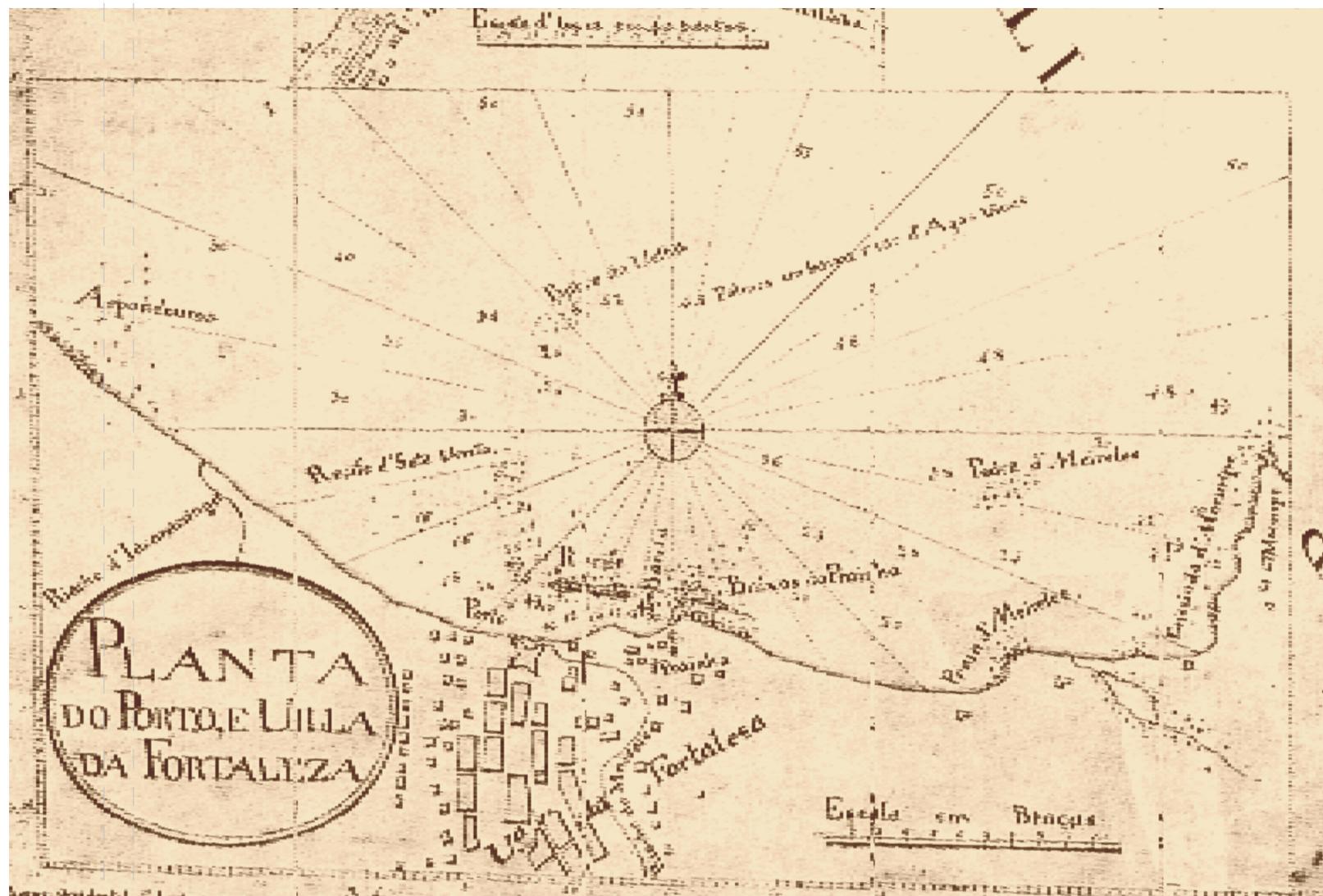
O desenho de Giraldes, infelizmente, não nos permite imaginar o quanto a vila já avançava de terra adentro, pois o bordo inferior do mapa já corresponde à posição do "Pallácio".

A PLANTA DA VILA DE PAULET

"Idéia melhor, conquanto imprecisa, pode-se dar à "Planta da Villa", mostrada como encarte na "Carta da Capitania do Ceará levantada por ordem do Governador Manoel Ignacio de Sampaio por seu ajudante de ordens Antonio José da Silva Paulet em 1818". Há pelo menos três versões dessa carta, tornando-se difícil dizer qual seria a original. Posteriormente, em 1831, copiada em manuscrito por Schwarzmann e De Martius e depois impressa, é esta última versão da planta a que se tornou divulgada entre os historiadores cearenses, o que é uma pena, pois se mostra simplificada, por terem se subtraído alguns dos caminhos que convergiam para o Forte.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

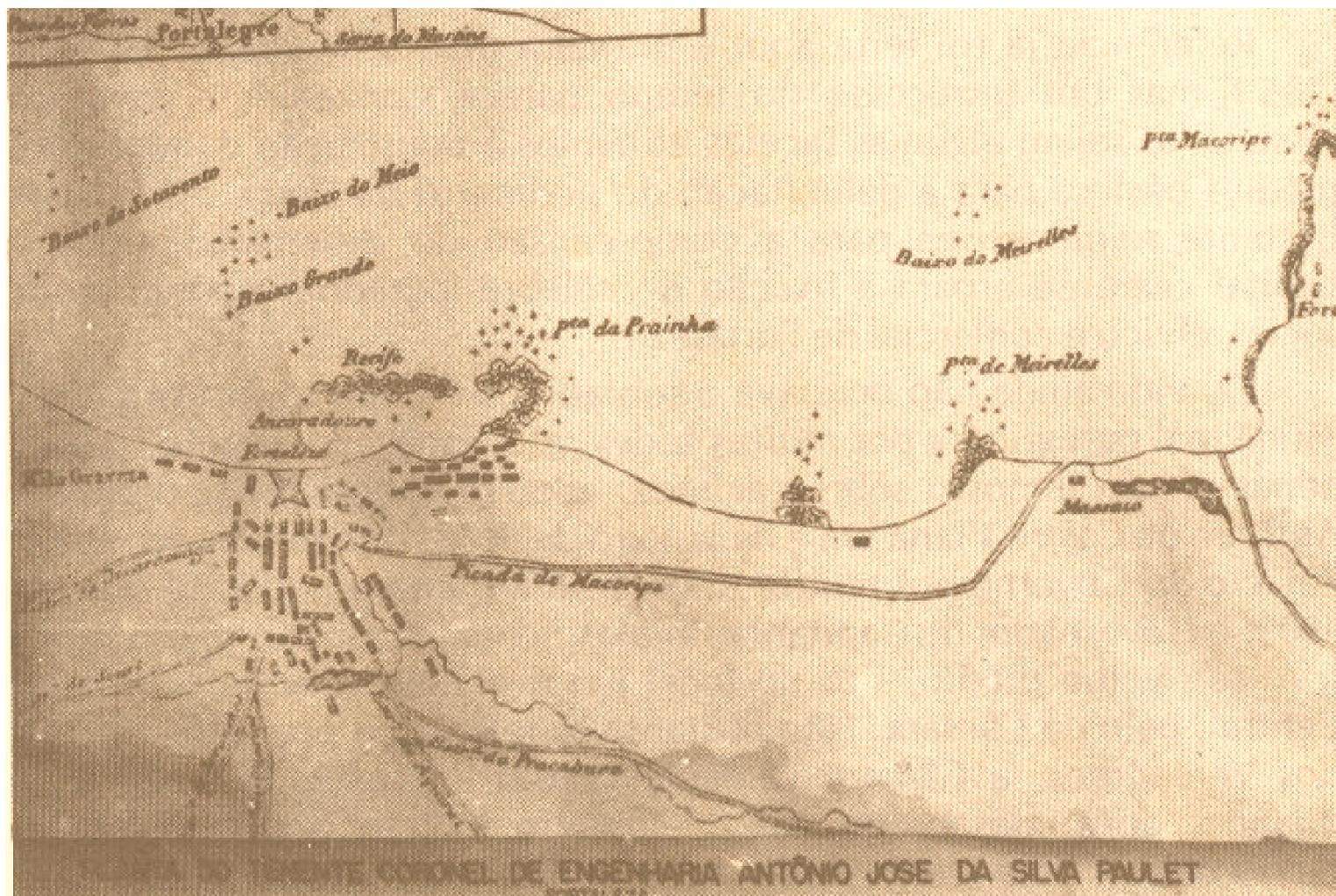
Consoante a “planta” de Paulet, a vila não aparece arruada. (MAPA Nº 07 – PLANTA DE SILVA PAULET), mas com os prédios apresentados convencionalmente e dispersos em ambas as margens do Pajeú e na “Prainha” (zona da atual Av. Pessoa Anta e adjacências), dando a idéia de “mancha” e não do desenho da malha urbana. Para o sul, a “mancha” já chega a ultrapassar a Lagoa do Garrote (Cidade da Criança), mas é possível que o desenho também englobasse os “sítios” da periferia, pois é admissível que a vila de então não fosse além da Praça do Ferreira, como se depreende dos comentários de João Brígido em A Fortaleza de 1810.

O PARTIDO DA EXPANSÃO DA VILLA (PAULET)

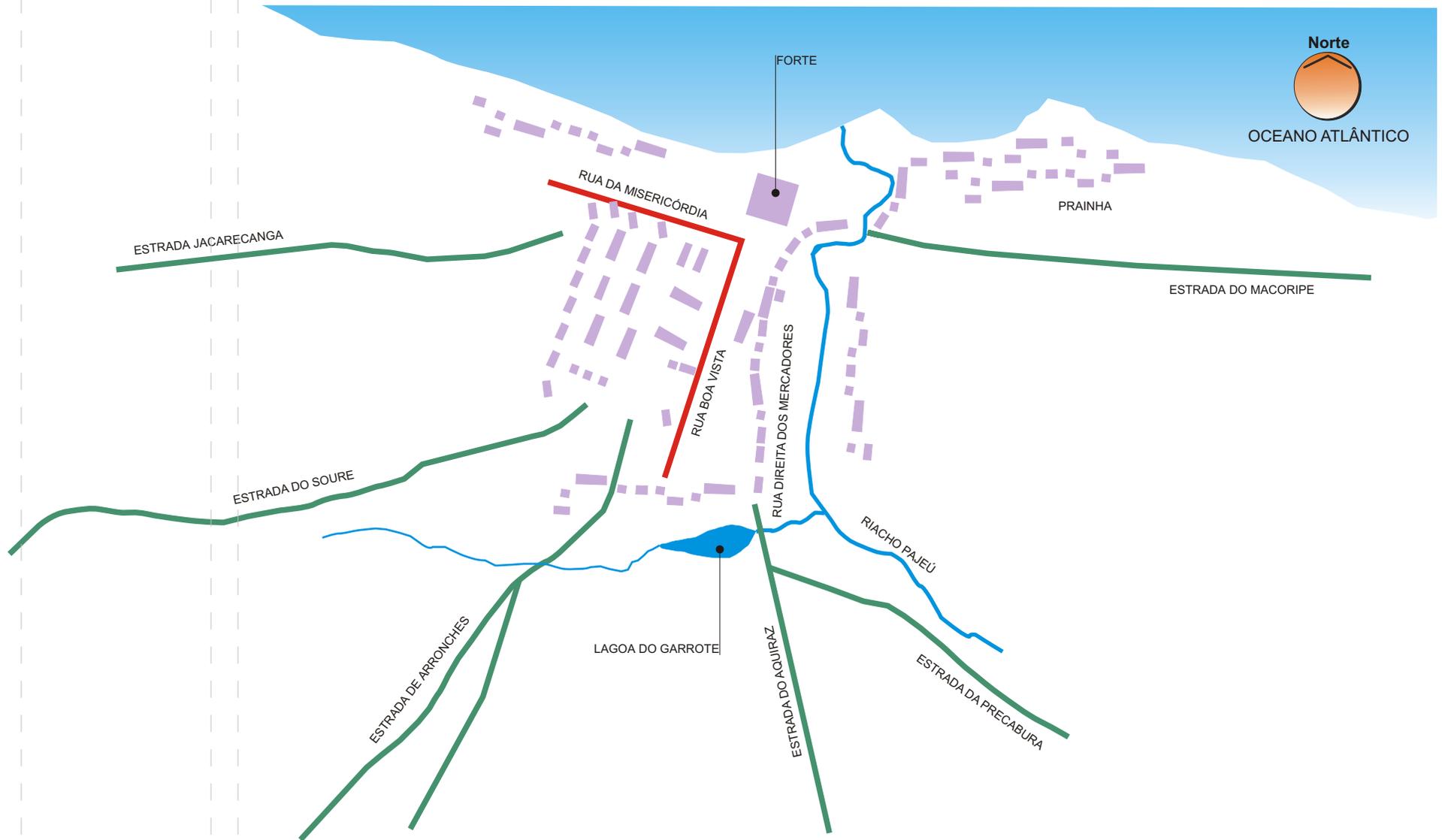
"É compreensível que Silva Paulet, ao apresentar à Câmara o seu partido sobre a expansão da vila, se preocupasse com o trecho urbano intercalado entre o novo mercado público, também por ele delineado e o alinhamento dos quartéis da tropa, ao sul da sua fortaleza (lado norte da atual Rua Dr. João Moreira, antiga Rua da Misericórdia). O mercado público, construído entre 1814 e 1818, tinha como acesso uma portada magnífica de risco neoclássico, por certo a primeira manifestação da escola a ser introduzida em terras cearenses, anterior aos projetos da Missão Artística Francesa no Rio de Janeiro.

É provável que Paulet, por pedido da Câmara, tivesse orientado seu Plano, a partir da diretriz dada por um trecho pré-existente da Rua Boa Vista (Floriano Peixoto) (MAPA Nº 08 – ESQUEMA DA PLANTA DE SILVA PAULET - 1818) perpendicular à fachada sul dos quartéis. Isto pode ser entendido pelo fato de a Rua do Quartel (General Bezerril) não ser paralela à Rua da Boa Vista (Floriano Peixoto) senão a partir do segundo quarteirão, onde se ergueu o Mercado. O primeiro quarteirão parece ter traçado bem mais antigo, **grosso modo** paralelo à Rua Direita dos Mercadores (Conde d'Eu), cujo traçado natural se acomodara à encosta do vale do Pajeú. A Rua Direita fortalezense, tal como as de outras cidades brasileiras, não era reta, já que “direita”, prendendo-se o termo mais à origem latina (“**directa**”), queria dizer rua que ia diretamente a um determinado lugar, melhor, **o caminho mais curto possível**, na topografia pouco plana das cidades de formação portuguesa.

Ainda no que toca ao traçado da Rua da Boa Vista, pouco se sabe efetivamente das intenções de Paulet. É provável que tivesse encontrado o primeiro quarteirão já delineado, pois parece que nele se erguia a velha casa de câmara e cadeia dos dias coloniais, aquela vista no desenho de Manuel Francês datado de 1730."



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

O RISCO DE RUAS PARALELAS E OS SOBRADOS

"De qualquer modo, desde Paulet, o risco de ruas paralelas passou a ser uma constante na cidade, de modo que os primeiros sobrados fortalezenses, erguidos a partir daquela época, observaram o alinhamento em retícula. Foi este o caso do sobrado do "Pachecão" (Francisco José Pacheco de Medeiros), onde veio a funcionar a Câmara e depois a Intendência Municipal (esquina de Floriano Peixoto com Guilherme Rocha, no trecho hoje incorporado à Praça do Ferreira, em frente do edifício Sul América). Foi também o caso do sobrado do Comendador Machado, de 1825, com seus três pavimentos, o mais alto da cidade, proeza edificatória creditada a Conrado Jacob Niemeyer, o feroz e odiado comandante da comissão militar, que dirigiu o fuzilamento dos heróis da Confederação do Equador."

DEMARCAÇÃO DA FUTURA PRAÇA DO FERREIRA

"Estes sobrados, por seu vulto e pelo prestígio de seus proprietários, transferiam, por balizamento, o traçado de pé da Fortaleza para a zona mais distante, demarcando três dos quatro lados da futura Praça do Ferreira.

A gestão do Boticário Ferreira, intendente municipal pouco tempo depois, procuraria prosseguir o risco, na verdade, mais sugerido que definido por Paulet."

5.0 - OS PLANOS URBANÍSTICOS NA HISTÓRIA DA EVOLUÇÃO URBANA DO CENTRO DE FORTALEZA

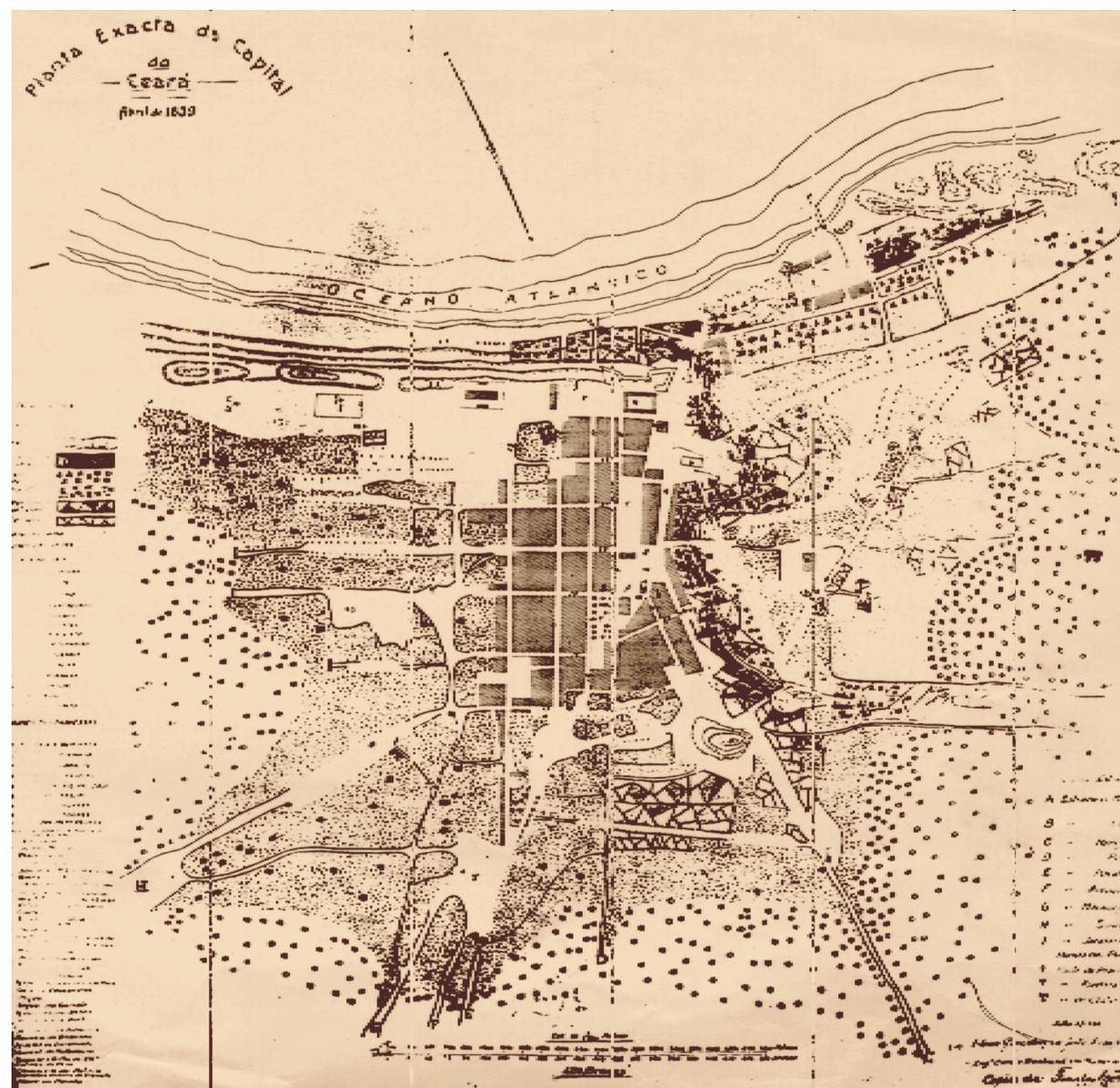
A história de Fortaleza, com relação ao planejamento urbanístico, é marcada por situações onde a comunidade sempre optou pela negação de propostas que lhe foram apresentadas. Pode-se afirmar que a cidade sempre rejeitou os procedimentos técnicos no trato com seus problemas de crescimento e desenvolvimento urbano. Nas previsões de traçados viários com vistas a apoiar os novos fluxos decorrentes do novo desenvolvimento, Fortaleza sempre preferiu reagir aos alargamentos e principalmente antecipações que implicavam em desapropriações ou que de alguma forma interferiam em propriedades.

Esta reatividade em relação às técnicas de apoio à gestão do crescimento, conduziram a cidade ao estágio atual, onde os problemas de mobilidade, os problemas habitacionais, os problemas ambientais e de áreas de risco, se tornaram grandiosos e de difícil solução. O desprezo pelas soluções de planejamento levou também o Centro da Cidade à condição de declínio atual, na medida em que se desprezaram as medidas de retenção das âncoras econômicas e da proteção de um padrão de uso do solo compatível com um centro metropolitano apoiado na mistura de usos e na excelência do desenho urbano.

5.1 ADOLFO HERBSTER E A EVOLUÇÃO URBANA DA FORTALEZA DO FINAL DO SÉCULO XIX

Adolfo Herbster organizou três plantas da cidade em 1859, 1875 e 1888 que são documentos fundamentais para compreensão da evolução urbana de Fortaleza na segunda metade do século XIX. A primeira foi a *Planta Exacta da Capital do Ceará* de 1859 (MAPA Nº 09 – PLANTA EXACTA DA CAPITAL DO CEARÁ – ADOLFO HERBSTER (1859)) que representa a pequena cidade e demonstra vetores de crescimento para oeste e para o sul, incluindo também localizações de ruas na região hoje conhecida como Prainha. O centro configurado nesta planta corresponde ao que hoje é a área limitada pelas atuais Ruas Conde d'Eu e Sena Madureira, Pedro Pereira, Senador Pompeu e ao norte pelo largo que hoje corresponde ao Passeio Público. Deste centro saíam estradas convergentes que se dirigiam para Soure (Caucaia), Arronches (Parangaba), Messejana, Aquiraz e Macoripe (Mucuripe). Estão aí as raízes do plano em xadrez superposto com as radiais originárias dos caminhos históricos.

O plano de Herbster também representa lugares de edificações oficiais como Alfândega, Quartéis, Casa da Câmara, Hospitais e Assembléia.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

À época da *Planta Exacta* de Adolfo Herbster a cidade já contava com algumas praças entre elas era a antiga Feira Nova, hoje denominada Praça do Ferreira, além da Praça do Paiol (Passeio Público) e da Praça Carolina (área hoje ocupada pelos prédios dos Correios, do Banco do Brasil e do Palácio do Comércio).

Em 1875 é preparada por Adolfo Herbster a *Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios* (MAPA Nº 10 – PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA E SUBÚRBIOS – ADOLFO HERBSTER (1875)) cuja preocupação principal é tratar agora de um plano de expansão. Os principais pontos a destacar são os *boulevards* periféricos, correspondentes nos dias de hoje às Avenidas Imperador, Duque de Caxias e Dom Manoel. É notável também em seu projeto a previsão de duas zonas de proteção dos recursos hídricos principais, ao leste (as margens do Riacho Pajeú) e a oeste (as margens do Riacho Jacarecanga), conectadas entre si pelo *boulevard* da Av. Duque de Caxias. Além destas áreas de natureza, há indicação de uma área verde em torno da Lagoa do Garrote (hoje Cidade da Criança), de várias praças e zonas verdes de transição (Prainha e Benfica).

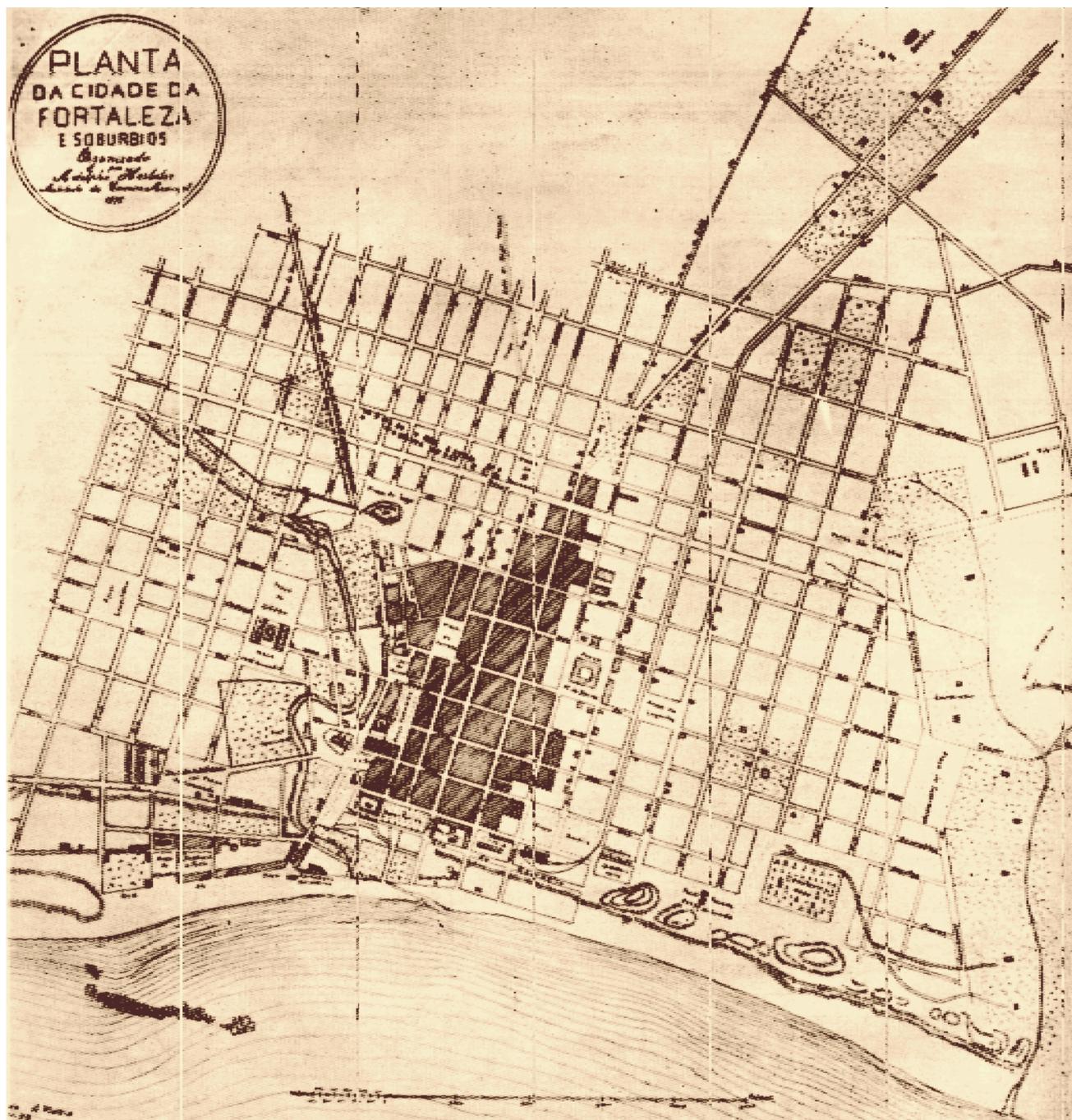
A planta de 1888 (MAPA Nº 11 – PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA LEVANTADA POR ADOLFO HERBSTER (1888)) é uma atualização daquela de 1875, incluindo agora as expansões e as urbanizações das radiais que a partir daí irão apoiar a fuga de residências centrais para os que escolhiam a vida de chácara, grupos de familiares ligados ao poder e residentes no interior.

Em 1875 a cidade já demandava ligações por transportes de pontos situados entre si, numa distância além do raio pedestre tolerável. São tomadas as primeiras iniciativas visando a instalação de linhas de bonde puxada por burros. As primeiras linhas ligarão o Centro à *Praia*, à Alfândega, ao Matadouro e à estação ferroviária. Com o bonde está implantado um novo meio de expansão urbana e que se transformará em bonde elétrico por volta de 1913.

O final do século traz a euforia econômica do êxito nas exportações e vai apresentar à Cidade uma série de novos equipamentos entre eles as primeiras estruturas portuárias, exemplares de arquitetura religiosa, edifícios públicos, hospitais, fábrica de tecidos etc.

5.2 O PLANO DE NESTOR DE FIGUEIREDO E O PRIMEIRO ZONEAMENTO

Em 1931 é elaborado por Nestor de Figueiredo o *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza* (MAPA Nº 12 – PLANO NESTOR DE FIGUEIREDO (1933)) contratado pelo Prefeito Raimundo Girão. O arquiteto incorpora as noções de zoneamento recém incluídas nos conceitos defendidos pelo documento *Carta de Atenas*, manifesto mundial dos arquitetos pioneiros do movimento modernista com vistas às cidades.

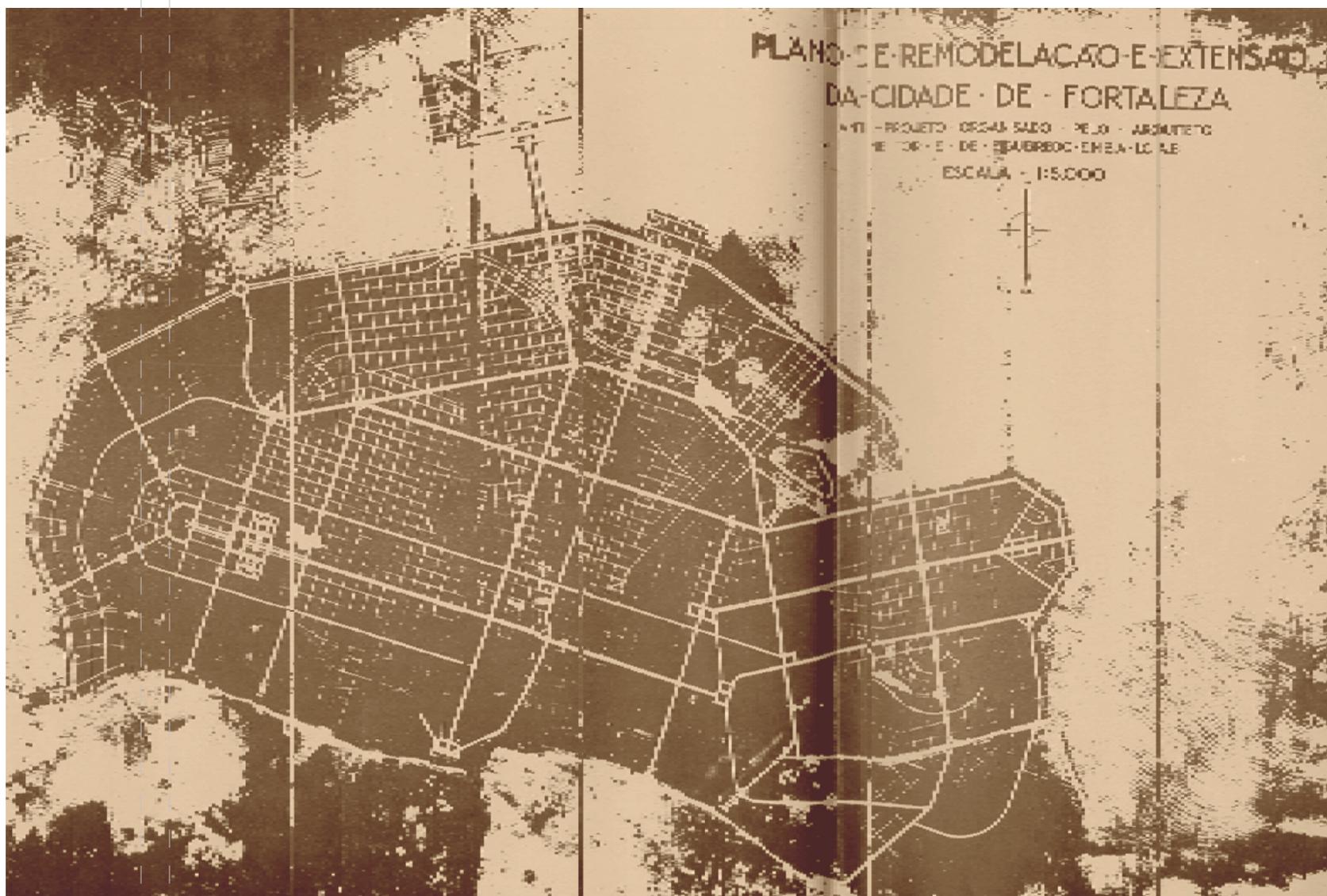


FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 10 – PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA E SUBÚRBIOS - ADOLFO HERBSTER (1875)



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 14 – PLANO HÉLIO MODESTO (1962)

Para concretizar este centro cívico o urbanista intuía a localização dos edifícios públicos associados com atividades culturais centrais e um centro de congressos, demonstrando uma certa expectativa na solução urbanística como inserção, com caráter de desenho urbano.

5.5 O PLANDIRF E A FARSA BUROCRÁTICA

À época do governo militar foi praticamente imposto à comunidade fortalezense um plano para a região metropolitana. O trabalho encaminhado como Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza, PLANDIRF realizado por firmas do sul do país, tinha visíveis feições tecnocráticas e dele pouco restou de aplicação, excetuando o plano de circulação de transportes que indicou o uso das praças centrais como terminais de ônibus. Embora considerando que a preocupação de tratar de forma adequada a região metropolitana tenha sido o encaminhamento correto, já naquela época, o plano não refletiu de forma adequada as antecipações capazes de proteger a cidade dos desastres urbanos a que ela terminou por ser submetida, tornando-se hoje evidente sua ineficácia.

6.0 - A HISTÓRIA URBANÍSTICA CONTEMPORÂNEA DO CENTRO

6.1 FORTALEZA EXPANDIDA E O DECLÍNIO CENTRAL

A partir dos anos setenta, a Cidade de Fortaleza passa a conviver com altíssimas taxas de migrações originárias do interior, ao mesmo tempo em que estende suas áreas urbanizadas pelo processo de crescimento de baixa densidade. A partir daí, torna-se notável o processo acelerado de instalação crescente de inúmeras favelas e as construções de conjuntos habitacionais em áreas remotas e distantes dos serviços, ainda em grande parte centralizados. Várias vezes o Plano Diretor da cidade é revisado, como era comum na época e de uma certa forma estas revisões se deram com escassa ou nenhuma discussão pública. Normalmente, nesta época, as participações dos variados setores que representam a diversidade de interesses comunitários é desarticulada e quando ocorre é feita por representantes isolados de setores interessados em construção e negócios imobiliários. Naturalmente esta interlocução vai se pautar pelos aspectos financeiros e especulativos de lucros, o que resulta em consultas democraticamente desequilibradas em relação ao conjunto dos interesses urbanos.

O tipo de urbanismo que tem socorrido a cidade em sua passagem para a escala de metrópole é uma mistura de conteúdos típicos de exemplares brasileiros de planos diretores fundados no tradicional zoneamento especializado. Muito pouco se contemplou nestes planos sobre antecipações de políticas visando a proteção da vitalidade completa da zona central; muito pouco se tentou ordenar nos planos diretores os processos de adaptação da zona central visando sua capacidade de reter as grandes âncoras econômicas em sua estrutura; nenhuma política foi adotada nos planos diretores com vistas aos impactos de implantação da cadeia de *shoppings* em novas regiões pericentrais; é verdade também que os planos diretores conseguiram muito pouco no que diz respeito à eficiência da mobilidade urbana; quase nada foi conquistado em relação ao padrão de espaços compartilhados resultantes dos tipos de arranjos, volumetrias e misturas entre espaço público e espaço privado.

Os planos não conseguiram também incluir as moradias populares dentro da cidade como comunidades de vida e trabalho para obter o padrão desejável de habitações diversificadas integradas nas conveniências comuns.

A zona central sofreu por falta de planejamento, teve seus espaços esvaziados e adaptados para funções menos nobres, quando não teve que ser demolido em parte de suas estruturas históricas para atender às necessidades de estacionamentos. Ironicamente a lei de uso do solo que vigora até hoje na zona desautoriza a construção de estacionamentos, fato que o mercado respondeu com as demolições. Embora se deva reconhecer a demanda de estacionamentos, é

evidente que a economia do Centro dificilmente ensejaria investimentos em construção de estruturas específicas para aluguel de vagas, principalmente pelo fato de ter seu uso concentrado somente durante o horário comercial.

Uma das grandes lacunas de propostas dos planejamentos locais em relação ao Centro diz respeito à ineficiência da ligação física entre a zona central e a zona leste. Pode-se até supor que a razão histórica embutida na arqueologia dos caminhos que ligavam o centro às redondezas da capital, as estradas radiais convergentes, apontavam para uma preponderante conectividade entre o centro e os subúrbios a oeste e sudeste. O leste, hoje conhecido como Aldeota, teve durante muito tempo o Riacho Pajeú como um bloqueio a esta conexão. Nos dias de hoje é perceptível que a cidade ainda carece desta ligação franca. Isto reforçaria uma boa imagem da zona central a ser anunciada num percurso de acesso, para que a boa conectividade se estabeleça e a Aldeota tenha mais presença no compartilhamento do espaço central, tornando-o de fato, o centro de todos.

É reconhecível que, com a dilatação das áreas urbanas apoiadas no uso do transporte motorizado, a grande maioria das cidades do mundo perdeu a escala equilibrada com os tipos de usos de sua zona central, mas o caso de Fortaleza é um dos mais singulares no que diz respeito à rapidez da transformação pela fuga de atividades âncoras. É sabido que a partir da revolução industrial, notadamente nos países pioneiros, os centros urbanos se transformaram em lugar de trabalho industrial, atividades de escritório e sede das finanças. Estas funções se somaram a aquelas já tradicionalizadas como lugar cívico, zona de celebrações, e aquelas funções da antiga feira agora transformada em centro de varejo, mantendo-se por algum tempo como o coração da cidade. Ocorre que as instalações de manufaturas e suas atividades relacionadas passaram a ser bastante complexas nos limites das zonas centrais devido à sua estrutura viária antiga e seu parcelamento inadequado. Por estas razões, as atividades modernas fugiram para as periferias em busca de áreas mais baratas e glebas de tamanho compatível com os novos empreendimentos. Os centros urbanos começam então a sofrer esvaziamento e a apresentar sinais de declínio. Embora de forma diferenciada, isto ocorreu com a maioria das cidades do mundo e o prejuízo foi maior para aquelas que demoraram a perceber esta tendência. Incluem-se também neste caso, aquelas cidades que não se interessaram em proteger seu centro urbano com um bom planejamento apoiado em critérios adequados de gestão do crescimento e adaptação aos requisitos da modernidade.

O Centro de Fortaleza, como o de qualquer outra cidade deste período, sofreu um processo natural de esvaziamento de suas funções originais a partir das novas expansões urbanas. Estas transformações ocorreram orientadas inicialmente pelo uso de bonde de tração animal, em seguida pelo bonde elétrico e depois pela implantação do transporte motorizado, clássicos motivadores da dispersão. Quando esta tendência se combina com a seqüência de implantação de novas vias e infra-estruturas que se implantam sem obedecer a qualquer tipo de *masterplanejamento*, incluindo ainda as mudanças demográficas originárias da migração, se estabelece um processo de expansão por dispersão urbana. Este processo faz com que tenhamos hoje uma cidade espalhada pelo crescimento de baixa densidade. O resultado final é uma cidade apoiada em uma superfície urbanizada seis vezes maior do que a que seria necessária à sua população atual. Este tipo de crescimento produz grandiosos prejuízos entre os quais podemos destacar: a destruição de áreas naturais; a complexidade de qualquer tentativa de solucionar o transporte para todos; o custo com a energia; os congestionamentos e a poluição aérea resultantes do padrão de mobilidade urbana totalmente dependente de veículos motorizados; os altos custos com manutenção de sistemas de infra-estruturas espalhadas em grandes superfícies; a falência das estruturas de comunidades conectadas; a desagregação social pela perda de conectividade; a apartação e incremento de processos de exclusão social; a enorme dependência da periferia em relação a serviços públicos centralizados; a má economia local dentro das comunidades; o trabalho longe da moradia e os gastos da família da periferia com o transporte cotidiano.

Além de todos estes prejuízos da vida urbana há de se notar o vazio de vida compartilhada que impera nas comunidades periféricas durante as horas da jornada de trabalho. Ele é motivado pela ausência dos adultos que trabalham em zonas distantes, o que resulta na permanência isolada de velhos e crianças abandonadas dentro da própria comunidade. Este acontecimento termina por reduzir o convívio dos componentes do ciclo vital e por esta razão elimina as transferências e compartilhamentos de valores entre os membros das várias gerações que forma a vizinhança. Sabemos desde a história de Chicago no início do século XX que este padrão conduz à desagregação e à proliferação do crime e da marginalidade.

Em algumas regiões do globo, as cidades se anteciparam com relação a este processo aplicando políticas urbanas que visam a polinuclearização, que em última instância significa, a estruturação urbana de uma rede de comunidades de escala caminhável, ancoradas no trabalho local, com razoável autonomia, porém conectadas entre si por meio de transporte público. Este modelo encontra sua forma mais eficiente quando montado em regiões lineares,

fronteiriças a faixas de natureza preservada que por sua vez encontra sua maior economia e produção de benefícios quando concebida na forma de corredor de urbanização. Nesta constelação de comunidades caminháveis, o centro ganha o papel de foco singular de toda a região e com a distribuição de conveniências nas comunidades periféricas. Assim, o centro deixa de receber a pressão de usuários não residentes, originários destas comunidades periféricas sem trabalho, que buscam aí, oportunidades casuais de algum ganho em serviços de baixa remuneração e pouca importância econômica para a zona.

O centro urbano dotado de vitalidade completa é compartilhado entre atividades qualificadas combinadas com o seu papel de centro cívico e de celebração, e nunca como a convergência potencializada daqueles que não encontram oportunidades em sua própria comunidade urbana e terminam por optar pela não produção. Interessa ao papel e à configuração clara do centro urbano, as atividades de uma comunidade local estabilizada somada com a função do centro de todos, porém ancorado numa forma vibrante de produção e cultura.

6.2 PARCELAS, QUADRAS, RUAS, ESPAÇOS PÚBLICOS, EDIFÍCIOS CÍVICOS E BLOQUEIOS À ADAPTAÇÃO DO CENTRO.

A partir da matriz iniciada no Plano Silva Paulet, procede-se a tarefa basilar de toda ação urbanística e projeto de paisagem construída que é a definição física da malha de ruas. Neste momento elas serão tratadas como canais de tráfego e espaços públicos, considerando ainda os contrapontos desempenhados pelos edifícios cívicos e as áreas naturais.

A importância deste traçado foi garantir desde o início a malha em xadrez com ruas paralelas conferindo uma ordem inicial ao processo de urbanização desencadeado. Entretanto as intenções de planejamento resultaram em quadras comerciais de tamanho excessivo (MAPA Nº 15 – PADRÃO DE PARCELAMENTO, QUADRAS, RUAS E PASSEIOS NA ZONA CENTRAL) com lotes estreitos e profundos. As calçadas também são de largura exígua para os usos públicos, os complementos de mobiliário urbano e os elementos de amenização paisagística. As ruas, por sua vez, foram desenhadas sem hierarquia, o que cria juntamente com a repetição dos padrões das quadras e as regras de uniformização das volumetrias, um resultado de desenho urbano que dificulta a identidade dos artefatos, por obra deste tipo de isotopia urbana. A malha viária dentro do tecido central, com suas ruas muito estreitas, tem muitas restrições à adaptação ao tráfego atual de automóveis, ônibus e veículos de carga. Se por um lado ocorre este tipo de inadequação, por outro, as ruas estreitas são altamente justificadas pelo urbanismo atual como forma de priorizar a segurança de pedestres no



- 1 - O PERÍMETRO TÍPICO DAS QUADRAS EXCEDE À CONVENIÊNCIA COMERCIAL (CERCA DE 500 METROS, EM MÉDIA). ESTE PADRÃO ENSEJA A OPORTUNA CRIAÇÃO DE GALERIAS COMO FORMASUPLEMENTAR DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTES.
- 2 - OS LOTES PROFUNDOS, DE FRENTE PARA RUAS NO SENTIDO NORTE - SUL, SÃO PREFERENCIALMENTE ADAPTÁVEIS AO COMÉRCIO ORIENTADO POR AUTOMÓVEIS, UMA VEZ QUE NESTAS ARTÉRIAS HÁ MAIOR POSSIBILIDADE DE ADAPTAR ESTACIONAMENTOS, DO QUE NOS LOTES DAS TRAVESSAS (RUAS NO SENTIDO LESTE - OESTE).
- 3 - O PARCELAMENTO ORIGINAL DAS QUADRAS (LOTES ESTREITOS E PROFUNDOS) É UM IMPEDITIVO À OBTENÇÃO DE GLEBAS COMPATÍVEIS COM A IMPLANTAÇÃO DE PROGRAMAS CONVENIENTES À REGENERAÇÃO DO USO DO SOLO.
- 4 - O PADRÃO REGULAR DE RUAS E CALÇADAS PERFAZEM UMALARGURA DE 10 (DEZ) METROS, O QUE TORNA A MALHA INSUFICIENTE PARA A ATUAL INTENSIDADE DE FLUXO DE PEDESTRES, VEÍCULOS PARTICULARES E ÔNIBUS.

FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

momento dos cruzamentos transversais e impor tráfego calmo aos automóveis. Este desafio pode ser realizado a partir de recompensas e estímulos tais como os estacionamentos bem situados combinados com transporte público local. Dessa forma o movimento de ônibus e automóveis é violentamente reduzido sem implicar na redução do público circulante.

Uma malha xadrez obtida por cruzamentos de ruas paralelas, com alto grau de conectividade, como ocorre em parte da zona central de Fortaleza, se combinada com uma boa mistura de usos do solo, é nos dias de hoje considerada como um traçado de alta eficiência. Isto porque sua intensa conectividade favorece as possibilidades de irrigação do tráfego de veículos para obter excelentes planos de mobilidade e diluir concentração de automóveis. Desta maneira pode-se afirmar que a malha de ruas estreitas poderá conviver com o progresso e a competitividade da zona central. Para isso, no entanto, seria necessário adotar soluções de mobilidade urbana de forma criativa, integrada com o uso do solo, amparada por um transporte público local e orientada em relação aos estacionamentos e focos de atividades principais.

A cidade perdeu a eficácia de suas ruas, praças e parques que eram seguros, confortáveis e interessantes para o pedestre, incentivando a caminhada e capacitando vizinhos para conhecer aos outros e proteger suas comunidades. Até os anos cinquenta havia uma leitura possível de uma qualidade de desenho urbano, em alguns lugares da zona central. Hoje Fortaleza apresenta uma situação ilegível dos edifícios cívicos imersos em situações excêntricas e sua relação com os espaços públicos: situados em zonas periféricas de forma a fragilizar sua relação com a maioria da população. Isoladas e muitas vezes escondidas em uma grande confusão visual ou obscurecidas pelos volumes de dezenas de ônibus, as arquiteturas públicas de importância histórica desaparecem. Outras vezes são amesquinhas, ainda mais quando consideramos as dimensões insignificantes dos espaços onde elas estão situadas. Estes monumentos estão deslocados dos lugares de concentração pública, perdendo a oportunidade de obter situações urbanas importantes para reforçar a identidade da comunidade e a cultura da democracia.

Na região do Centro, estes edifícios são *ativos* desamparados e somente uma reestruturação dos *clusters* convenientes para suas vizinhanças, poderá restaurar a integridade de seus papéis na vida urbana. Estes edifícios necessitam de imagem distinta, porque têm papel diferente dos outros edifícios e lugares que constituem o tecido urbano. São contrapontos à isotopia ocasionada pela repetição volumétrica.

6.2.1 O CENTRO HOJE - LUGAR DO COMÉRCIO VIBRANTE E DAS NOITES DESERTAS

É reconhecível que o comércio de varejo existente hoje na zona central é um componente de resistência daquelas estruturas físicas de face comercial térrea e da vibração existente no espaço público durante o período comercial. Isto já não se pode dizer sobre a vitalidade das estruturas verticais, outrora ocupadas por escritórios de advocacia, consultórios médicos, escritórios de empresas, profissões liberais etc. Estas atividades, em grande parte, migraram do Centro para a zona leste, atraídas por suas conveniências, ou seja, a proximidade dos grandes negócios, do poder, da justiça e das habitações da clientela de maior padrão econômico.

Há uma profunda consistência e complementaridade entre os tipos predominantes de atividades de escritórios que ocupam hoje as torres centrais e a atividade predominante na região, ou seja, o comércio de varejo. Nas torres centrais de hoje resiste o uso por parte de firmas de representação comercial, serviços de contabilidade e advocacia comercial, o que faz sentido, uma vez que há predominância da atividade comercial e esta vizinhança guarda conveniência com ela e até mesmo complementaridade.

As torres de hotel estão esvaziadas na medida em que não guardam mais conveniências com os usos complementares como lugares das administrações públicas, sedes de empresas, grupos financeiros, repartições públicas e outras convergências de atividades de executivos e negociantes.

Existe na zona central uma certa homogeneidade nos padrões de comércio de varejo que lhe confere uma intrincada e repetitiva paisagem de mercado público. Porém existe nesta unidade uma rede de ofertas diversificadas de produtos o que é uma característica de uma boa estrutura de varejo. Alguns gêneros de comércio formam hoje zonas lineares especializadas, alguns proeminentes, como os eletrônicos na Rua Pedro Pereira e as óticas e relojoarias da Rua Pedro I. Nos trechos centrais da Rua Major Facundo e Rua Floriano Peixoto ainda resiste o tradicional comércio de tecidos, embora em escala mais reduzida. Algumas sedes de bancos permanecem na zona central ancoradas pelo comércio, entretanto muitos bancos deixaram apenas ruínas com a recente fuga de seus usos complementares. Muitas de suas sedes, outrora luxuosas, estão agora servindo de estacionamentos improvisados e com os pavimentos superiores em completa decadência física, como pode ser visto na Rua Major Facundo.

É notável na atualidade do Centro a presença de velhas estruturas arquitetônicas devidamente recicladas e adaptadas com seu uso para pequenos *shoppings*, deixando transparecer a intenção positiva de requalificar alguns focos de atração comercial, como uma boa estratégia que mereceria atenção como saída para a revigoração da zona.

As constantes adaptações da estruturação de espaços comerciais na zona central, circunstanciada aos elementos inalterados das propriedades imobiliárias (baixa taxa de transferências de imóveis, na maioria de pequenas parcelas), têm produzido situações criativas que merecem observação como protótipos tipológicos de possível adequação aos hábitos, cultura e climatologia local. Um destes exemplares são as formas de galeria com teto alto, como ocorreu com a Galeria Pedro Jorge e sua estrutura de espaço público adaptada. O conjunto oferece condições de abrigar *clusters* de escritórios e de comércio diversificado que, potencialmente, em situações planejadas, poderia incluir moradias para comerciários, oferecidas com incentivo especial. As galerias, agora em foco, são estruturas altamente convenientes com os centros de comércio tropicais.

Há um trecho urbano da zona central onde se pode verificar uma das melhores formações de cadeias de espaços comerciais convenientes. Ele é formado pelo conjunto de *shoppings*, onde galerias e loja de departamentos, na Rua Senador Pompeu, entre as Ruas Guilherme Rocha e São Paulo, formaram um excelente *cluster* de variadas oportunidades. O sistema de espaços compartilhados por cada um dos componentes arquitetônicos, forma uma colméia acessível ao público em sua circulação, apoiada por uma situação climatológica confortável. Prenuncia-se nesse conjunto de galerias, um tipo de solução adaptada ao percurso pedestre, de bom resultado comercial, sem depender excessivamente de energia elétrica, com grandes potencialidades de modelar uma atualização da estrutura física da zona central, de forma conveniente com as condições climáticas locais.

O Centro atual ostenta uma altíssima densidade de atividades comerciais em seu núcleo principal, o que resulta nesta vibração do espaço público. Depois de tantas e gradativas transformações o tecido central se configurou como grande feira que se esparrama dos espaços fechados para suas exíguas calçadas.

Apesar de todos estes aspectos positivos, a zona central de Fortaleza apresenta hoje sinais evidentes de perda de sua qualidade urbana, causada pela sua brusca transformação de usos e crescente adaptação como zona de uma só função. Predomina ali a atividade comercial apoiada na conveniência e nos fluxos conectores entre terminais de transportes. Naturalmente,

este fato decorre da forma de expansão e gestão do crescimento a que a cidade de Fortaleza se submeteu nas últimas cinco décadas. Esta transformação estabeleceu um tipo de emperramento cíclico e vicioso no processo permanente de balanceamento entre componentes da matriz geradora de vida no espaço central nas várias horas do dia e da noite. Comumente, esta boa mistura para zonas centrais inclui as presenças do poder político, das representações comunitárias, das instituições financeiras e das residências em suas formas diversificadas e acompanhadas de seus complementos: trabalho, educação, compras, lazer, além de atividades cívicas e culturais. Com o padrão monofuncional de uso do solo consagrado na situação atual, a intensidade da atividade predominante se dá durante o dia quando predomina a atividade comercial de varejo. Durante a noite, os estabelecimentos fecham suas portas, as vitrines se apagam e então o espaço público da zona central assume aspecto deprimido e desértico, uma vez que não existe uma vida de vizinhança emanada da atividade residencial e seus indispensáveis complementos.

Com este padrão de mistura de usos, o Centro termina por ter uso intenso nas estruturas térreas e atividades à luz do sol no espaço público e adormece cedo deixando ao abandono preciosas estruturas arquitetônicas de indiscutível importância. Esta melancólica e vazia ambiência noturna desampara e reduz a dignidade de conjuntos como o Teatro José de Alencar, o Passeio Público, a Praça do Ferreira, o Centro da EMCETUR, a Catedral, o Parque da Criança, o Forte e o sistema de praças centrais, ex-focos históricos de comunidades habitacionais e hoje transformados em terminais rodoviários. Dormem também neste pesadelo de declínio as excelentes estruturas verticais, precocemente decadentes como o Edifício São Luiz e seu Cinema, o Edifício Diogo, o Edifício Sul América, o Excelsior Hotel, o Lord Hotel e inúmeros outros que se não têm a importância histórica dos citados têm seu valor como patrimônio. Estas estruturas ficaram órfãs de médicos, dentistas, advogados, engenheiros, arquitetos, e inúmeras outras classes de locatários que se bandearam para a zona leste, complementarmente às grandes âncoras.

6.3 OS LIMITES DE RESISTÊNCIA DA BOA FORMA URBANA - O CENTRO DOS ANOS CINQUENTA ENTRA EM DECLÍNIO

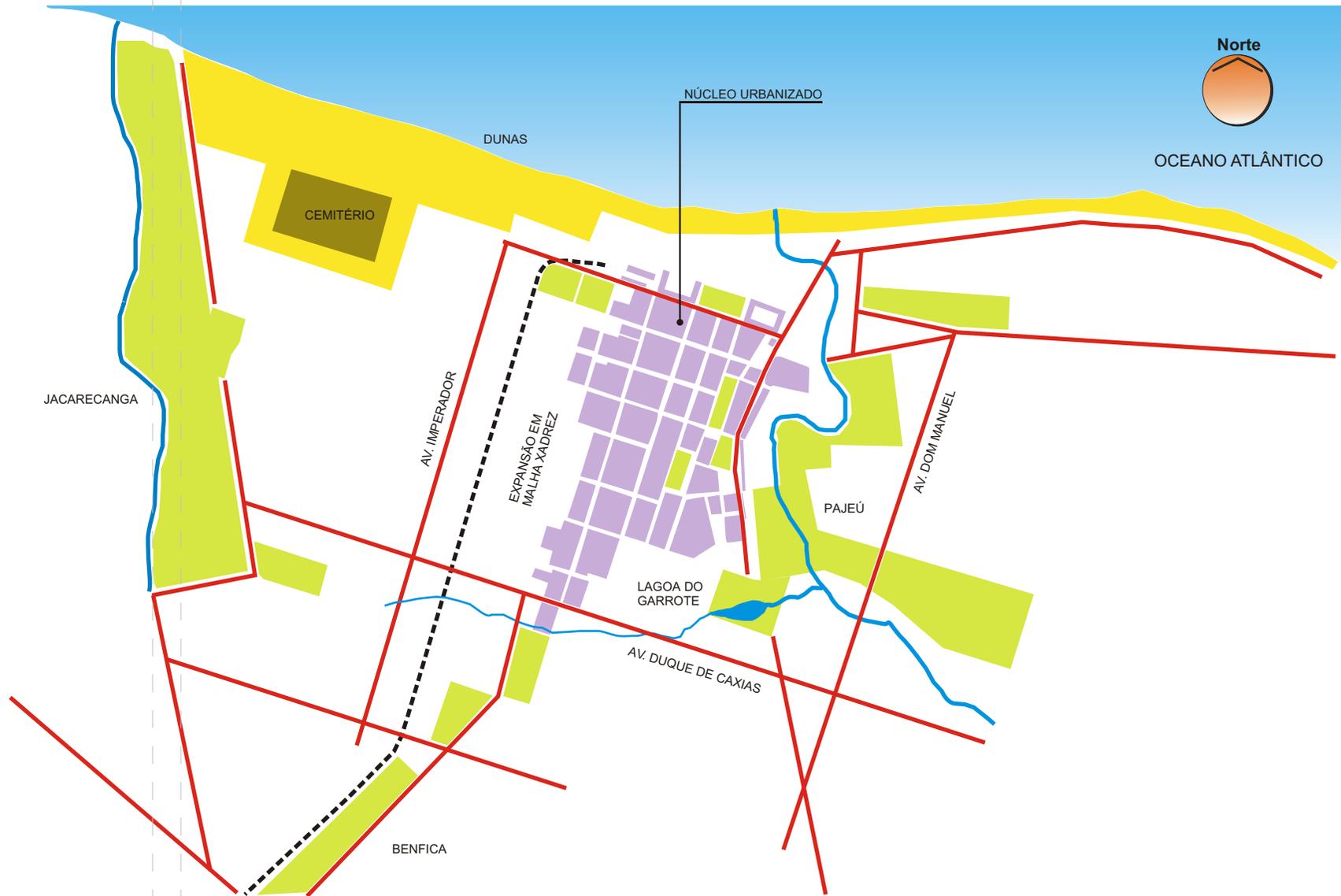
Até os anos cinquenta o tecido urbano da zona central apoiava uma mistura de usos de alta vitalidade, que coincide com os ideais contemporâneos da forma de comunidades compactas, incluindo: moradia unifamiliar em casas alinhadas e justapostas, em sua maioria; alguns sobrados em sua região central; comércio de varejo; serviços cotidianos e serviços públicos;

recreação e entretenimento realizado em pelo menos sete praças públicas que eram bem mantidas a partir da própria supervisão da comunidade residente; universidades e estabelecimentos educacionais; espaços de entretenimento e cultura; lazer baseado em dois auditórios de rádio, dois teatros, onze cinemas e um parque público com educação infantil durante a semana. Inovações comerciais foram lançadas pela presença de algumas lojas de departamento que, a partir dos anos cinquenta, conferiram conforto e prestígio à zona central com relação ao novo público consumidor originário da população urbana vinculada a atividades mercantis. Esta estrutura estava dimensionada numa perfeita geografia de conveniências com escala pedestre o que dava uma enorme vitalidade e compartilhamento dos espaços públicos e das estruturas de apoio à vida comunitária.

A estruturação do anel de *boulevards*, estabelecido por Adolfo Herbster em 1875 (MAPA Nº 16 – ESQUEMA DA PLANTA DA CIDADE DE FORTALEZA E SUBÚRBIOS – ADOLFO HERBSTER (1875), será bastante adequada para o transporte público por ônibus nos anos cinquenta. Neste momento a cidade ostenta grande equilíbrio em sua mobilidade como uma bacia central de dimensões ótimas para captação de pedestres tendo como núcleo central a Praça do Ferreira. A Praça tem uma força notável como espaço de convergência e a partir daí será também o núcleo e magneto de atração para a estruturação periférica dos novos bairros formados por migrantes interioranos, agora chegados em maiores contingentes. Para a Praça convergirão todos os ônibus que conectavam o centro às zonas periféricas, criando uma dependência entre centro e periferia até os dias de hoje no que diz respeito ao mútuo apoio entre transporte de ônibus e comércio popular. Este binário mantém a vitalidade do comércio, o que em princípio apóia positivamente a resistência da zona central. Entretanto, outras saídas projetuais que realimentem a vida e estabilidade com formas compensatórias em relação a este artifício com vistas à atratividade comercial, haverão de ser esboçadas visando liberar os espaços públicos, ruas e praças principais da presença excessiva de ônibus e das explosões indesejáveis do caráter rodoviário que tem sido imposto ao velho centro.

Fortaleza cresceu assustadoramente de 1940 (180.150 habitantes) a 1960 (514.818 habitantes) e passa a ter em seu tecido a presença de favelas, bairros periféricos e remotos.

Por volta de 1963 foi aprovado o Plano realizado pelo arquiteto e urbanista Hélio Modesto, que preocupou-se fundamentalmente com aspectos de organização social dos bairros e com problemas de mobilidade. Entretanto o Plano Hélio Modesto compreendeu a zona central como cenário dos serviços públicos contextualizados por zonas residenciais próximas e periféricas.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

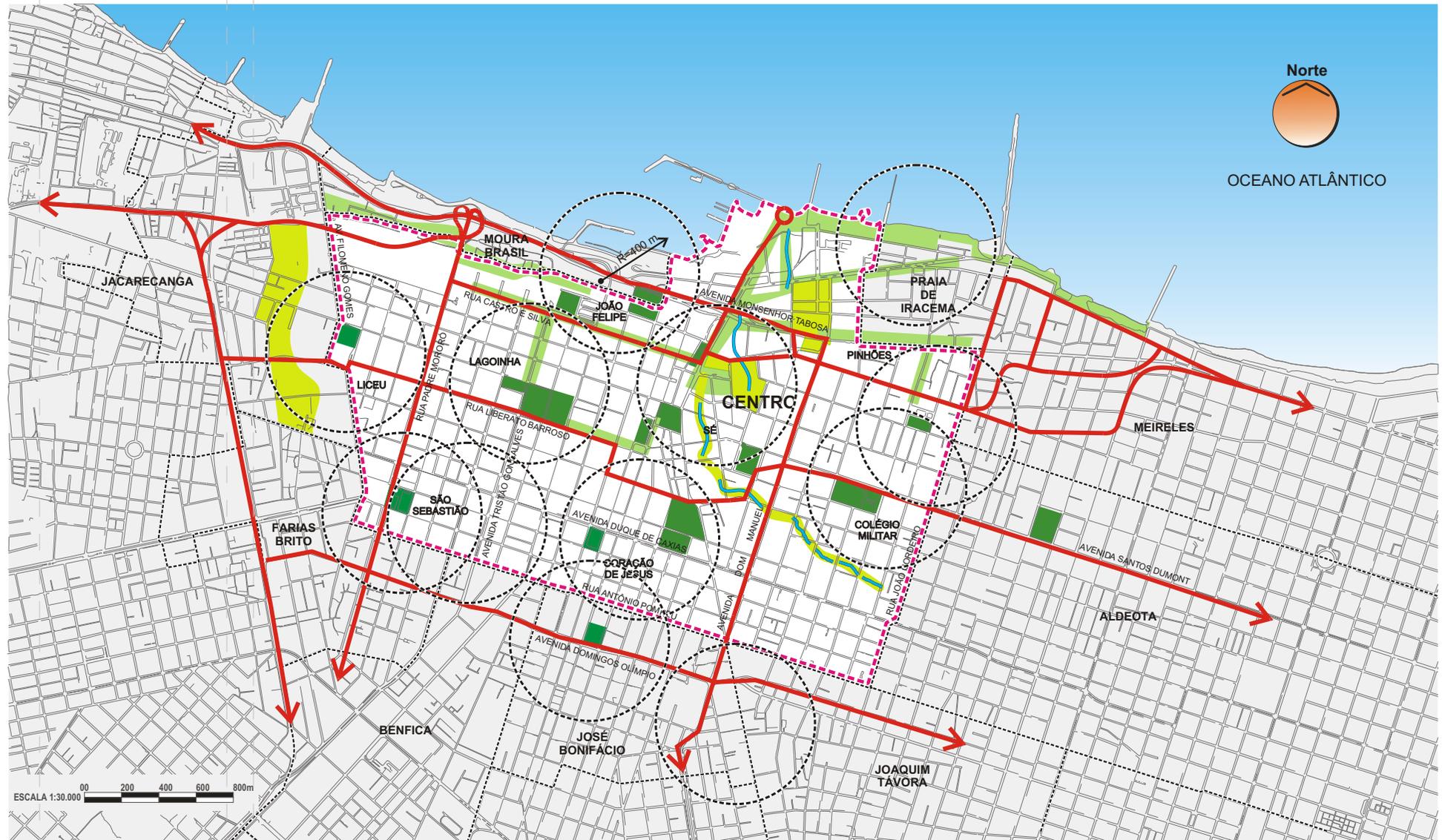
Dessa maneira propôs ainda um Centro Cívico na escala da cidade de então. Como localização apontou a região norte do Poço da Draga, antecipando intenções de revitalização da região central, a esta altura considerada por ele como um centro não condizente com a escala e a importância da cidade.

Deve-se observar na história da zona central a mudança de caráter que ela absorveu por conta das migrações que trouxeram alterações quantitativas e qualitativas com relação ao uso de seus espaços públicos e estruturas arquitetônicas. A urbanização recente do território cearense, se comparado com as situações históricas de Pernambuco, Maranhão e Bahia, na região nordeste, resultou numa transição rápida dos estágios da cultura campestre para a vida na cidade, onde a qualidade será construída sem o indispensável acervo dos hábitos de compartilhamentos das estruturas urbanísticas. Em outras palavras ainda é frágil a cultura da urbanidade, como forma de compartilhar valores no uso comum dos espaços urbanos. Esta dificuldade adaptativa tem produzido, infelizmente, resultados vitoriosos para o conjunto de hábitos não adaptados à vida urbana. Neste processo o acúmulo de cultura urbana concretizado materialmente na imagem urbana da Fortaleza dos anos cinquenta, se transfigurou num cenário conflituoso de práticas antidemocráticas e opressivas no sentido de reduzir os espaços do cidadão a partir das invasões privadas das dimensões espaciais, acústicas, visuais e ambientais. É justo reconhecer que este padrão de inadequação aos valores da cultura urbana é legível em estratos sociais e econômicos variáveis, onde se incluem pobres, classe média e componentes da elite.

6.4 A REDE DE COMUNIDADES HISTÓRICAS E SEUS FOCOS CONVERGENTES

Durante os cem primeiros anos de sua existência como capital a Cidade de Fortaleza configurou um conjunto de focos comunitários que resultaram em centros reconhecíveis de vizinhanças. Estes focos de atividades eram materializados com estruturas arquitetônicas simples, inseridas entre edificações institucionais e de atividades de serviço bem configuradas que, combinadas com os espaços públicos, conferiam aos lugares as identidades e a boa orientação como cadeia de espaços públicos.

Uma análise urbanística sobre o mapa da zona central por volta dos anos cinquenta irá certamente autenticar a forma com a qual as pessoas ali residentes se associavam no ambiente das comunidades em seus vários níveis de compartilhamento (MAPA Nº 17 – REDES DE COMUNIDADES HISTÓRICAS)



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- ESPAÇOS ABERTOS DE USO PÚBLICO E PEDESTRES (EXISTENTES)
- SISTEMA DE PARQUES (PAJEÚ / PRAINHA)
- ESPAÇOS ABERTOS CONECTORES
- RAIO DE CAMINHABILIDADE
- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- LIMITE DO BAIRRO CENTRO
- BAIRROS LÍMITROFES AO CENTRO

MAPA Nº 17 – REDES DE COMUNIDADES HISTÓRICAS

É possível identificar na estruturação física do Centro por esta época, a teia de caminhos pedestres dentro de raios compatíveis com a caminhada, articulada com um sistema de centralidades, onde os focos são realmente os centros de comunidades originais. Estes focos estão normalmente amparados por praças ou equipamentos de importância como marcos referenciais arquitetônicos, edifícios de usos culturais, educacionais, igrejas etc. Assim é possível perceber as zonas de predomínio residencial situadas dentro desta bacia de captação pedestre referenciada a estes focos.

A estruturação dessa rede permitia a mobilidade com razoável independência do transporte motorizado e as ruas tinham uso predominante como espaço de convivência. Naturalmente este modelo era beneficiado pelo tipo de implantação de edifícios sem recuos frontais o que resulta num tipo de rua mais compartilhada e sob a boa e espontânea supervisão dos moradores. Mais além de tudo, esta estruturação conferia identidade a cada uma das comunidades componentes.

Entre as comunidades identificáveis no interior desta estruturação central podemos relacionar as seguintes, devidamente caracterizadas por seus focos:

Praça do Ferreira; Praça José de Alencar; Praça da Lagoinha; Praça dos Leões; Praça do Coração de Jesus; Praça do Carmo; Praça Clóvis Beviláqua; Praça da Bandeira (Colégio Militar); São Benedito; Praça São Sebastião; Praça do Liceu; Praça Castro Carreiro; Praça Figueira de Melo; Praça Cristo Redentor; Piedade; e Praça dos Pinhões.

6.5 A FUGA DE ATIVIDADES E O DECLÍNIO DO CENTRO COMO COMUNIDADE CENTRAL

A vibração e o movimento de pessoas no ambiente público do núcleo central da Cidade de Fortaleza é algo de extraordinário em intensidade e variedade de oportunidades de comércio. Este caráter construído gradativamente nos últimos cinquenta anos transformou o Centro em um colosso mercantil vitalizado, porém superposto a um vazio cívico, cultural e comunitário. Este contraste se apresenta na avaliação primária sobre vitalidade e competitividade da zona central, mesmo se considerarmos apenas os valores econômicos abstraídos da forma urbana que o contém. Soluções urbanísticas prováveis para este tipo de impasse requisitarão equilíbrio e criatividade para iniciar a reconstrução da vitalidade completa apoiando prioritariamente os negócios já existentes. Enquanto isso, os negócios já existentes necessitarão ser atraídos para uma parceria de reconstrução dos confortos a uma grande parte

dos cidadãos em geral, que necessitam da qualidade urbana de seu Centro e que hoje não lhes são disponíveis.

A região central de Fortaleza, sem fugir à regra, foi o núcleo populacional principal da cidade original. Desde sua fundação até o final da década de cinquenta o centro urbano ostentava uma vitalidade extraordinária, apoiada no uso misto onde predominava a convivência pedestre entre as áreas de moradia conectadas com as atividades administrativas, comerciais, de entretenimento e cívicas. Além de excelente lugar de intercâmbio ali era o lugar dos centros de emprego gerados em grande parte pelo comércio e pelos serviços administrativos com sede na zona. Mais que estes componentes de uso havia muita vitalidade decorrente do uso dos edifícios públicos e da circulação pedestre no sistema de espaços de compartilhamento. A presença de lojas de departamentos e o uso crescente de vitrines como fachadas comerciais promovia grande atratividade à zona central como lugar de passeio, encontro e convivência. Embora seu tecido urbano fosse formado por quadras de dimensões excessivas para a eficiência dos circuitos de consumidores e tivesse um espaço dedicado a pedestres apoiado em calçadas de dimensões transversais exíguas, o centro de Fortaleza ostentava uma razoável atmosfera de intercâmbio e convivência em harmonia com sua escala.

Com a criação de uma nova malha de estradas ligando Fortaleza às cidades interioranas e com sua correspondência nas políticas viárias da capital, onde novas vias estimulavam a dispersão na expansão urbana da cidade, se apresentam as oportunidades para as grandes mudanças descontroladas na qualidade do espaço urbanístico da capital. Em primeiro lugar, como consequência das construções de novas rodovias conectando a capital com o interior, vai ocorrer a intensificação do fluxo migratório. Esta tendência, que anteriormente se confirmava para as regiões da Amazônia e do Sudeste, a partir dos anos cinquenta vai encaminhar os migrantes para a capital de forma crescentemente assustadora. É assim que a Cidade passa de 270.000 habitantes em 1950 para os atuais dois milhões e meio estimados para a região metropolitana de Fortaleza. As áreas centrais também vão sofrer com este processo uma vez que novas vias vão promover o deslocamento das áreas habitadas, principalmente para as classes média e média alta. Esses moradores, agora equipados com automóveis demandando espaço para seus deslocamentos, poderão escolher zonas fora do centro para erigir suas casas. Elas seguirão novos formatos e dimensões diferentes das casas justapostas, alinhadas e sem recuos, que anteriormente formavam a zona central. Na velha estruturação, numa casa sem recuo não se previam espaços para abrigar o automóvel dentro dos limites da propriedade.

São vários os momentos de fuga de atividades da zona central. O primeiro foi com a instalação das linhas de bonde, que levou os poderosos de origem sertaneja a optar pelas chácaras nas novas vias montadas sobre os velhos caminhos históricos que ligavam o centro à zona rural circundante. Um outro momento foi com a aquisição dos primeiros automóveis pelas famílias mais abastadas que escolheram as regiões dos bairros Aldeota e Jacarecanga para se instalarem em seus novos padrões residenciais, implantados em grandes lotes imersos na baixa densidade.

No final dos anos cinquenta começou a consolidar-se o Bairro de Fátima, que irá atrair de forma irresistível os moradores centrais da classe média, agora possuidores de automóveis, que irão trocar o modelo de moradia do centro urbano por casas unifamiliares isoladas e com recuos. Está a partir daí instalado um processo de mudança radical da zona central, que começa a perder seus moradores a partir das mudanças de mobilidade das classes média e alta. Junto destes contingentes de moradores, também se mudam alguns setores de comércio e serviços. No entanto, um fator complementar de radical influência no processo de decadência comunitária da zona central se daria no início dos anos sessenta, a partir dos efeitos combinados da fuga destas populações com as transferências de representações de poder administrativo, instituições públicas, serviços públicos, levando consigo centros e atividades de emprego que guardavam conveniência com a proximidade das moradias (MAPA Nº 18 – O CENTRO E A ESTRUTURAÇÃO URBANA DE FORTALEZA (VIAS, CONJUNTOS HABITACIONAIS, VAZIOS URBANOS, ETC.)). De certo modo há uma lógica nesta mobilidade, uma vez que a antiga geografia de conveniência entre moradia e trabalho, a esta altura já havia se desfigurado. A isso deve ser acrescentado o êxito internacional da nova tipologia comercial conhecida como *shopping center* (MAPA Nº 19 – O CENTRO E A REDE PERIFÉRICA DE *SHOPPING CENTERS*), que apresentou a alternativa de facilitar a vida dos novos consumidores, aqueles usuários de automóveis em sua nova forma de mobilidade.

O sucesso deste tipo de equipamento em todo o mundo foi rápido e descomunal. Inicia-se a fase de estabelecimento das formas de consumo moderno decorrentes da nova implantação da vida típica de sociedades industriais em contraposição ao período arcaico, artesanal e provinciano da escala da Fortaleza original. É avassalador o efeito ocorrido com a instalação do primeiro *shopping* em Fortaleza. O *gingle* que anunciava o lançamento do novo empreendimento afirmava que Fortaleza agora tinha um novo centro, melhor, mais moderno e confortável do que a velha *Praça*.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

CENTRO URBANO	GRANDES CONJUNTOS HABITACIONAIS	VAZIOS URBANOS	PRINCIPAIS CORREDORES URBANOS
ÁREA URBANIZADA	GRANDES EQUIPAMENTOS	RECURSOS HÍDRICOS RELEVANTES	METROFOR

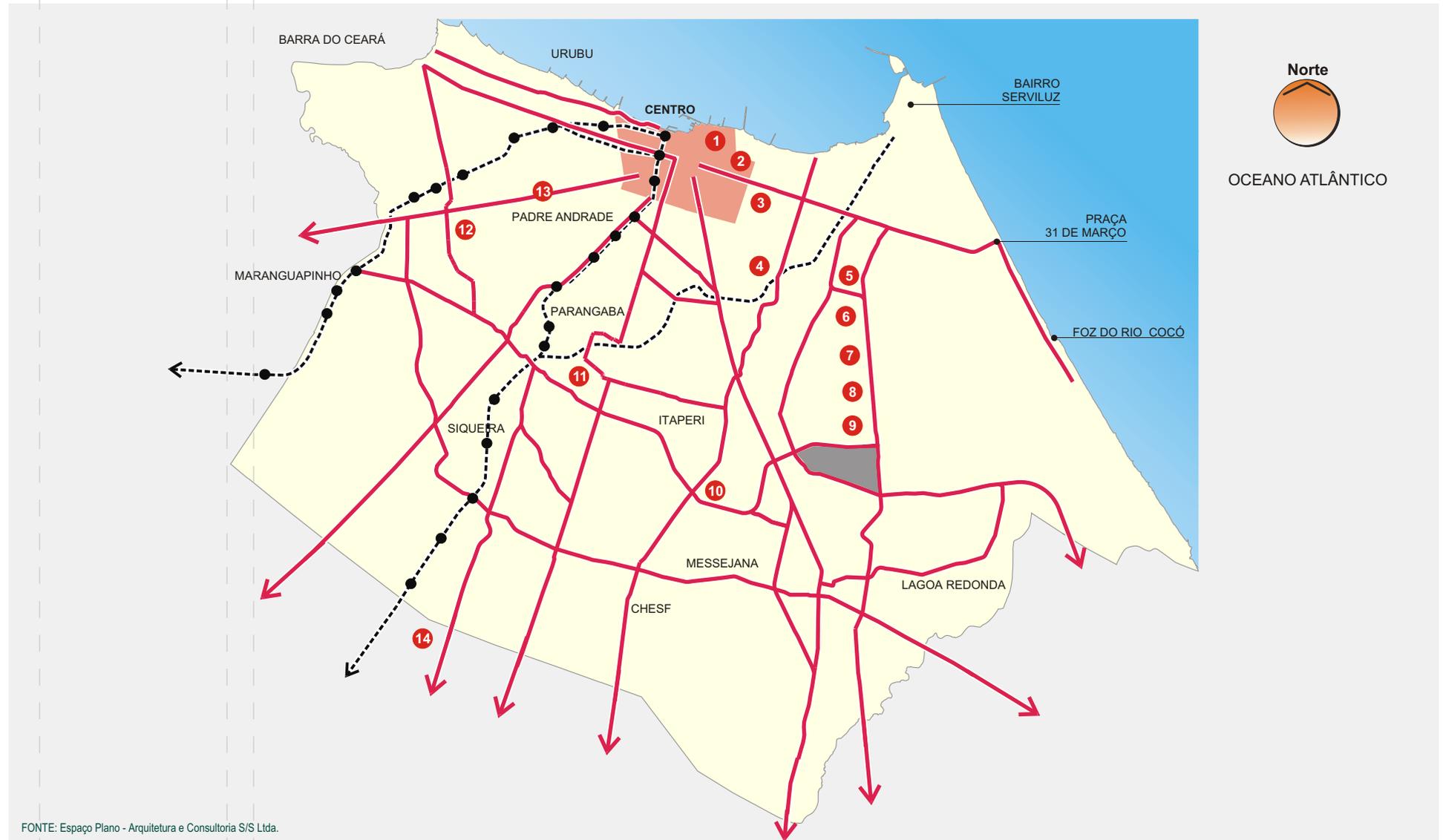
MAPA Nº 18 – O CENTRO E A ESTRUTURAÇÃO URBANA DE FORTALEZA (VIAS, CONJUNTOS HABITACIONAIS, VAZIOS URBANOS, ETC.)

O equipamento atraiu inúmeros satélites comerciais e residenciais para a sua redondeza. A Aldeota, a partir daí, se configurou como novo espaço de desenvolvimento imobiliário, onde se situaram novas geografias de conveniências, naturalmente orientadas pelo tráfego motorizado. Num primeiro período da fase de desenvolvimento da Aldeota dos anos sessenta, a tipologia habitacional predominante eram as residências unifamiliares de classe média e de famílias abastadas. Estas se situavam em lotes maiores que os lotes centrais e se concretizavam a partir de projetos que agora passavam a ser elaborados por arquitetos.

A tipologia consagrada neste período ainda manterá uma taxa de baixa densidade de uso do solo que só será intensificada no final dos anos setenta pelo novo padrão das torres de apartamentos. Nos anos sessenta ocorre também a inclusão da zona da orla marítima no panorama imobiliário, zona esta que até os anos cinqüenta não exercia nenhuma atração como zona de moradia e que passa, a partir daí a ser um dos espaços mais cobiçados pelos moradores de maior poder aquisitivo. A atração dessa zona é potencializada a partir da implantação da Av. Beira-mar, indicada como projeto estruturante no Plano Hélio Modesto.

Todos estes fatores colaboraram, de forma sistêmica, para o esvaziamento da zona central.

Atualmente contemplamos uma estatística de demografia do velho Centro que nos remete a uma visão de tendência crescente ao esvaziamento habitacional. Este dado está intimamente relacionado com a falta de políticas de reequilíbrio do desenvolvimento com capacidade de proteger seu tecido urbano. Este tecido é um cenário da vida comunitária, que só se viabiliza com a existência de moradores na área. Há uma coerência perfeita entre o esvaziamento econômico da zona central como área de uso misto original com os demais fatos que produziram seu declínio como vizinhança. Estes fatos são liderados pela retirada das sedes dos governos estadual e municipal, das sedes legislativa estadual e municipal, e incluem também o deslocamento do Fórum, da Universidade Federal, e de todas as atividades a estes relacionadas (MAPA Nº 20 – A DISPERSÃO URBANA E A FUGA DE ATIVIDADES), incluindo-se aí as moradias em relação de distância compatível com estes componentes na condição de centros de emprego. Este processo deu lugar à predominância isolada de atividades comerciais, à queda no valor dos aluguéis e às demolições de estruturas históricas para a instalação de estacionamentos. Daí também se originou a solução de suplência que transformou as praças públicas, agora sem moradores para freqüentá-las, em verdadeiras rodoviárias, mas que ao mesmo tempo faz com que seus passageiros engrossem o contingente de consumidores apoiadores da vitalidade do comércio.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---------------------------|-------------------------------------|
| ÂNCORAS DE DISPERSÃO | PRINCIPAIS CORREDORES URBANOS | 03 CLUSTER COMERCIAL / SHOPPINGS DA ALDEOTA | 07 CENTRO DE CONVENÇÕES | 11 UECE (ITAPERI) |
| CENTRO URBANO | METROFOR | 04 ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA | 08 UNIFOR | 12 UFC (PICI) |
| CENTRO ADMINISTRATIVO CAMBEBÁ | 01 BIBLIOTECA PÚBLICA | 05 SHOPPING CENTER IGUATEMI | 09 FÓRUM CLÓVIS BEVILAQUA | 13 NORTH SHOPPING |
| | 02 COMÉRCIO DE ARTESANATO DA MONSENHOR TABOSA | 06 SHOPPING CENTER SALINAS | 10 ESTÁDIO CASTELÃO | 14 DISTRITO INDUSTRIAL DE MARACANAÚ |

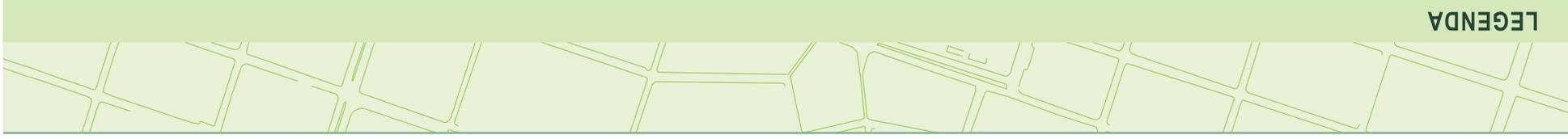
MAPA Nº 20 – A DISPERSÃO URBANA E A FUGA DE ATIVIDADES

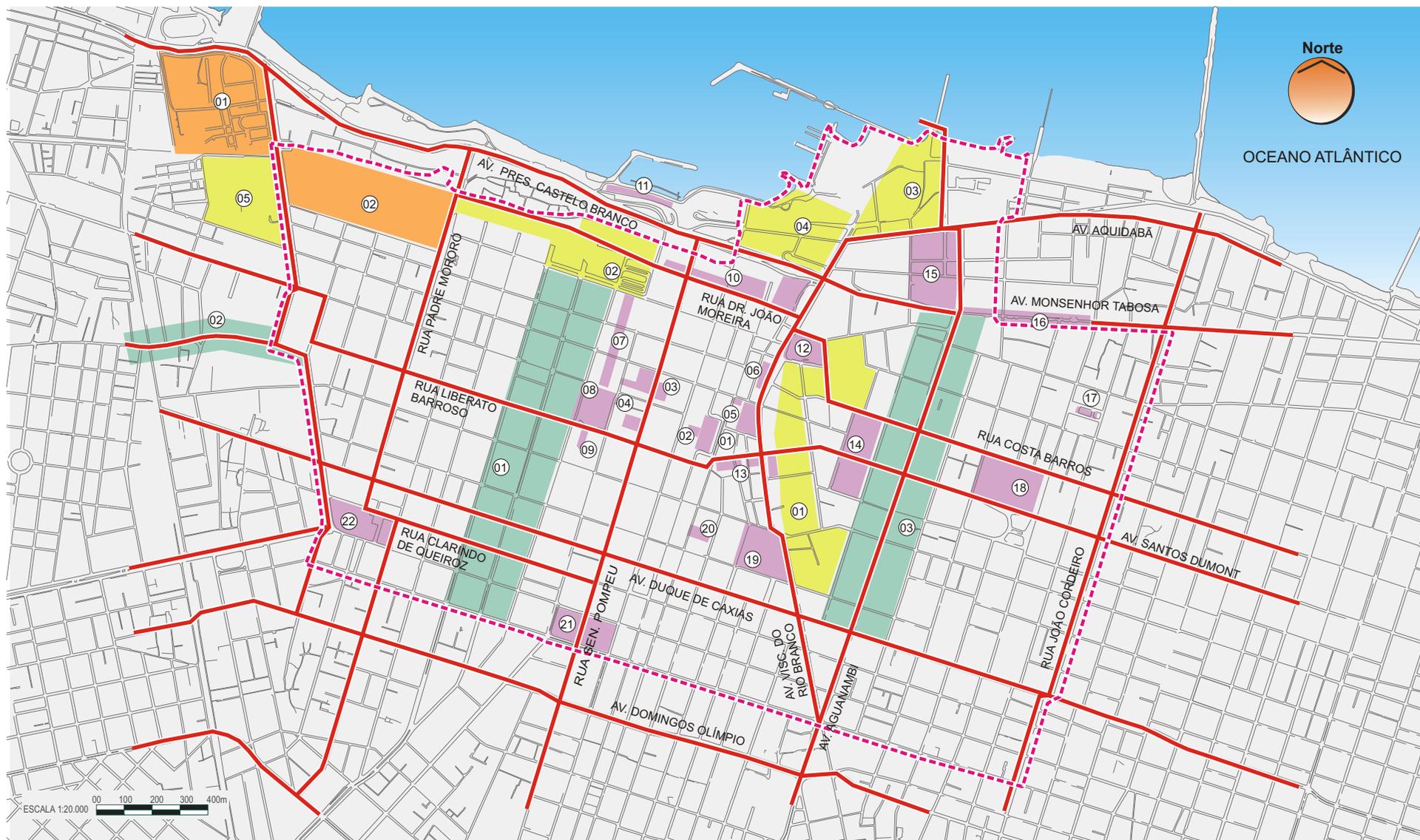
Destas contradições redundam o esvaziamento cívico e comunitário acompanhado da insegurança dos espaços públicos, principalmente à noite. Mesmo assim é necessário que o inventário urbanístico da zona central em sua situação atual, destaque a existência, em meio às ruínas, de um número significativo de espaços públicos, áreas naturais e estruturas históricas, bem como equipamentos e investimentos públicos que, embora realizados de forma não-sistêmica, são reais e precisam de uma estrutura de reintegração para que seus benefícios à população sejam também reais e economicamente justificados. Chamaremos a estas estruturas de ativos urbanísticos (MAPA Nº 21 – LOCALIZAÇÃO DOS ATIVOS URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO), ou seja, patrimônios naturais e artificiais que hoje demandam estruturas de vizinhança para a efetivação de sua nova situação contextual. Os novos ambientes resultantes destas adaptações serão áreas requalificadas, capacitadas para incrementar o coeficiente de uso destes ativos e proteger, pelo uso atualizado de suas estruturas. Neste item devem ser considerados também como ativos os acréscimos de valores realizados por investimentos em projetos, reformas e manutenção destas estruturas e além do mais ativos de valores não quantificáveis como paisagens, pontos de vistas especiais e lugares de caráter urbano especial consagrado.

O rápido crescimento populacional de Fortaleza, e, mais recentemente, de sua região metropolitana resulta em grande parte das migrações que por sua vez refletem o desequilíbrio regional do território cearense relativos às oportunidades de emprego e sobrevivência. Há também a influência de uma cadeia de estímulos a esta mobilidade representada pelos novos meios de comunicação, com a sedução visual sobre atrativos da vida urbanizada imaginadas como realidade na vida da capital. Neste processo há influências exercidas também pela nova malha de rodovias e facilidades relativas a meios de deslocamento, apoiadas pelo acesso ao transporte motorizado em suas variadas formas.

Os personagens principais da aventura migratória irão ocupar as favelas e as áreas ambientalmente sensíveis, transformadas no âmbito tecnocrático em *áreas de risco*, que são exatamente as regiões onde as urbanizações deveriam ser evitadas. O Centro, neste panorama, passa a ser uma convergência de busca de oportunidades, principalmente aquelas ligadas ao comércio alternativo de ambulantes instalados na cadeia de espaços públicos. Com o tempo, esta forma de atividade vai estabelecendo vínculos com o sistema físico e adaptando aí os depósitos de mercadoria, os instrumentos de trabalho e a residência daqueles que trabalham neste *metier*. É por esta razão que parte das antigas edificações de residências térreas da área central compartilham a frente comercial com os fundos alugados como

- 01 "ATIVOS URBANÍSTICOS"
- 01 PRAÇA DO FERREIRA, Edif. EXCELSIOR HOTEL, Edif. SAVANAH E Edif. SUL AMÉRICA
- 02 CINE SÃO LUIS
- 03 "CLUSTER" COMERCIAL / SHOPPING
- 04 PRAÇA JOSÉ DE ALENCAR / PARQUE DA CIDADE
- 05 PRAÇA DOS LEÕES, HOTEL BRASIL, MUSEU DO CEARÁ
- 06 ANTIGO MERCADO PÚBLICO / CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO
- 07 RUA DAS PRAÇAS
- 08 SHOPPING CENTER
- 09 TEATRO JOSÉ DE ALENCAR
- 10 CORREDOR CULTURAL
- 11 MARINA HOTEL
- 12 CATEDRAL
- 13 "CLUSTER" DE ESTRUTURAS VERTICAIS (ESCRITÓRIOS)
- 14 PEQUENO GRANDE / ESCOLA NORMAL
- 15 DRAÇÃO DO MAR
- 16 MONSENHOR TABOSA (COMÉRCIO ARTESANAL)
- 17 MERCADO DE FERRO DOS PINHÕES
- 18 COLÉGIO MILITAR
- 19 PARQUE DA CRIANÇA
- 20 SEDE DO BANCO DO NORDESTE
- 21 CONJUNTO I.J.F. / CAIXAS D'ÁGUA / FACULDADE DE DIREITO
- 22 MERCADO SÃO SEBASTIÃO
- BLOQUEIOS FÍSICOS À URBANIZAÇÃO**
- 01 ESCOLA APRENDIZES MARINHEIROS
- 02 CEMITÉRIO SÃO JOÃO BATISTA
- CORREDORES POTENCIAIS**
- 01 CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO DO METROFOR
- 02 CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO DA RUA SARGENTO HERMINIO
- 03 CORREDOR DE REURBANIZAÇÃO POTENCIAL DA AVENIDA DOM MANUEL
- ÁREAS ESTRATÉGICAS PARA RENOVAÇÃO URBANA**
- 01 ÁREA DO ATUAL COMÉRCIO ATACADISTA
- 02 ÁREA DO PÁTIO DE MANOBRAS DA FERROVIA
- 03 ÁREA DO POÇO DA DRAGA
- 04 ÁREA DE VELHOS ARMAZENS
- 05 GLEBA DA ANTIGA FÁBRICA FILOMENO
- LIMITE DO BAIRRO CENTRO





FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

MAPA Nº 21 – LOCALIZAÇÃO DOS ATIVOS URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO

dormitórios disponibilizados pelo sistema de vagas e outras vezes como depósitos de mercadorias do comércio de camelôs. Hoje o Centro abriga uma população de 24.775 habitantes, mas sua população vem decrescendo rapidamente. Por outro lado, deve-se ressaltar ainda a presença, em minoria, de antigas famílias residentes e de idosos, principalmente na área situada a oeste e ao sul do núcleo central.

A conclusão principal sobre a população atual da zona central é sua decadência e sua forma de vida compartilhada que não chega a se enquadrar em um modelo típico de vizinhança urbana ou comunidade com todos os seus componentes. Uma prova desta inexistente condição urbana para residir na zona central da forma atual em que ela se encontra pode ser demonstrada com o preço de aluguel oferecido por um prédio de apartamentos do tipo quitinete na Rua São Paulo, no valor de R\$ 100,00, e que não encontra moradores interessados e, portanto, permanece há seis meses, vazio, como atesta seu zelador. Se procedermos a uma análise comparativa com aluguéis de barraco em favelas remotas, o barraco tem demonstrado ser mais atrativo que uma quitinete no Centro.

É notável também a vacuidade das estruturas verticais de edifícios de escritórios na zona central de Fortaleza. Grande parte dos prédios pioneiros encontra-se bastante degradados. Outros, embora mais antigos, têm merecido cuidados especiais de gerência por parte dos herdeiros de seus próprios incorporadores e proprietários originais. Há uma ocupação predominante dos prédios de escritórios por atividades relacionadas com a atividade comercial, tais como advogados comerciais, contabilidade, representações comerciais. Estas atividades predominam totalmente na ocupação dos prédios de escritórios do Centro, e entre elas raramente encontramos médicos, dentistas ou outras profissões liberais. Em alguns casos, nas proximidades da Rua Pedro Pereira, é comum a localização de clínicas de olhos e laboratórios relacionados com o comércio do ramo de ótica.

Apesar da grande fuga dos escritórios tem ocorrido também o retorno de locatários que atraídos pela Aldeota ou Bairro Edson Queiroz, terminam por não se adaptarem aos custos de aluguéis e condomínio cobrados nestas regiões.

6.5.1 QUADRO GERAL DA DEMOGRAFIA NO CENTRO URBANO

A taxa de migração de habitantes das cidades do interior e das zonas rurais para Fortaleza tem se reduzido nos últimos dez anos, em virtude das oportunidades de emprego nestas regiões e na Região Metropolitana da capital. Fora da RMF é pequena a criação de empregos gerados

pela política industrial, até mesmo porque a grande maioria das indústrias estão localizadas na RMF. A imigração tem mesmo o sentido de buscar municípios da RMF, tanto pela localização das indústrias como pelas grandes obras de infra-estrutura, como o SANEAR, o PRODETUR, o METROFOR e outras que absorvem a mão-de-obra sem qualificação. Mesmo assim, nos dias de hoje Fortaleza conta com uma população urbana de 2.141.000 habitantes, sendo a 5ª cidade brasileira em população.

O Centro, como região urbana fortalezense, conta na atualidade com 24.775 habitantes, apresentando um decréscimo de 30% em relação ao ano de 1991, quando sua população era de 30.679 habitantes. Pelo decréscimo apresentado com relação à população infantil, percebe-se uma fuga das famílias residentes na área que tem hoje a maioria de sua população classificada entre pessoas na faixa de 15 a 59 anos (67,33%).

As rendas dos habitantes são maiores na região leste e no Bairro Moura Brasil, enquanto que as menores rendas são localizadas na zona oeste do Centro.

6.5.2 ASPECTOS DO MERCADO IMOBILIÁRIO DA ZONA CENTRAL

A situação atual do centro urbano de Fortaleza, cuja estruturação físico-urbanística é montada sobre a resistência de um parcelamento de lotes estreitos e profundos, é de difícil adaptação às novas estruturas convenientes com a vida atual da metrópole. O processo de dispersão urbana comandado pela motorização e pela pressão imobiliária com vistas a terrenos mais amplos em áreas periféricas, obrigou o Poder Público a implantar infra-estruturas com este objetivo. As populações mais pobres, que até então resistiam na zona central, passaram a sentir de forma gradativa, o peso das taxas e aluguéis para financiar sua permanência nas zonas tradicionalmente urbanizadas do Centro. Este impasse, e o conseqüente esvaziamento habitacional, ensejou aos comerciantes a obtenção de aluguéis baratos para operar seus negócios nas estruturas abandonadas pelos antigos moradores. Estas estruturas ofereciam vantagens financeiras com custos operacionais mais baixos, se comparados aos novos aluguéis e taxas dos *shopping centers* da zona leste.

Com a saída das moradias, das âncoras econômicas e demais centros de emprego do velho centro, fugiram também suas atividades relacionadas como profissionais liberais, médicos, advogados, dentistas e muitas outras atividades que são normalmente os locatários das estruturas verticais utilizadas como escritórios. Nessa transição, o Centro perdeu também as atividades cívicas, de turismo, de lazer (existiam nos anos cinqüenta, cerca de 11 cinemas

funcionando na zona central) e cultura. Hoje a taxa de ocupação de salas na zona central é de cerca de 29%, com 71% ociosas. Este dado é de impressionar se compararmos com o ano de 1990, quando a taxa de ocupação de salas era de 100%. %.

Por outro lado, com respeito à atividade comercial, o Centro só oferece vantagens de conveniências e custos com aluguéis. Atualmente um espaço comercial no Centro segue o cálculo que toma como base o valor de R\$ 35,00/m² enquanto que em um *shopping* da zona leste este valor é de R\$ 2.000,00 (ABL - Área Bruta Locável).

7.0 - ASPECTOS URBANÍSTICOS ATUAIS DO CENTRO

7.1 O USO DO SOLO E A PERMANÊNCIA DO PARCELAMENTO HISTÓRICO

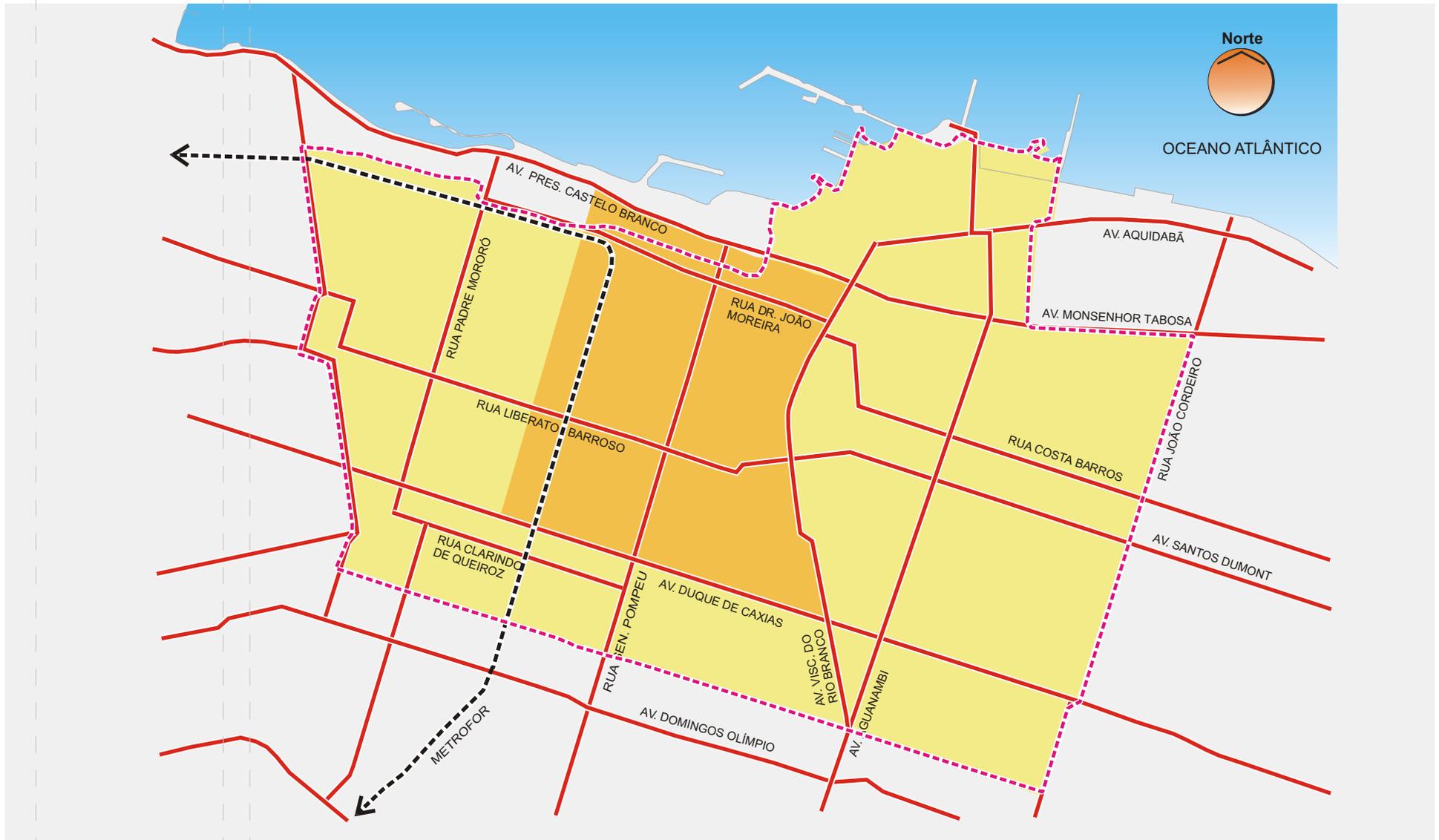
A lei de uso do solo vigente (MAPA Nº 22 – ZONEAMENTO DE USO DO SOLO ATUAL) para a cidade nos dias de hoje, considera a região do centro expandido como duas zonas concêntricas onde o núcleo central, denominado zona ZU-1-1, tem uma espécie de tratamento específico com respeito a liberdade de usos e taxas de ocupação. Entretanto, os estímulos não produzem atratividade aos empreendedores. A ineficácia da legislação, considerando-se uma zona em declínio comunitário, proíbe a construção de estacionamentos e obtém como resposta o florescimento de estacionamentos obtidos por demolição de estruturas históricas. Existe um parágrafo único do artigo 111, que, visando estimular a renovação urbana, concede a liberação da função do lote, do índice de aproveitamento e do gabarito até 95m. É uma condição que estimula a maximização do volume de construção. Paradoxalmente não observa-se nas últimas décadas, sinais da renovação e do crescimento esperados.

Também foram liberados recuos laterais e de fundos para terrenos situados em esquinas. Pelo menos até o 4º pavimento em terrenos de meio de quadra, não há exigências de recuos laterais, até os 12m de altura da edificação. Estes estímulos também não obtiveram resposta dos incorporadores.

É necessário chamar a atenção para um detalhe, que atualmente seria um limitador à revitalização. Novas formas e estruturas arquitetônicas, ou grupos delas, com eficácia para funcionar como inserção urbana de revitalização, tais como os complexos de uso misto, provavelmente não estão com suas tipologias contempladas nas regras atuais de uso e ocupação. Este fato reforça o critério de que a construção de uma nova legislação seja feita a partir da elaboração de um *master plan* urbanístico da zona e não sobre os abstratos zoneamentos.

Na zona ZU-1, que caracteriza o chamado Centro Expandido, envolvente do núcleo central, os limites são: ao norte a Av. Presidente Castelo Branco, ao sul a Rua Antonio Pompeu, a leste a Rua João Cordeiro e a oeste Avenidas Filomeno Gomes/Padre Ibiapina.

Aí são permitidos os usos de moradia, comércio e serviços, ao mesmo tempo em que é desestimulado o uso residencial unifamiliar. Nesta zona são autorizados os usos residenciais multifamiliares (torres) com índice 3 e gabarito permitido de até 95m, o que significa estímulo ao adensamento. Há estímulos também para o uso de térreos comerciais.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

Z U -1-1 (NÚCLEO CENTRAL): LIBERAÇÃO RADICAL DE USOS, TAXA DE URBANIZAÇÃO COM GABARITO PERMITIDO ATÉ ALTURA DE 95,0M. DESESTÍMULO À CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS

Z U -1 (CENTRO EXPANDIDO): LIBERAÇÃO RADICAL DE USOS, TAXA DE URBANIZAÇÃO COM GABARITO PERMITIDO ATÉ ALTURA DE 95,0M. DESESTÍMULO À CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS

- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- - - METROFOR
- - - LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 22 – ZONEAMENTO DE USO DO SOLO ATUAL

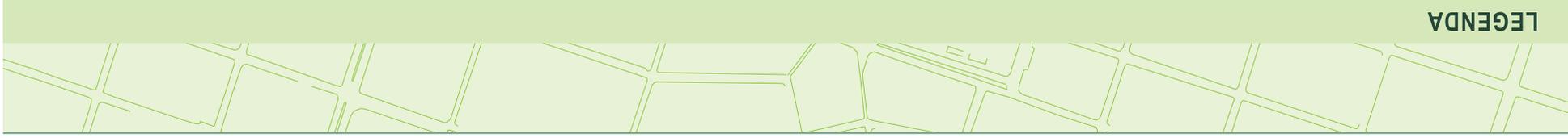
Com relação à zona do núcleo central histórico, há uma desproporção entre o uso do solo proposto e estimulado pelos planos diretores e regulamentações urbanísticas e o uso do solo de fato praticado na zona central (MAPA Nº 23 – MICROUSOS E ZONAS ESPECIALIZADAS). A atualidade e singularidade da questão, nos leva a usar critérios não comuns nas análises urbanísticas. Para o centro de Fortaleza com toda a vibração popular das ruas comerciais, cabe a utilização de padrões adequados para compreender os micros usos existentes em micro-zoneamentos legíveis aos consumidores. O Centro é caracterizado como uma região que compartilha seus usos em um tipo predominante de comércio homogêneo, que inclui principalmente, tecidos, confecções, móveis, e eletrodomésticos. Entretanto, no decorrer desses anos de adaptação ao consumo industrial, o Centro criou ruas de uso comercial especializado. Desta forma a Rua Pedro I passou a ser a rua do comércio de eletrônicos; a Rua Pedro Pereira se tornou a rua das óticas e vendas de relógios; a Rua São Paulo, em seu trecho próximo à Rua Senador Pompeu é a rua do pequeno atacado; a Senador Alencar é a rua dos plásticos; as ruas Major Facundo e Floriano Peixoto, ainda mantêm parte do seu comércio de tecidos; a Av. Duque de Caxias, no trecho entre Barão do Rio Branco e Imperador, é caracterizada como lugar de vendas de tintas; as ruas Barão do Rio Branco e Senador Pompeu, nos trechos centrais, são hoje os lugares de maior intensidade e variedade comercial, e o cruzamento das avenidas Duque de Caxias e Dom Manuel está se especializando na comercialização de mobilidade de escritório.

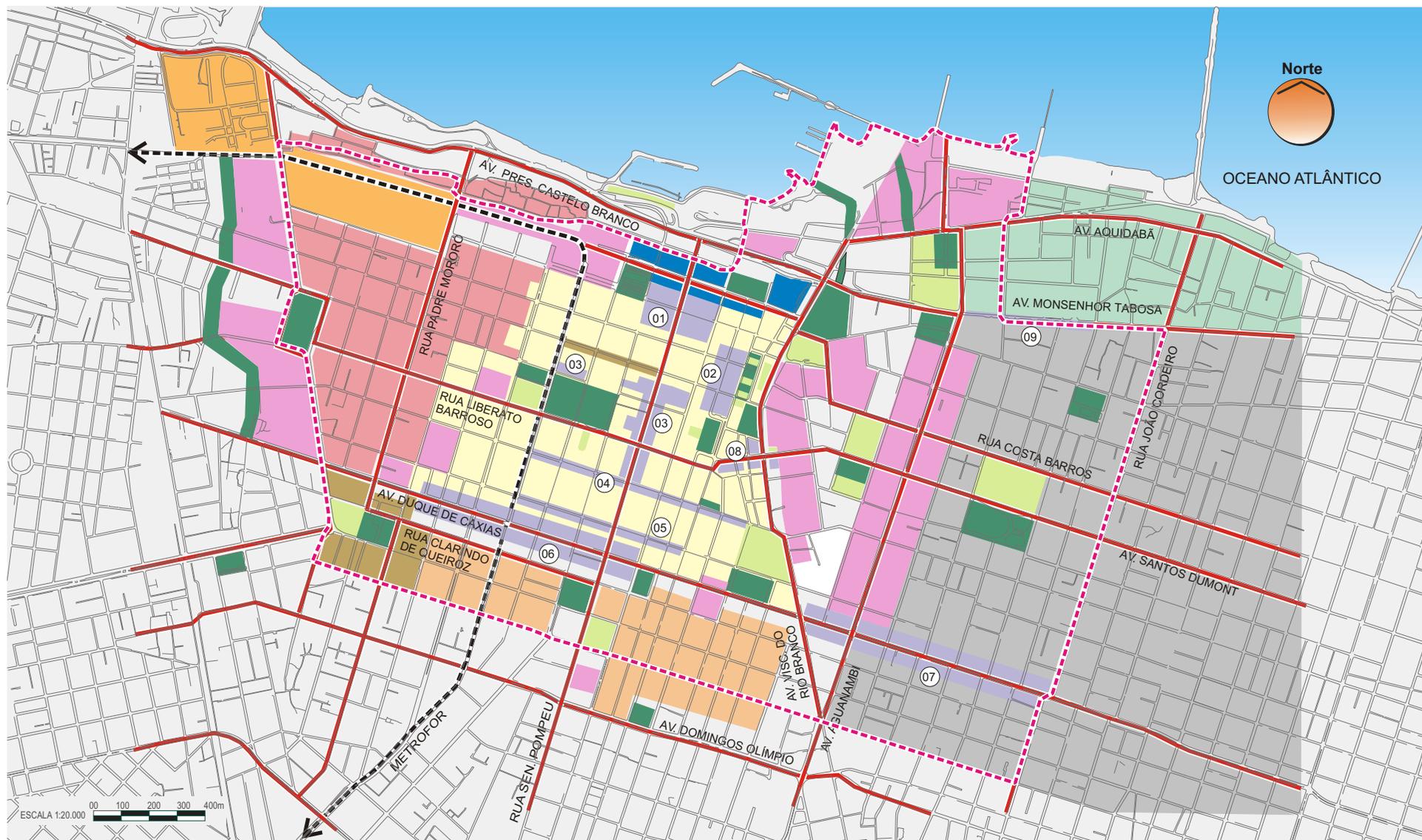
A discrepância entre o uso do solo proposto e o que está estampado exatamente na face mercadológica do problema, é a revelação de que as oportunidades oferecidas em termos de legislação não coincidem com o interesse dos empreendedores imobiliários relacionados com aqueles usos de capacidade regeneradora e muito menos com a restauração de vida comunitária. Os usos consequentes para esta regeneração, como a moradia, os centros de emprego e seus usos relacionados não chegaram a encontrar conveniências apoiadoras na zona central como ela é nos dias de hoje.

É evidente que a incapacidade de regeneração do tecido urbano da zona central, é explicada em grande parte pela dificuldade na questão fundiária, onde os parcelamentos estreitos e profundos não favorecem às operações de remembramento com vistas à adaptação dos programas atuais. Estes programas têm exigências relativas aos tamanhos de glebas que excedem à geometria das parcelas disponíveis. A rigor o uso do solo predominante na zona central é o comercial, acoplado com os usos de estacionamentos originários de demolições, os usos dos espaços públicos durante o dia e em menor significação o uso residencial. Numa

LEGENDA

-  **ATIVOS URBANÍSTICOS** E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS
-  PRAÇAS E ÁREAS VERDES
-  USOS PREDOMINANTES: RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES, SERVIÇOS E CÔMODOS, INSTALADOS EM CASAS TÊRREAS.
-  COMÉRCIO DE VAREJO DIVERSIFICADO
-  ZONA DE TRANSIÇÃO COM USOS RESIDENCIAIS UNIFAMILIARES, MULTIFAMILIARES, COMÉRCIO E SERVIÇOS.
-  ZONA DE TRANSIÇÃO COM ESTRUTURAS HISTÓRICAS E POTENCIALIDADES TURÍSTICAS.
-  **CORREDOR CULTURAL** (CONCENTRAÇÃO DE ARQUITETURAS HISTÓRICAS)
-  ÁREAS DE BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO
-  ÁREAS ESTRATÉGICAS PARA RENOVAÇÃO, ATUALMENTE EM DECLÍNIO E COM USOS INADEQUADOS.
-  USOS PREDOMINANTES: MISTOS, SERVIÇOS E RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES, INSTALADOS EM CASAS TÊRREAS.
-  COMÉRCIO DE ATACADO
-  USOS COMERCIAIS ESPECIALIZADOS (PREDOMINANTES)
-  01 PLÁSTICOS (TECIDOS, UTENSÍLIOS E BRINQUEDOS)
-  02 TECIDOS
-  03 CLUSTER DE SHOPPINGS, CONFECÇÕES, MÓVEIS E ELETRÓDOMÉSTICOS
-  04 ÓTICAS E RELOJARIAS
-  05 ELETRÔNICA
-  06 TINTAS, OFICINAS MECÂNICAS E EQUIPAMENTOS DE COZINHA
-  07 AUTOMÓVEIS, OFICINAS, HOSPITAIS E MATERIAL DE ESCRITÓRIO
-  08 CLUSTER DE ESCRITÓRIOS CLASSE "A" (TORRES)
-  09 COMÉRCIO DE ARTESANATO
-  SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
-  METROFOR
-  LIMITE DO BAIRRO CENTRO





FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

escala mais reduzida, há ocupações de espaços no centro com atividades de serviços públicos, instituições culturais e alguns museus. É verdade que ainda existem usos com atividades terciárias no Centro, mas este é um uso em declínio, uma vez que grande parte destas atividades âncoras se mudou para a zona leste, atraída por usos relacionados como aqueles de repartições públicas e instituições financeiras. A fuga dos escritórios é tão evidente que esvaziou inúmeras estruturas verticais desenhadas originariamente para este uso.

Novas estruturas que poderiam regenerar o ambiente competitivo da zona central apoiado em um bom uso do solo, requisitam exigências de âmbito contextual para sua implantação que por hora, ainda não existem, uma vez que é evidente a falência das estruturas de conveniências. Outro impeditivo para a instalação de atividades com capacidade de criar a vitalidade em todas as horas do dia e da noite é a ausência de um *masterplanejamento* que priorizasse as complementações infra-estruturais atualizadoras de sua competitividade de forma concreta. Isto demandaria a criação de protótipos reais e visíveis aos potenciais incorporadores, combinadas com operações compartilhadas, entre os setores público e privado, incorporando também medidas visando facilitar as transações imobiliárias relativas a estas propriedades fragmentárias da zona central. Em estudos e levantamentos realizados pelo Professor José Liberal de Castro, fica evidenciado que as parcelas imobiliárias da zona central mantêm-se há muito tempo em mãos das mesmas famílias proprietárias, o que significa que o cronograma possível para a comercialização individualizada destas parcelas não seria capaz de alimentar os novos programas construtivos, devido à reduzida dimensão média dos lotes.

Na situação atual do Centro é destacável o crescimento de um tipo de uso raramente proposto ou estudado em planos de gestão do desenvolvimento que são os usos comerciais que invadem os espaços públicos desempenhados pelo chamado comércio ambulante. É importante observar que esta forma de ocupação se torna, a cada dia, mais fixa e estável. Há uma força cultural estupenda ancorada na situação de histórica precariedade da região, que torna cada dia mais *natural* esta atividade invasora do espaço público, como se fora a persistência, nos tempos atuais, do caráter original da feira, dilatada para uma escala jamais imaginada para uma metrópole.

Essas atividades são onipresentes na zona central e *se dão, por conseqüência do tipo de planejamento fragmentado, em que questões de engenharia de tráfego e transporte se tornam hierarquicamente autônomas com respeito às questões urbanísticas mais gerais.* Somente desta forma é possível adotar a ocupação das praças principais do Centro com estacionamento

e terminais de ônibus. Por outro lado, somente uma comunidade fantasma, que já não vive ali, que já perdeu a urbanidade e que desconhece os princípios mínimos do compartilhamento da vida cotidiana na cadeia de espaços públicos, seria capaz de aceitar tal tipo de uso em praças públicas. Ao conceder esta solução a comunidade abriu mão do seu conforto no uso dos espaços de convivência e lazer. Ou por outra, realmente a inutilidade destes espaços com relação a seus usos originais, leva a população da cidade, que hoje já não reside lá, a aceitar esta forma de utilização das praças, hoje, signo da morte das comunidades centrais.

7.1.1 OS MICROUSOS DO SOLO NA ZONA CENTRAL

Uma caminhada pelo núcleo central revela uma categoria de uso do solo que normalmente não comparece nos inventários urbanísticos e que na capital cearense é notável e provocador. Caracterizamos como microuso pelo fato de que estas atividades ocorrem no espaço público, sem utilização de estruturas arquitetônicas e com uma característica fortíssima de cultura herdada das feiras que foram por tanto tempo preservadas, como forma mais popular de comércio praticado nas cidades interioranas. Este comércio funciona como complementos satélites do comércio formal que ocorre dentro das edificações térreas. Em princípio sua vibração no espaço público pode configurar situação de interesse para consumidores populares e visitantes que o observarão pelo lado da cultura popular nordestina. Entretanto os problemas daí decorrentes são insolúveis, uma vez que inclui um grande contingente de operadores, que produzem requisitos de usos de todos os equipamentos que a mão de obra comerciária formal também demanda, como lugares de higiene, assentos, mobiliário de apoio, etc. Isto tudo forma uma espécie de bloqueio à circulação dos demais e produz resíduos e sujeiras de difícil manejo.

O comércio de *camelôs* é ancorado nos fluxos de pessoas que os utilizam como fonte de produtos de consumo não previsto, que se dá de improviso ao passar. Portanto, é um comércio que se dá pela estrutura de conveniências onde o circulante faz seu percurso. Da mesma forma que o intenso comércio popular, esta atividade se nutre do sistema de terminais de ônibus na zona central, responsáveis por grande parte das caminhadas de passageiros em transbordo pela zona central.

7.1.2 MORADIA NA ZONA CENTRAL DE FORTALEZA

Historicamente o Centro já foi o cenário dominante da atividade residencial, até o momento em que, um conjunto de fatores, e entre eles as influências da motorização, conduziram, de forma gradativa, a cidade ao processo de expansão por dispersão urbana e à convergência das

novas periferias ao centro, por ônibus. Desta forma o centro urbano da Fortaleza atual sobrevive com a predominância da atividade comercial, cuja implementação gradativa se apoiou nas estruturas arquitetônicas residenciais térreas. Estas estruturas oferecem a vantagem da interface com o espaço público da rua, devidamente densificado por consumidores circulantes. Este processo de substituição do uso destas estruturas, terminou por retirar, de forma gradual, as oportunidades de manutenção das residências, uma vez que a tipologia local, das edificações residenciais térreas, diferentemente de cidades como São Luis, Recife, Belém ou Salvador, não incluía sobrados em quantidade, padrão pouco oportuno para as atividades do comércio. As edificações residenciais térreas são adequáveis ao uso comercial e os sobrados são eficientes para a manutenção de residências.

A realidade atual no que tange a moradias na área central revela que a tipologia arquitetônica em maior quantidade de unidades permanece ainda sendo a casa, sendo entretanto aquela em maior declínio. Em 1980 o centro tinha 73,24% de suas moradias em casas, que transformaram-se em 58,65% em 2000. Enquanto isso a modalidade de moradia em apartamentos cresceu de 26,76% em 1980 para 39,50% em 2000. É notavelmente decrescente a forma de moradia em cômodos (1,85%).

A maior concentração de moradias na área central está na zona leste, onde a proximidade da Aldeota e Meireles, já demandam situações de reconstrução por meio de torres, favorecida pelas facilidades de parcelas imobiliárias maiores, portanto mais adequadas à construção vertical e equipamentos de serviço e das estruturas de apoio à moradia.

A menor concentração de moradias por sua vez ocorre no Núcleo Central de uso comercial, o que é explicável pelo fato das estruturas arquitetônicas ali existentes terem maior demanda para usos de comércio que propriamente de moradias. A intensidade intermediária ocorre nas zonas pericentrais a oeste do Centro, outrora funcionando como áreas habitacionais vivificadas, onde resistem os padrões de casas urbanas centrais típicas. Estes exemplares se situam em ruas como Dona Tereza, Padre Mororó e Princesa Isabel. Em outros trechos pericentrais estes padrões ainda existem, porém com usos misturados entre habitação (em minoria) e serviços.

7.1.3 DENSIDADE HABITACIONAL DO CENTRO URBANO

O padrão de densidade habitacional média da zona central era de 56 hab./ha em 1991 e hoje é de 45 hab./ha. Como se pode observar ocorre um declínio de densidades em decorrência direta da fuga de moradores. Entretanto, se imaginarmos um projeto de revitalização urbana da

região, teremos que levar em conta o padrão universalmente desejável para adensar zonas centrais com boa relação entre habitação, trabalho, educação, lazer e serviços: 300 hab/ha. Isto equivale a dizer que há ainda muito espaço adensável para a obtenção de uma estruturação sustentada e eficiente.

Por este quadro sobre moradia na zona central pode-se concluir que a atual quantidade de população e densidade ali existentes não apresentam condições de sustentação econômica para a formação de um ambiente vitalizado e vibrante, com mistura de usos e espaço público compartilhado.

7.2 OUTROS BLOQUEIOS À REVITALIZAÇÃO

Os *ativos* urbanísticos ainda existentes na zona central estão atualmente mergulhados numa estruturação de baixa sinergia entre si e entre estes e os espaços públicos. Isto explica porque a estrutura configurada no desenho urbano da zona central desperdiça *elementos âncora* como ordenadores de uma possível reestruturação de atividades. Isto se dá por decorrência da destruição de conectividades fundamentais nos espaços públicos, empobrecimento da imagem urbana que se tornou incompatível com a escala metropolitana da capital fortalezense e conseqüente queda de atratividade para negócios diversificados, além daqueles que se caracterizam como comércio popular.

O uso do solo atual do centro urbano responde às necessidades que a região demonstra suportar, uma vez que a solicitação maior é a do comércio varejista. O padrão de uso e sua qualidade não requisitam usos complementares para sua realização, resumindo-se a restaurantes *self service*, cafés e bares, como atividades complementares predominantes. Por outro lado vale destacar que a cidade, por sua vez, nunca apresentou em seus planos diretores, preocupações com diretrizes e políticas de restauração ou proteção da vitalidade completa de seu centro. Nunca se experimentaram as concretizações de infra-estruturas de estímulo à alteração deste panorama, apoiadas em protótipos de uso misto apoiados por um conceito de mobilidade que produzisse conforto ao cidadão pedestre e estimulasse o baixo uso do automóvel. Isto incluiria também um plano de polinuclearização do tecido urbano central em comunidades caminháveis equipadas com todos os requisitos indispensáveis para a vida cotidiana, incluindo colégios, esporte, recreação, trabalho etc. Em outras palavras, uma estruturação gradativa com intenções de atrair projetos de complexos de uso misto e restaurar a vida de comunidades na zona central. Com tamanha quantidade de trabalhadores em um comércio tão intenso e variado, o centro já contém a clientela potencial de usuários de novos

espaços de comunidades locais. Naturalmente isto demandaria formas especiais de estímulo à aquisição e aluguel de moradia central a comerciários de forma prioritária e inicial.

7.3 A FALTA QUE A UNIVERSIDADE FAZ

Infelizmente o Centro de Fortaleza perdeu, com a construção do Campus Universitário do Pici, uma das suas âncoras potenciais mais fortes e qualificadoras que era a atividade universitária. Parte destas atividades se localizava no corredor do Benfica, com tendências de continuidade até a zona central. A atividade universitária, com todos os seus complementos urbanos, é uma grande matriz de atividades relacionadas que normalmente promovem a vitalidade do espaço público durante o dia e a noite.

Na época da transferência da universidade do Benfica para o Pici, os urbanistas europeus já expressavam fortes críticas ao tipo de desenvolvimento universitário em glebas isoladas, no padrão dos *campi*, caracterizando-os como guetos intelectuais. Eles indicavam as universidades localizadas em centros de cidade como as melhores formas de convivência entre um centro de conhecimento e a comunidade. A UFC, naturalmente sob forte influência americana, adotou este tipo de instalação isolada, gerando uma perda enorme para a cidade e para a própria universidade. Ironicamente, neste momento foi desperdiçado um programa completo para realizar aquilo que é rotineiramente repetido como reivindicação, por parte da comunidade federal: a revitalização do bairro universitário do Benfica, cujo esvaziamento foi provocado pela própria universidade ao promover a sua transferência.

7.4 O DESENHO URBANO ATUAL

A expressão *desenho urbano* aparece no âmbito urbanístico por volta dos anos cinqüenta. Criar formas de trechos de cidade amparados em procedimento projetual típico de desenho urbano, significa o esmero no tratamento de um conjunto de edifícios em que não só os sólidos e volumetria são desenhados com rigor como também os espaços entre as edificações recebem o mesmo padrão de tratamento. Um grande exemplo de trechos urbanos tratados com a arte do desenho urbano, é o sistema de intervenções realizados pelo Barão Haussman, em Paris, à época de Napoleão III. Ele foi o responsável pela concepção urbanística em que os *boulevards* e as edificações que os conformavam, mantinham um desenho coordenado, substituindo uma grande quantidade de edificações de origem medieval, que foram demolidas para dar lugar a estes conjuntos. Embora tenha produzido uma paisagem urbana de alta qualidade final, a intervenção de Haussman tornou-se símbolo do urbanismo de terra arrasada.

Em outras condições, quando a qualidade do patrimônio arquitetônico a ser substituído não justifica sua manutenção, e onde o grau de destruição e alteração predomina no estado geral de suas estruturas, uma visão correspondente a este procedimento de projeto é usual. Aplicando-se então estratégias, típicas do desenho urbano, planeja-se um conjunto contemporâneo de uso misto, onde o complexo edificado formado por uma composição de vários volumes, abriga vários usos, como moradias, hotéis, entretenimento e comércio de varejo, para obter, de forma coordenada, uma boa matriz de conveniências locais.

Entretanto podemos falar de desenho urbano ao destacar a qualidade de um conjunto edificado de origem histórica, mesmo construído em etapas diferentes, a partir de desenhos de diferentes arquitetos. É o caso de conjuntos de zonas centrais históricas. Neste inventário urbanístico cabe nos referir à qualidade de desenho urbano da Praça do Ferreira, em Fortaleza, no período dos anos trinta. Nesta época os componentes principais da cena como o Edifício Majestic, o Cine Moderno, o Hotel Excelsior, juntamente com o espaço da Praça com a Coluna da Hora, formavam uma unidade de composição com razoável elegância como pode ser constatado nas formas realçadas pelas fotografias da época. Outras fotos de ruas centrais fortalezenses do início do século revelam esta qualidade, infelizmente perdida a partir das demolições e intrusões de construções em desacordo com este padrão de desenho urbano. É interessante observar que a um bom desenho urbano corresponde sempre uma cadeia de espaços públicos de usos ativos. Normalmente esta forma de obter conjuntos construídos em escala urbana tem grande envolvimento com aspectos culturais, econômicos, sociais e físicos, operando com setores públicos e privados. Diferentemente, os edifícios individuais que rotineiramente se constroem na atualidade, raramente têm preocupações com a contextualidade e resultados coordenados de desenho urbano.

7.4.1 ESTRUTURAS RECICLÁVEIS (RETROADEQUAÇÃO ARQUITETÔNICA)

Com o tipo de desenvolvimento urbano ocorrido na zona central de Fortaleza, onde algumas funções se deslocaram para zonas periféricas e novas regiões da zona leste, muitos usos morreram e as estruturas arquitetônicas que apoiaram estes usos se tornaram edifícios abandonados, sub-utilizados ou parcialmente destruídos. Estes espaços arquitetônicos, são ativos urbanísticos fundamentais para ensejar uma regeneração urbana que se coordene a partir da reconstrução comunitária. Eles poderão ser fundamentais para a complementação dos programas formadores de estruturas de usos mistos, com os papéis de hotel, residência, escolas, centros culturais e outros programas do gênero. Entre as estruturas mais notáveis e

passíveis de retroadequação com usos atuais, ou substituição de usos, por atividades mais amigáveis com a revitalização urbana, estão alinhados como principais:

- Hotel Savannah;
- Excelsior Hotel;
- Palacete Ceará;
- Lord Hotel;
- Edifício Sul América;
- Edifício São Luiz e seu Cinema;
- Conjunto Arquitetônico da Estrada de Ferro;
- Fabrica de Tecidos Santa Isabel;
- Terreno da velha Fábrica de Tecidos da Av. Duque de Caxias, na esquina com a Rua Sólon Pinheiro;
- Edifício da antiga Fábrica Diogo, na Rua Princesa Isabel;
- Conjunto da antiga Fábrica Arakem, na Av. Duque de Caxias;
- Vários edifícios de escritórios instalados no núcleo central, que hoje estão sem ocupantes;
- Seminário da Prainha;
- Teatro São José;
- Forte de Nossa Senhora da Assunção;
- Iracema Plaza;
- Antiga Alfândega, no Poço da Draga; e
- Prédio do DNOCS na Praia de Iracema.

Sobre o assunto vale aqui observar que, do ponto de vista urbanístico, o papel de requalificação que estes *ativos* arquitetônicos podem desempenhar, está circunstanciado à reordenação da região com relação à conveniência harmonizada de usos formadores de uma nova geografia dinâmica e vitalizada. Lamentavelmente, qualquer tentativa isolada de proceder uma retroadequação de edifícios nesta condição, situados dentro de zonas urbanas deprimidas, sem a devida regeneração desta geografia, é passível de fracasso.

7.5 OS SINAIS VISÍVEIS DE PERDA DE QUALIDADE URBANA DA ZONA CENTRAL

A zona central da Cidade de Fortaleza apresenta hoje sinais legíveis de sua decadência como matriz de intercâmbio e centro urbano com caráter cívico, financeiro e cultural. Os aspectos universais que conferem vitalidade em todas as horas do dia não são facilmente reconhecíveis na estrutura urbanística do centro fortalezense. Entretanto é necessário reconhecer que a

vitalidade decorrente da intensidade da atividade comercial de predominância popular, durante o expediente de compras, está presente de uma forma que poucas vezes se observa em centros urbanos. É verdade também que o centro concorre bravamente com os *shopping centers* em vendas, como já foi comprovado, principalmente nos períodos de pico de vendas como o fim de ano e as festas natalinas. Isto talvez torne aparentemente inadequada a expressão revitalizar quando nos referimos ao centro de Fortaleza. Por outro lado, ao falar-se de *revitalização* considera-se o equilíbrio entre as atividades diversificadas que promovem a mistura de usos geradora de vida no espaço público em qualquer hora do dia ou da noite e desta forma a tarefa de revitalizar está identificada com o caso de regeneração da matriz de intercâmbio completa. Esta condição, obviamente, não pode ser obtida com a monofuncionalidade apoiada no comércio de varejo. Neste caso consideramos não somente as transações comerciais mas também as inúmeras formas de trocas que incluem o convívio comunitário, a educação, a vizinhança, o lazer compartilhado no espaço público, as atividades culturais e artísticas e muitas outras. Estes sistemas de atividades interrelacionadas podem atrair usuários e dizem respeito a todos os cidadãos bem como os visitantes e aqueles que chegam à cidade com planos de empreender.

Pode-se relacionar inúmeros aspectos apresentados pela paisagem urbana da zona central que revelam clara demanda de regeneração:

- Falta de limpeza e boa manutenção dos espaços públicos, coisa que provoca nos usuários pouca satisfação e insegurança;
- Conforme a situação física atual, o centro produz, principalmente à noite e em finais de semana, a sensação de insegurança e ameaça. Ao mesmo tempo seu ambiente não transmite sensação de relaxamento para reduzir a ansiedade e *stress* do cotidiano do trabalho;
- Ausência de vida familiar e dos conseqüentes usos relacionados que normalmente criam cenários favoráveis ao compartilhamento, à segurança e ao sentimento de pertença, protegendo o espaço público pelos olhos da comunidade e conferindo identidade ao bairro;
- Queda da função de foco geográfico de todos os cearenses, onde muitos já não são seus residentes, e já não o definem como sua comunidade;
- O Centro já não é o lugar em que o habitante sinta estar participando no foco dos últimos e importantes eventos, das atividades cívicas e das modas. Esta é uma qualidade característica de excelência dos modelos de lugar de troca centrais históricos. Este papel hoje é desempenhado pelas regiões mais ricas da zona leste;

- No Centro, já não há densidade relacionada com atividade de forma a produzir viabilidade de mobilidade e estacionamentos. Estacionamentos confortáveis e viáveis são favorecidos pelo compartilhamento em diferentes horas do dia e da noite. Dificilmente seriam concretizados no Centro, uma vez que os focos de comunidades históricas estão esvaziados de usos mistos, são desertos noturnos desconectados entre si;
- Os valores estéticos da zona central foram altamente abalados pela decadência física e de uso, de maneira a não ser mais um lugar matriz de intercâmbios, mudanças e surpresas e sim, exclusivamente um espaço de mercado popular;
- O Centro não é mais a bacia de captação de pedestres que foi até os anos cinqüenta. Caminhar na região já não é uma atividade prazerosa e as classes mais abastadas só toleram circular ali no automóvel. Isto reduz a característica saudável do espaço público de uma boa vizinhança;
- Não há um sistema adequado de transporte público para a zona central, reduzindo as possibilidades de dispensar o uso do carro, o que o fragiliza como lugar de trocas atraente para moradores e visitantes;
- É notável a ausência de restaurantes, equipamentos especiais, serviços, de forma que os habitantes de Fortaleza e vizinhanças possam ser atraídos;
- É reduzida, nos dias de hoje, a atratividade e a presença de turistas uma vez que foram obscurecidos ou destruídos, um grande número de lugares ou estruturas cívicas singulares. Os exemplares que resistiram não se encontram em situações economicamente viáveis e urbanisticamente visíveis e memoráveis;
- Ninguém deseja morar num lugar onde se sente sem os elementos físicos da boa orientação e da acessibilidade decorrentes de uma organização do ambiente físico. O centro não é mais um lugar de encontro de todos ou o lugar onde muitos vão para ver outras pessoas e serem vistos também;
- O Centro urbano de Fortaleza não é hoje um lugar para fazer e encontrar amigos e conveniências relacionadas com a vida gregária em momentos estimulantes;
- O Centro já não é um lugar inspirador para residir e criar filhos;
- Falta ao Centro a tranqüilidade da vida residencial misturada com as conveniências da geografia focal, como um lugar de atividades convergentes e diversificadas;

- Faltam também ao Centro de Fortaleza as facilidades e confortos indispensáveis para a população que ali trabalha;
- Não são visíveis na zona central, o conjunto de oportunidades favoráveis à atração de novos moradores;
- À exceção da associação de lojistas não se vislumbra no centro a envolvimento comunitária das pessoas com os problemas locais; e
- O Centro não apresenta cenas de vida compartilhada com a presença de velhos e crianças, nem oferece escolhas de moradias diversificadas em tipo e preço.

7.5.1 CENTRO NÃO CONFIGURA MAIS UM SISTEMA DE COMUNIDADES

A atual estruturação urbana da zona central combinada com os tipos de atividades ali desenvolvidas, forma uma matriz incapaz de recuperar sua completa vitalidade como cenário de intercâmbio principal. Embora mantenha ainda uma mistura de microssos, o centro urbano tornou-se, com a fuga de inúmeras âncoras econômicas, uma zona, praticamente, monofuncional com predomínio do uso comercial e suas atividades diretamente relacionadas. Entre estas atividades podem ser anotados os restaurantes do tipo *self service*, bares, estacionamentos improvisados com demolições de estruturas históricas e escritórios de contabilidade, advocacia comercial e representações comerciais. É destacável a presença quantitativamente surpreendente de casas de bingo, o que é um indício do tipo de papel desempenhado pelo centro à noite, em sua vacuidade econômica.

Há pelo menos cinqüenta anos não se criam estímulos nas regiões outrora configuradas como comunidades centrais, para que ali ocorram a adaptação e o desenvolvimento de comunidades diversificadas que possibilitem, entre outros, a existência dos seguintes aspectos: uma mistura de usos; uma variedade de opção de empregos; oportunidades sociais e recreacionais, e uma boa disponibilidade de amenidades dentro de um raio pedestre das urbanizações residenciais.

Somente a poucos anos surgiram iniciativas, como a Ação Novo Centro, ainda com pouco alcance, visando realçar a qualidade da comunidade central, por meio do melhoramento das características mais visíveis do ambiente construído, cuidando das fachadas dos elementos arquiteturais e da paisagem urbana. Faltam políticas que possam vir a encorajar um movimento de pedestres confortável e seguro, que venha a facilitar a interação comunitária e promover a segurança no espaço público, resultados que dificilmente serão obtidos apenas com recuperação de fachadas.

A região central perdeu também sua capacidade de expressar identidade de bairro. O caráter histórico das comunidades, em seus restos de estruturas ainda existentes, não têm mais eficiência para encorajar o desenvolvimento de novas vizinhanças que possuam seu próprio e essencial sentido de lugar. Não existem grandes atrativos equilibradamente distribuídos na cadeia de espaços públicos, nem grandes fluxos e conectividades por proximidade entre lugares de trabalho, residências, varejo, escolas, parques e outros serviços.

7.6 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

O centro urbano de Fortaleza, considerando-se os limites das Avenidas. Presidente Castelo Branco e das Ruas Senador Pompeu, Pedro Pereira e Sena Madureira, é o núcleo histórico principal, que teve sua estruturação física concretizada no decorrer do século XIX. Na passagem para o século XX, a cidade teve ampliada sua urbanização nos limites antecipados por Adolfo Herbster por meio dos *boulevards*, atuais Avenidas do Imperador, Duque de Caxias e Dom Manuel. À exceção das arquiteturas de chácaras, situadas nos corredores históricos que convergiam para o centro, todos os exemplares arquitetônicos e urbanísticos de importância patrimonial histórica, se concentram nesta região limitada entre os *boulevards* (MAPA Nº 24 – LOCALIZAÇÃO DE OBRAS DE VALOR PATRIMONIAL HISTÓRICO). Na obra de Antonio Bezerra, intitulada *Descrição da Cidade de Fortaleza*, o fato mais notável é a quantidade de edificações e serviços inaugurados na cidade à altura da segunda metade do século XIX.

O processo de urbanização e crescimento experimentado por Fortaleza nos últimos cinquenta anos, foi de tal forma avassalador, que levou de roldão grande parte deste patrimônio. O progresso em sua forma imposta à cidade, foi o argumento da destruição, uma vez que a adaptação do Centro às funções comerciais concentradas, exigia flexibilidades que as singelas arquiteturas residenciais não podiam oferecer. As solicitações de espaço de circulação e manobra para automóveis e sistemas de transportes coletivos apoiados em ônibus, bem como adaptações físicas para operações de carga e descarga, violentaram tremendamente as arquiteturas históricas da zona central. Nos casos mais radicais destes novos requisitos, é notável a ação destrutiva imposta pela necessidade de estacionamentos, que levou grande parte dos proprietários a optar por este uso a partir da demolição de construções históricas.

A monofuncionalidade instalada na zona central, por meio do uso comercial predominante, não requisita, como atividade complementar, a atividade habitacional, uso original da maioria das estruturas arquitetônicas históricas, o que as torna restritivas aos novos usos. A este impasse a



ESCALA 1:20.000

LEGENDA

- | | | | | |
|--|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 ESTAÇÃO JOÃO FELIPE 02 CADEIA PÚBLICA (CENTRO DE TURISMO) 05 SECRETARIA DA FAZENDA 10 SOCIEDADE UNIÃO CEARENSE 13 BANCO FROTA GENTIL 14 PRAÇA GENERAL TIBÚRCIO (PRAÇA DOS LEÕES) | <ul style="list-style-type: none"> 15 IGREJA NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO 16 PALÁCIO DA LUZ 17 PALACETE CEARÁ 18 CINE SÃO LUIS 19 ANTIGA ESCOLA NORMAL (IPHAN) | <ul style="list-style-type: none"> 06 TEATRO SÃO JOSÉ 07 FACHADAS DO SEMINÁRIO DA PRAINHA 08 GALPÕES DA ESTAÇÃO JOÃO FELIPE 12 IGREJA DE SÃO BERNARDO 23 INSTITUTO DO CEARÁ | <ul style="list-style-type: none"> 03 PASSEIO PÚBLICO 04 FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO 09 PALACE HOTEL 11 SOLAR FERNANDES VIEIRA (ARQUIVO PÚBLICO) 20 TEATRO JOSÉ DE ALENCAR 21 PALACETE CARVALHO MOTA (DNOCS) | <ul style="list-style-type: none"> 22 ASSEMBLÉIA PROVINCIAL (MUSEU DO CEARÁ) SEM TOMBAMENTO SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL METROFOR |
|--|---|--|---|---|

MAPA Nº 24 – LOCALIZAÇÃO DE OBRAS DE VALOR PATRIMONIAL HISTÓRICO

cidade tem respondido com a demolição ou abandono, quando é o caso de edifícios de uso público, hoje mergulhados num ambiente sem sinergia com sua destinação original.

A situação dos edifícios culturais e monumentos das zonas centrais é dramática devido ao seu isolamento imposto pela nova circunstância urbana, acentuada pelos usos comerciais diurnos e estacionamentos complementares criados a partir da destruição.

A forma adequada de proteger o patrimônio histórico construído, além do tombamento, são os usos atuais e as vizinhanças com atividades habitacionais e seus complementos, preferencialmente aqueles que produzem espaços públicos vitalizados de dia e de noite.

Qualquer projeto de revitalização da zona central deverá levar em conta os *ativos* históricos como componentes ordenadores das novas estruturações, onde as inserções de novas estruturas promovam sua presença na formação de *clusters* diversificados, harmonizando formas tradicionais e novos conjuntos arquitetônicos, para obter como resultado final as novas geografias de conveniência e intercâmbio.

7.6.1 O TRABALHO DA ONG AÇÃO NOVO CENTRO ARTICULADO COM O INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN)

No tocante à preservação das estruturas arquitetônicas de importância patrimonial e histórica do Centro, há de se destacar como iniciativa positiva e de efeitos já visíveis, a obra empreendida pela ONG *Ação Novo Centro* harmonizada com a orientação técnica do IPHAN, visando a restauração de fachadas. A ONG vem atuando desde 1999 sob a coordenação da arquiteta Maria Clara Nogueira Paz. Foi criada por instituições ligadas ao comércio, indústria e serviços atuantes na área, com o objetivo de colaborar em um aspecto fundamental de sua requalificação. A tarefa é realizada por meio da recuperação dos aspectos visíveis das estruturas, que em última instância, são os elementos que definem o espaço público.

Até a data de hoje foram elaborados 57 projetos, notadamente nas cercanias da Praça do Ferreira e Praça dos Leões. Sua execução se dá pela inter-colaboração entre a ONG e os proprietários, onde a primeira fornece o projeto devidamente especificado e os proprietários investem na pintura e recuperação.

7.6.2 A PROTEÇÃO DE PANORAMAS E ASPECTOS CÊNICOS

Os planos diretores já realizados para a Cidade de Fortaleza nunca levaram em conta as necessidades de proteção das paisagens especiais e dos panoramas preserváveis. Por conta disso as legislações não contemplam a necessidade de dominar o controle das volumetrias de construção em situações típicas destas qualidades paisagísticas. Com esta situação já perdemos muitas destas condições, e uma das últimas está configurada na autorização para construção de duas edificações na Praia de Iracema, em situação frontal ao prédio de propriedade do DNOCS. Com a inserção das duas novas construções se perdeu para sempre a vista histórica do mar de Fortaleza, contemplável do nível do patamar da Igreja da Prainha, no início da Av. Dom Manuel. Outras situações poderão ser devidamente anotadas para que as formas de ocupação e construções futuras não venham a destruir os panoramas de valor paisagístico.

Ente as *promenades* de importância visual e paisagística, merecem ser preservadas e correm riscos, as seguintes:

O panorama marítimo a partir do conjunto do Passeio Público e do Forte de Nossa Senhora da Assunção; a perspectiva da Rua Castro e Silva com a Catedral como foco central; a visão do por do sol a partir do Poço da Draga e das pontes Metálica e dos Ingleses; o patamar da Igreja da Prainha e sua vista parcial; as visões da Catedral a partir da passarela do Centro Dragão do Mar; o panorama do conjunto Prainha/Praia de Iracema visto a partir da elevação da via Presidente Castelo Branco à altura do IML e do pátio de manobras da ferrovia; a vista, a partir da Av. Alberto Nepomuceno, do lugar de origem da cidade. Este lugar em especial está a demandar sua abertura a toda a população, o que não pode ser concretizado graças ao bloqueio causado pela presença ali, de um uso industrial privado.

7.6.3 AS LEIS DE PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO, AS REVITALIZAÇÕES CONTEXTUAIS E OS NOVOS USOS PARA AS ESTRUTURAS ANTIGAS

No âmbito federal, o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tem sua ação organizada por regulamentação a partir do Decreto-lei número 25 de 30 de novembro de 1937.

Em seu Capítulo I: *"Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico."*

Parágrafo 1º - Os bens a que se refere o presente artigo só serão considerados parte integrante do patrimônio histórico e artístico nacional depois de inscritos separada ou agrupadamente num dos quatro Livros do Tombo, de que trata o Art. 4º desta lei.

Parágrafo 2º - Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela Natureza ou agenciados pela indústria humana".

E mais adiante em seu artigo 17: "As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum, ser demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinqüenta por cento do dano causado.

Parágrafo único: Tratando-se de bens pertencentes à União, aos Estados ou aos Municípios, a autoridade responsável pela infração do presente artigo incorrerá pessoalmente na multa.

Artigo 18º - Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de cinqüenta por cento do valor do mesmo objeto."

Já a lei estadual que dispõe sobre a proteção ao Patrimônio Histórico e Artístico do Ceará, declara em seu artigo 2º: "*Constitui o patrimônio histórico e artístico do Ceará, os bens móveis e imóveis, as obras de arte, as bibliotecas, os documentos públicos, os conjuntos urbanísticos, os monumentos naturais, as jazidas arqueológicas, as paisagens e locais cuja preservação seja do interesse público, quer por sua vinculação a fatos históricos memoráveis, quer por seu excepcional valor artístico, etnográfico, folclórico ou turístico, assim considerados pelo Departamento do Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura, ouvido o Conselho Estadual de Preservação do Patrimônio Cultural - COEPA e decretado o tombamento por ato do Chefe do Poder Executivo, na forma do estabelecido no Capítulo II desta lei."*

E mais adiante: "Parágrafo 3º - Os bens tombados não poderão, em caso algum, serem demolidos ou mutilados, nem, sem prévia licença do Departamento do Patrimônio Cultural, serem reformados, pintados ou restaurados, sob pena de multa correspondente ao dobro dos custos da reparação do dano causado e sem prejuízo das sanções civis e penais previstas no Código Penal.

Parágrafo 4º - Sem prévia autorização do Departamento de Patrimônio Cultural, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer demolição ou construção que lhe impeça a visibilidade, nem nela colocar anúncio ou cartazes, sob pena de ser mandado destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do mesmo objeto."

Atualmente a Cidade de Fortaleza possui um total de 23 bens arquitetônicos tombados, sendo 7 pelo Governo Federal e 16 pelo Governo Estadual.

Apesar da reconhecida importância dos procedimentos de tombamento como forma de proteção das arquiteturas históricas, há necessidade de medidas de revitalização contextual da zona urbana central, para fazer com que estas estruturas, ao se situarem na nova geografia, atualizem seus papéis e recuperem a dignidade de seus usos. Ao mesmo tempo, a própria recuperação destas arquiteturas tem capacidade própria para influir no processo de revitalização. Daí poderá se concluir que um procedimento combinado entre recuperação de estruturas, como a *Ação Novo Centro* vem desenvolvendo, com os processos de tombamento e as revitalizações contextuais será a mais eficiente estratégia de obter a proteção do patrimônio histórico.

7.7 ATIVOS URBANÍSTICOS E ZONAS DE IMPORTÂNCIA - ESTRATÉGICA PARA UMA POSSÍVEL REVITALIZAÇÃO

Tomando de empréstimo um termo de uso comum nas técnicas contábeis, designamos *ativos urbanísticos* àqueles componentes do tecido urbano que retêm grande potencialidade para funcionar como sítio de estruturas requalificadoras ou que simplesmente representam patrimônios de alta qualidade como natureza ou como artefato. Muitos destes no entanto, se encontram em situação de degradação, mau uso ou subutilização, devido à queda de qualidade do contexto. Outros estão totalmente vazios de significado como geografia de oportunidades. Consideram-se também nesta categoria os espaços públicos ou equipamentos públicos onde a municipalidade ou o poder estadual investiram recursos significativos, onde, entretanto, a geração de benefícios sociais, culturais ou físicos ficou a desejar, em decorrência de sua situação contextual. Ainda se incluem nesta relação, as obras ou projetos que consomem recursos também consideráveis e que não atingiram o grau máximo de eficiência de planejamento quando se verifica sua serventia relacionada com a qualidade e o uso predominante no ambiente circundante. Seria desejável que o planejamento visando recuperar a capacidade de competição da zona central, criasse novas estruturas de ancoragem para estes ativos como forma de reconstruir com eficácia a nova matriz de conveniências. Esta

também seria uma forma de promover correções sobre o uso de recursos públicos relacionando de maneira objetiva os custos e os benefícios. Seria importante incluir entre estes ativos, os componentes que não têm valor quantificável como vistas tradicionais, panoramas paisagísticos, elementos da memória coletiva, etc.

A seguir faremos uma relação destes ativos urbanísticos e de seu papel potencial num processo de revitalização (MAPA Nº 21 – LOCALIZAÇÃO DOS ATIVOS URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO).

7.7.1 PARQUE PAJEÚ/VILA ROMERO/PARQUE DA CRIANÇA E PRAÇA CORAÇÃO DE JESUS

Grandiosa e única oportunidade de instalação de um parque natural da Cidade de Fortaleza apoiado em usos arquitetônicos qualificados, a área se encontra ainda hoje refém de um uso incompatível (comércio atacadista), formando a partir desta situação um grandioso bloqueio ao redensolvimento da zona central. (MAPA Nº 21 – LOCALIZAÇÃO DOS ATIVOS URBANÍSTICOS, ÁREAS ESTRATÉGICAS E BLOQUEIOS À URBANIZAÇÃO E MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS) Entretanto, uma solução possível para sua realização definitiva, só poderá ser materializada com a adoção de uma estrutura arquitetônica em toda a sua fronteira, para abrigar um complexo de uso misto com habitações e serviços de apoio. É esta a forma adequada de construir um parque urbano conferindo-lhe segurança e compartilhamento comunitário. Como dizia Jane *Jacobs*, os parques precisam ser amparados constantemente pelos *olhos da comunidade local* sob pena de se tornarem espaços marginais. As possíveis construções lindeiras no *Vale do Pajeú*, além de colaborarem com a requalificação demográfica da zona central, poderão ser oportunidades de recapturação de investimentos públicos por meio de operações coordenadas entre os setores público e privado.

Para a realização de projetos e operações deste tipo, se torna imperativa a observação do novo *Estatuto da Cidade* e a revisão consistente da legislação urbana, bem como a velocidade dos procedimentos para viabilizá-los.

O sistema compreendido na extensão central do vale, inclui a área da Cidade da Criança e Praça do Coração de Jesus, mergulhada também no declínio como vizinhança central. Essa região era, à época da vila original, a Lagoa do Garrote. Durante os anos quarenta e cinquenta, o parque tinha grande vitalidade e boa frequência por parte de vários segmentos sociais da população. A partir da grande expansão de Fortaleza, a complexidade dos sistemas de transportes levou à adoção da Praça do Coração de Jesus como terminal de ônibus. Todos

estes fatores entrelaçados com aqueles próprios das radicais transformações da zona central, levaram este recanto da cidade a se degradar como espaço público, perdendo seu contexto comunitário, sua imagem urbana e os elementos que lhe conferiam o clima de proteção e segurança .

7.7.2 CORREDOR DA AVENIDA DOM MANUEL

Velho logradouro do conjunto de *Boulevards* criados por Adolfo Herbster, sendo também a conexão principal com a zona sul, a Av. Dom Manuel (MAPA Nº 19 – O CENTRO E A REDE PERIFÉRICA DE *SHOPPING CENTERS* E MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS) e sua tradição urbana, estão hoje mergulhadas em profunda decadência e desvalorização. Sua inclusão como potencial corredor de redesenvolvimento urbano, aproveitando as influências da zona do Centro Dragão do Mar e o futuro Centro de Eventos e Feiras, poderá ser realizada a partir do estímulo sinérgico a ser desempenhado também pela oportuna vizinhança do potencial Parque Pajeú, com seus novos usos. O corredor da Dom Manuel, desta forma, poderá ser restaurado, apoiado num transporte público eficiente e estações situadas em nós de atividades onde predominariam lugares de trabalho, comércio, habitação, hotéis e pousadas.

7.7.3 CORREDOR MONSENHOR TABOSA E PINHÕES

Área de reconhecido sucesso comercial, que apresenta de forma espontânea uma vida local baseada em uso misto (comércio, moradia, serviços e pequenas indústrias) e que poderia desenvolver uma intensificação de usos, como forma de vitalizar o espaço público, apoiar o *Village* da Praia de Iracema (distância média de apenas 500m) e definir a preservação definitiva do panorama da orla por meio de construções escalonadas. Na nova mistura de usos mistos teria fundamental importância a implantação de escritórios classe A, permitindo a viabilização por meios privados, de estacionamentos estruturados, que poderão compartilhar seu espaço com o uso noturno do lazer.

Dentro deste âmbito seria possível concretizar um *Promenade* com uso comercial de varejo fino e gastronomia na seqüência que liga a Av. Monsenhor Tabosa ao Mercado dos Pinhões, que poderia ser reintegrado com sua outra metade, atualmente no Bairro da Aerolândia.

A estrutura do corredor da Av. Monsenhor Tabosa poderá ganhar ainda mais atratividade no momento em que sejam configuradas situações atraentes e confortáveis para uso do trecho da orla situado entre as duas pontes. Nasceria desta forma, uma polarização com capacidade de

intensificar o papel do espaço público de circulação do Centro Dragão do Mar como cursor de apoio à conectividade entre o comércio da Av. Monsenhor Tabosa e a Praia de Iracema, conforme os propósitos de seu desenho original.

7.7.4 PRAIA DE IRACEMA

Embora esta região urbana esteja fora do perímetro da área de trabalho deste diagnóstico, incluímos alguns pontos de análise sobre a área da Praia de Iracema uma vez que sua influência contextual em relação ao centro é inegável (MAPA Nº 19 – O CENTRO E A REDE PERIFÉRICA DE *SHOPPING CENTERS* E MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS) Qualquer futura solução que pretenda revitalizar a zona central há de considerar sinergias com a Praia de Iracema e com o Bairro da Prainha.

A antiga Praia do Peixe, outrora lugar de pescadores e de trabalhadores do velho porto, sofreu a invasão de moradias praianas de classe média por volta das décadas de trinta e quarenta. Este tipo de desenvolvimento, entretanto, não se estabilizou e durante as décadas de cinquenta, sessenta e setenta a Praia de Iracema permaneceu caracterizada como bairro boêmio em estado permanente de relativo abandono. De qualquer forma era um bairro de vida bucólica e bem adaptada pelos moradores originais e outros que vieram a ocupá-la depois da transferência do porto. As estruturas dos dois *piers* deixadas aí em ruínas, serviam de atrativos paisagísticos e ponto de encontro de aficionados da pesca, artistas e boêmios. Mesmo assim, esta região sofreu ameaças de destruição de seu *village*, a partir da cobiça de empreendedores, visando transformá-la numa área de arranha-céus, como acontece comumente em qualquer área urbana em frente ao mar. A heróica resistência da população, conteve a continuidade do processo de verticalização, entretanto esta ameaça potencial, continua. Para combater esta tendência e afirmar o bairro como um lugar de importância cultural e turística, foram idealizadas as obras do Centro Dragão do Mar e da reforma da Ponte dos Ingleses, como tentativas de afirmar um caráter predominante que justificasse a manutenção do padrão do *village*. Entretanto a ausência de políticas urbanas de apoio à atividade turística combinada com os saudáveis objetivos de estabilizar a permanência da comunidade local, terminou por promover a decadência precoce da zona da Praia de Iracema.

A área está fortemente ameaçada pelos maus usos atuais, que têm provocado fortes reações da opinião pública. Neste caso pode se identificar a grande falha no processo de condução urbanística de seu desenvolvimento recente, pelo fato de não ter sido apoiada a função habitacional em suas cercanias, dentro de um raio de alcance na medida pedestre, preservando

o caráter de seu *village* e lançando mão de meios para estabilizar uma comunidade real. Naturalmente a saída para implantação de habitações complementares não poderá ser efetuada pela verticalização em substituição ao *Village* histórico e sim pelo estímulo à construção de uso misto com alta densidade nas zonas periféricas, dentro de um raio de caminhabilidade tolerável, apoiado num sistema de transporte local com caráter alternativo. O uso misto possibilitaria a criação de uma rede de estacionamentos viáveis, compartilhados (uma vez que o uso misto produz demanda de vagas em todos os horários do dia e da noite, por usuários diferentes), privados, implantados de forma periférica e conectados com o transporte local. Desta forma o *Village* poderá ser restaurado como comunidade local sem perder as oportunidades de desenvolvimento, lazer e recepção turística. A presença de moradores é a única forma reconhecida universalmente pra impedir usos incompatíveis e queda de vitalidade.

Entretanto nada será possível na região sem a retirada do tráfego de passagem, e fazendo com que o tráfego local de veículos a permanecer na região, seja adaptado ao regime de *tráfego calmo*, onde se estimula a moderação de velocidade e se ampliam os espaços de circulação de pedestres. O conjunto final deve ser apoiado em microarquiteturas dos espaços públicos, arborização e mobiliário urbano. O caráter de tráfego calmo só se imporá se integrado com a transferência do tráfego de passagem que liga a zona leste ao Centro, através da Praia de Iracema. Essa alteração reduzirá substancialmente a quantidade de veículos a circular na Praia de Iracema, e o espaço ganho seria distribuído na ampliação de espaço para pedestres e suas amenidades.

7.7.5 POÇO DA DRAGA

À época da transferência do velho porto da Prainha para o Mucuripe, ensejou-se uma invasão da gleba deixada pelas instalações periféricas ao porto, que ocupou exatamente a diretriz da linha ferroviária que ali existia. Hoje se observa que esta é a forma do desenvolvimento linear da favela do Poço da Draga, que ganhou este nome por conta da memória dos serviços de dragagem que ali foram realizados, na região entre a velha Alfândega e o quebra-mar. Há muitos anos esta situação permanece graças à lentidão na recuperação da geografia renovada daquilo que outrora foi a zona portuária de Fortaleza.

No plano elaborado pelo urbanista Helio Modesto em 1962, esta área foi indicada como base para assentar os edifícios públicos de um novo Centro Cívico, acompanhado de funções culturais de importância e um equipamento para congressos.

A presença da sede do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, transformou parcialmente as potencialidades de reconstrução da região, fato que pode ser demonstrado na vitalidade da ocupação dos sobrados com usos dignos e melhoria dos aluguéis. O quadro de otimismo se reforça agora com as novas implantações de atividades complementares na área e que serão desempenhadas pelas edificações do armazém Boris, que no caso abrigará um centro cultural do SESC, de reconhecida qualidade de serviços e pelo prédio da antiga Alfândega onde se instalará a Pinacoteca do Ceará, que servirá de abrigo à obra do pintor cearense Antonio Bandeira.

Para implantação do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, o Governo Estadual, considerou a transferência da comunidade do Poço da Draga, de forma negociada com os moradores e atendendo aos requisitos da Agenda 21, onde as conveniências locais dos moradores são mantidas. Desta forma ficou devidamente acertado com a comunidade, sua transferência para uma área, na mesma região, compatível com seus interesses.

A justificativa desta transferência é criar oportunidade para implantar na área a ser desocupada, prioritariamente, atividades de uso misto, complementares ao programa de congressos, cultura e entretenimentos, como forma de apoiar o novo equipamento e, ao mesmo tempo, estabilizar os conjuntos de bairros da Prainha e da Praia de Iracema. Esta forma criaria uma cadeia de benefícios a estes moradores em termos de manutenção e ampliação de suas oportunidades de trabalho.

7.7.6 CORREDOR CULTURAL DA RUA DR. JOÃO MOREIRA

O chamado *Corredor Cultural* compreende o conjunto arquitetônico linear que define a face construída ao norte do centro de Fortaleza. Esta seqüência de edificações históricas e espaços públicos que vai do Forte até a Praça Castro Carreira um dos mais importantes *ativos* da zona central. O conjunto demanda fortemente a presença contextual de vizinhanças de universidades, escritórios e serviços nas quadras ao sul, para apoiar sua estabilidade. Programas de uso misto, seriam eficazes para a produção do sentido comunitário e vitalidade de suas novas vizinhanças, e o conjunto em troca receberia o uso regular de seus espaços públicos. Complementarmente a área demandaria um dedicado trabalho visando a criação de programas convenientes e complementares que proporcionassem a proteção e realce das estruturas históricas mediante novos usos de suas estruturas e espaços públicos.

7.7.7 METROFOR

Considerando-se o volumoso montante de recursos aplicados em sua construção, no trecho que atravessa a zona central, o corredor do futuro metrô, demanda um eficiente reordenamento do uso do solo de sua área de influência. Isto concretizaria uma importante recapturação de investimentos públicos e maximizaria benefícios, valorizando e renovando as estruturas físicas dentro de sua área de influências. Em todo o mundo considera-se que uma linha de metrô é um indutor de renovação urbana, um criador de novas oportunidades de estruturação e reconstrução apoiada no conforto da mobilidade. Se um *masterplanejamento* eficiente não se antecipa a esta implantação, os prejuízos serão muito grandes porque muitos empreendedores perceberão a grande oportunidade e farão este desenvolvimento à sua maneira, ou seja, sem planejamento. Fortaleza até hoje não preparou as potencialidades de reconstrução da área de influência do Metrofor e se não o fizer, poderá com certeza ser surpreendida pelo padrão selvagem de ocupação sem qualidade, que tem ocorrido no aproveitamento das oportunidades criadas por novas infra-estruturas.

No novo Parque da Cidade, na área central, onde tráfegará o Metrofor, grandes investimentos com espaço público estão se efetuando (R\$ 3.500.000,00) com baixa possibilidade de recapturação social e econômica do investimento, uma vez que as estruturas circundantes se apóiam em uso do solo único, sustentado na atividade de comércio popular e isto significa uso parcial somente durante o dia. É lamentável observar a geografia criada por dois grandes empreendimentos públicos, não ser devidamente aproveitada com os usos complementares e convenientes.

7.7.8 TEATRO JOSÉ DE ALENCAR

Inaugurado em 1910, o Teatro José de Alencar é considerado um dos mais brilhantes exemplares da arquitetura de ferro no Brasil. Sua arquitetura já abrigou inúmeros momentos de arte e cultura bem como solenidades de importância cívica e já encantou muitos visitantes ilustres por suas qualidades e elegância. Apesar dessa importância é um dos monumentos fortalezenses mais torturados pela pressão do contexto em declínio. A expectativa de melhoria de condições desse entorno a partir da implantação do Parque da Cidade existe e em parte é possível que ocorra, mas o novo equipamento também sofrerá de desamparo em consequência do padrão de uso do solo de toda sua redondeza que não resulta em usuários locais. Preocupa também a manutenção da situação do teatro sem apoio de estacionamentos seguros e acessíveis. A reconstrução da Praça desperdiçou uma grandiosa oportunidade de

favorecer a essa qualificação da acessibilidade ao Teatro José de Alencar, prevendo em seu sub-solo uma área de estacionamento que poderia ser compartilhado com outros usos durante o dia.

7.7.9 CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA FERROVIA E PÁTIO DE MANOBRAS

Esta área urbana é um dos componentes de maior potencialidade estratégica na renovação urbana do Centro de Fortaleza. Além dos aspectos generosos do panorama marítimo beneficiado pela topografia, a área tem o privilégio da vizinhança do chamado Corredor Cultural, do Hotel Marina, da pouca distância em relação ao Teatro José de Alencar e ao novo Parque da Cidade. Futuramente, a área será confortavelmente alcançado pelo metrô, em cuja estação central estará ancorada. Sua capacidade para apoiar padrões de uso misto é enorme e sua posição na fronteira do núcleo central é altamente favorável na logística de ataque gradativo do programa de revitalização. Neste ponto poderia ser estabelecido um *cluster* de capacidade similar e simétrica ao vale do Pajeú como ação de comer o prato quente pelas bordas, forma simples de traduzir uma estratégia de abordagem física do cenário de declínio do velho Centro, por suas zonas periféricas, produzindo efeitos capilares internos e externos. Esta área tem uma vantagem de ordem imobiliária para os empreendedores, por ser uma parcela integral e contínua, diferentemente das quadras regulares que são formadas de inúmeras parcelas de pequena testada.

7.7.10 CONJUNTO PRAÇA DO FERREIRA COM EDIFÍCIOS SÃO LUIZ, SUL AMÉRICA, SAVANAH, ROTISSERIE E HOTEL EXCELSIOR

Cartão postal da cidade este conjunto urbanístico e arquitetônica está a demandar meios para sua definitiva preservação e vitalidade. A praça ainda tem uma enorme influência no cidadão comum como centro da capital e coração urbano. Sua caixa, formada pelos edifícios de maior tradição na cidade, encontra-se com a parte verticalizada praticamente vazia. Como nos referimos em outro ponto deste relatório, a explicação para o fato é que as estruturas em questão, foram desenhadas para as funções de hotéis e escritórios. Com a fuga das repartições públicas, do Fórum, das atividades de governo municipal e estadual, o tipo de usuário de sala que permanece no Centro, é daquele que exerce atividades complementares à atividade comercial predominante; advogados comerciais, contabilistas e representações comerciais. Com a fuga de moradores, já tinham migrado também os médicos e dentistas. Com a fuga de sua clientela para a Aldeota, se foram também os profissionais liberais. Com a saída dos bancos se foram os executivos e financeiras. Desta forma só permanecem os negócios

comerciais de varejo e não existem mais clientes para os hotéis Savannah e Excelsior, nem locatários para o estoque de salas comerciais no Edifício São Luiz e no Edifício Sul América, cartões postais vazios de nossa centralidade principal.

7.7.11 PASSEIO PÚBLICO E FORTE DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO

Região de grande significação histórica para a Cidade de Fortaleza, mantém seu patrimônio em condições razoáveis em termos de conservação, embora envolvida por um clima de solidão urbana, principalmente à noite. Como as demais zonas monofuncionais do Centro, esta área se ressentida de vizinhanças em sua periferia, o que poderia lhe conferir maior vitalidade de espaço público. Seu potencial como foco de convergência com interesse paisagístico é muito grande, devido à condição de mirante do próprio Passeio Público. Entretanto seria necessário manter e preservar as condições espaciais existentes na zona de armazéns, exercendo o controle de volumetria e gabarito na face da orla em frente ao Forte, de maneira a perpetuar a condição panorâmica do lugar.

O trajeto histórico que segue à diretriz da Av. Alberto Nepomuceno no rumo do mar, demanda redesenho visando o realce do lugar de nascedouro da cidade, fazendo-se com que moradores e visitantes possam ter acesso a signos importantes da ocupação inicial do território. Seria de se avaliar também a transformação da função e uso do Forte nos dias atuais, quando se sabe que, na própria opinião de militares, o lugar já não seria indispensável e insubstituível, como quartel do exército. Isto significa que outros usos abertos ao grande público local ou de visitantes turísticos seriam recomendáveis como maneira de incluir o Forte no circuito do corredor cultural e aumentar sua atratividade.

É muito grande a importância sinérgica da vizinhança do edifício da Santa Casa de Misericórdia, cuja função social é inquestionável, principalmente para as populações mais pobres. Entretanto, se a função fosse transferida, naturalmente sem perdas de vantagens e ganhos localizacionais para a sua clientela típica, seria de se pensar em usos de grandes convergências diurna e noturna para esta estrutura, fazendo com que o espaço do Passeio Público ganhasse vizinhança com outro padrão de uso e vida.

7.7.12 PRAÇAS PÚBLICAS

As praças da zona central, hoje descaracterizadas, em grande parte, por sua adaptação a novos usos inadequados e depressores, formam a rede de componentes urbanísticos de maior importância em qualquer estratégia de regeneração. As praças ainda são focos potenciais de

futuras comunidades centrais, por todo o conjunto de suas configurações físicas e de monumentos, embora suas caixas envolventes tenham sofrido radicais transformações. Será necessário livrá-las das funções rodoviárias (algumas delas), no momento em que também se torne possível, realimentar sua função com a implantação de vizinhanças habitadas em suas redondezas.

7.7.13 CONJUNTO PARQUE DA CIDADE/RUA DAS PRAÇAS

A Prefeitura Municipal presentemente está concluindo a implantação parcial do conjunto de praças denominado, Parque da Cidade. Esta área urbanizada, em seu final, deverá corresponder à área da antiga Praça José de Alencar acrescida da Praça da Lagoinha e da quadra contida pela Rua 24 de Maio e pela Av. Tristão Gonçalves (Beco da Poeira), atualmente em ruínas. O conjunto final deverá acrescentar bastante superfície de espaço público à cadeia já existente na zona central, entretanto causa preocupação o tipo de uso que deverá predominar nesta área, uma vez que ela está imersa num padrão de uso do solo que não inclui usuários de vizinhança. A mesma preocupação deve ser avaliada com relação ao projeto Rua das Praças. Neste projeto, acrescenta-se mais espaço público a uma área mergulhada num uso do solo comercial, o que nos leva a temer pela privatização desses espaços com usos indevidos, uma vez que o tipo de vizinhança não tem capacidade de originar a supervisão local da população moradora.

7.7.14 OS CUSTOS E BENEFÍCIOS REALIZADOS NA ZONA CENTRAL

As obras de recuperação, manutenção e implantação de componentes da estruturação urbana do Centro de Fortaleza, têm consumido recursos significantes das administrações municipais e estaduais. Com relação às manutenções é comum a repetição de situações rotineiras de recuperar lugares que constantemente estão expostos a situações de desgaste devido à influência de suas vizinhanças em declínio. Este é o caso do Passeio Público, da Praça dos Leões, da Cidade da Criança etc. No que diz respeito às edificações, recursos vultosos também foram investidos, como nos casos do Teatro José de Alencar em sua última reforma, na adaptação do velho Mercado Público para a implantação do Centro de Referência do Professor, na construção do novo Mercado São Sebastião e na construção do novo Mercado Central. São significativos também, os custos e investimentos realizados para a construção da linha central do Metrofor e seus complementos.

A cidade necessita montar uma estratégia de maximização dos benefícios decorrentes destes investimentos públicos, o que só poderá ser obtido com a inserção de componentes com capacidade de aumentar a sinergia entre estes *ativos* e a zona central como um todo. Faz-se necessário e com urgência que se realizem projetos com soluções *master planejadas*, possibilitando por exemplo planejar o tipo de desenvolvimento que desejamos para o corredor de influência do Metrofor, que deverá atingir uma larga faixa da zona central. Esta iniciativa ensejaria a construção de um mapa de oportunidades imobiliárias e de proteção patrimonial devidamente coordenadas, para transmitir à população e aos potenciais investidores, a melhor forma de aproveitamento do benefício em sua estruturação mais completa. Fora desta hipótese estaremos repetindo o erro rotineiro e típico de baixa obtenção de benefícios com tamanhos investimentos públicos, o que pode ser observado em inúmeros processos selvagens de aproveitamento imobiliário de vantagens infra-estruturais. Com destaque especial pode ser citada a obra de implantação da Av. de conexão entre a Aldeota e a BR-116 / Aeroporto Pinto Martins - Av. Raul Barbosa. Ali, em tempo recorde, apresentou-se um tipo de ocupação edificatória, indigna de uma via de acesso com tamanha importância, que terminou por ter seu espaço definido por um padrão arquitetônico miserável, compatível com a construção de acampamentos em agregados urbanos, jamais numa metrópole. É este destino temível que ameaça o Corredor do Metrofor em seu trecho central. Ignorar esta ameaça é colaborar com o prejuízo que afetará o bolso dos contribuintes e o projeto, ao invés de ancorar a revitalização, terminará por selar o declínio da zona central.

7.8 ZONAS DE GRANDE IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA NA REGENERAÇÃO DO CENTRO

Apesar do estado de declínio da zona central como cenário de uma matriz de intercâmbio com diversidade de interesses e presença comunitária, ainda existem ali, vazios urbanos e lugares estratégicos passíveis de reconstrução (MAPA Nº 19 – O CENTRO E A REDE PERIFÉRICA DE *SHOPPING CENTERS* E MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS). Nestes lugares o novo desenvolvimento poderá ser apoiado com estruturas físicas revitalizadoras, ou vizinhanças eficientes para criar novas sinergias com antigos *ativos* hoje em estado de isolamento ou abandono. Neste elenco se inclui a gleba ocupada hoje pelo pátio de manobras da ferrovia, já citada anteriormente. Esta gleba tem a potencialidade de seu sítio dilatada pelo panorama paisagístico da vista marinha na face norte do Centro, além de ter a vizinhança de um dos mais importantes conjuntos arquitetônicos do patrimônio histórico local que é a estação ferroviária e seus complementos.

Outro espaço merecedor de atenção como redesenho é o conjunto de ruínas de armazéns situados nas imediações da Catedral, que poderiam ensejar a melhor definição de um largo de dimensões compatíveis com a importância da edificação a ser realizado de forma a criar em sua moldura, construções baseadas em programas que conferissem vitalidade ao espaço público aí formado. Além destes componentes, seria possível dilatar a escala de um parque central na área da Sé.

A terceira área em importância estratégica é aquela ocupada hoje de forma inconveniente com a vida urbana da zona central, pelo comércio atacadista. Sua retirada é um clamor generalizado e se faz necessário proceder um *masterplanejamento* da área para obter o resultado que melhor possa alimentar o processo de revitalização do centro. Provavelmente este programa deverá ter característica de uma operação de uso misto agregando as características compartilhadas de moradia, comércio, educação, escritórios etc. Algumas idéias preliminares sobre este item já foram delineadas pela Ação Novo Centro, e naturalmente, deverão ser aprofundadas levando em conta os critérios de regeneração da zona de influência desta área.

Existem outras oportunidades como a fábrica de tecidos Santa Isabel, hoje desativada e que se situa nas proximidades da Praça da Lagoinha. Além destes, muitos outros espaços de menor escala, configurados por vazios ou ruínas passíveis de resignificação. O que é importante observar é que os lugares citados formam uma espécie de anel periférico ao velho Centro, e que uma vez concretizados projetos potentes em suas localizações, seria possível se obter uma estratégia de atacar o problema de dentro pra fora e de fora pra dentro. O conjunto de interinfluências físicas com alta capacidade de criar sinergias com os velhos *ativos* e disparar um processo de renovação urbana por capilaridade, entre estas e as outras estruturas do tecido urbano central, poderá ser realizado a partir destes componentes.

8.0 - O AMBIENTE NATURAL E AS ÁREAS VERDES

Com respeito aos aspectos ambientais da área central de Fortaleza vale destacar os dois recursos hídricos principais formados pelos Riachos Pajeú e Jacarecanga, vestígios da antiga Lagoa do Garrote, atual Cidade da Criança e a face norte da orla. Os riachos e a lagoa são elementos presentes com limites naturais delimitados como fronteiras das urbanizações, no Plano de Adolfo Herbster. Ali, estes recursos aparecem como estruturadores de áreas verdes, conectadas pelo traçado do *boulevard* do lado sul, hoje denominado Av. Duque de Caxias. O estado atual dos dois riachos é de abandono, principalmente o Riacho Jacarecanga, bastante ocupado em suas faixas sensíveis por edificações e outros usos inadequados. Hoje eles desenvolvem grande parte de seus percursos, em tubulações subterrâneas o que torna difícil a inspeção e controle contra ligações clandestinas de esgotos. O Riacho Pajeú encontra-se razoavelmente preservado no trecho que atravessa o parque ao fundo do Palácio do Bispo, ex-Paço Municipal. Entretanto, grande parte de seu curso encontra-se canalizado e recebendo dejetos (esgotos) através de conexões inadequadas. Estas duas estruturas naturais, se tivessem sido protegidas, teriam hoje um importante papel na definição ordenadora de parques de natureza e cultura e ao mesmo tempo, como elementos demarcadores dos limites da área central como queria, com notável visão, o urbanista Adolfo Herbster. Caso a cidade se dispusesse a proceder algumas desapropriações, o Parque Pajeú teria chances de ser um conector entre o centro da cidade e a região da zona leste até a área onde hoje se encontra o ginásio de esportes Paulo Sarasate. Este parque linear poderia apoiar o tráfego de automóveis, de pedestre, de bicicletas e também poderia funcionar como espaço recreacional valorizando as vizinhanças residenciais existentes às margens deste contexto linear.

A face norte da orla é um trecho de paisagem urbana que também nunca mereceu da Cidade o tratamento adequado no que diz respeito aos aspectos ambientais, como também aqueles de significação histórica e paisagística, uma vez que naquela zona se deu o início da urbanização e a fundação da Vila de Nossa Senhora da Assunção. Durante alguns anos se permitiu a ocupação gradativa da região mediante aterros sucessivos para usos incompatíveis e de caráter industrial, resultando na produção de territórios privados que hoje impõem barreiras físicas para o acesso ao exato lugar histórico da fundação da Cidade. A implantação do futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, uma vez confirmada, poderá ensejar o ordenamento destes sistemas físicos da orla em seu trecho central, com o redesenho definitivo das urbanizações minimamente necessárias para a preservação da paisagem, ao mesmo tempo que oferecerá oportunidades para desenvolvimentos complementares.

8.1 AS ÁREAS VERDES NA ZONA CENTRAL

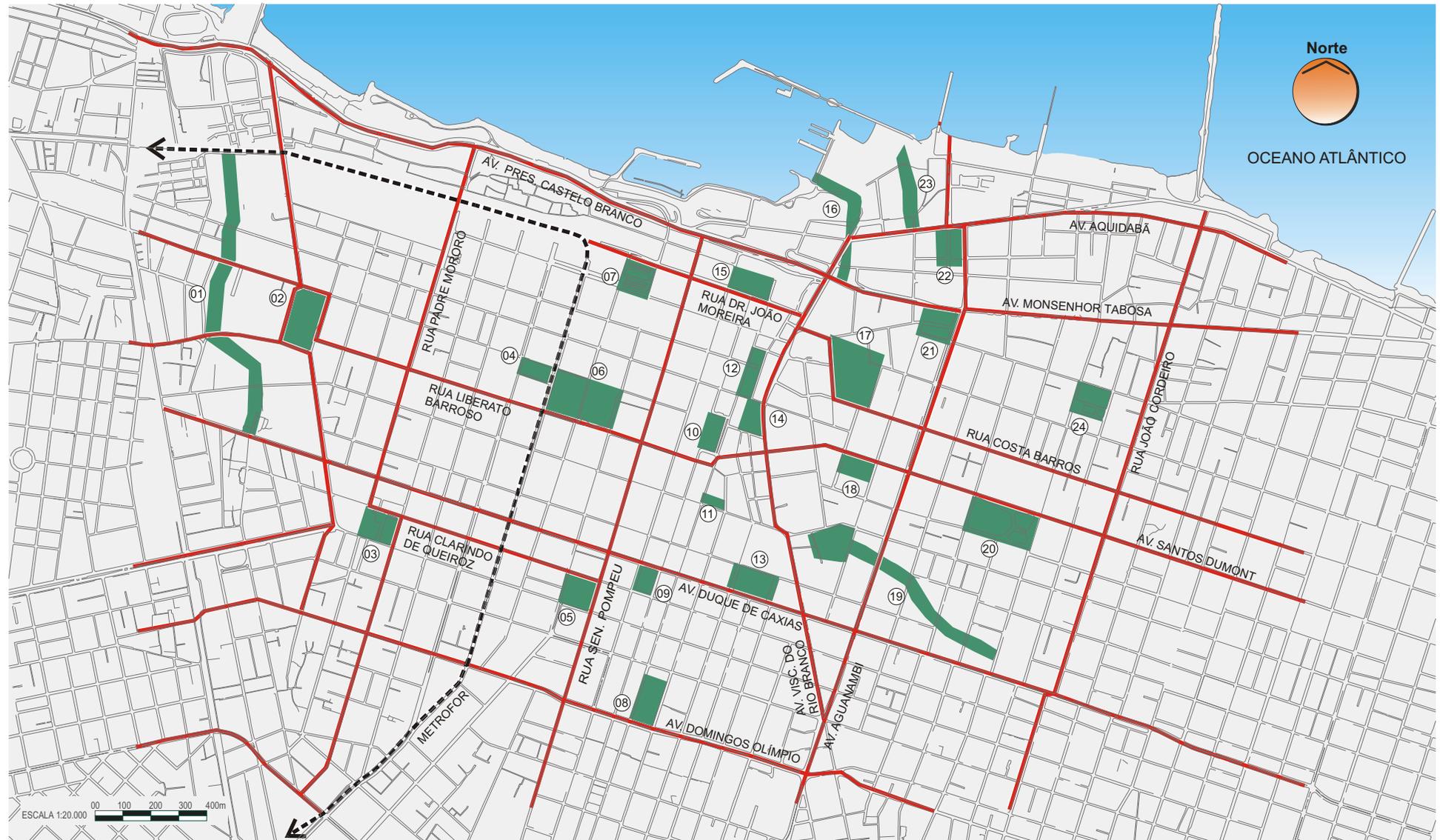
Fortaleza não pode ser considerada como uma cidade exuberante no que tange aos seus espaços públicos, praças e principalmente áreas verdes. A zona central, se comparada ao restante da área urbana, é muito bem dotada de praças. Com relação às áreas verdes no entanto, o Centro carece deste gênero de espaço público dentro de padrões e dimensões compatíveis com a escala e a importância da cidade (MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS). O urbanista Hélio Modesto em seu Plano Diretor para Fortaleza já observava esta desproporção entre os espaços públicos e cívicos da cidade, comparados com sua escala.

As praças centrais, outrora convergentes e aforáveis ao uso de pedestres, principalmente aqueles moradores das antigas vizinhanças, hoje se transformaram em terminais de ônibus e espaços privatizados pelo comércio improvisado no espaço público.

Rigorosamente o Centro de Fortaleza não conta com muitas áreas verdes, sejam elas áreas naturais de proteção e preservação ou mesmo áreas de recreação junto à natureza. Não se sabe se por força da cultura local tão avessa aos cuidados com a paisagem natural, ou pela condição da geografia central que não conta com muitos recursos naturais a proteger. Entretanto vale observar o estado em que se encontra o histórico Riacho Pajeú, como também o Riacho Jacarecanga, cujos leitos foram bastante agredidos com ocupações, urbanizações indevidas, galerias e ligações clandestinas de esgotos.

Outro espaço verde na Zona Central é o tradicional Passeio Público e seu complemento anexo, o patamar inferior, mantido sob a administração da 10ª Região Militar. Esta área, em consequência de uma redondeza vazia de usos típicos de vizinhança ou presença comunitária, terminou por ter seu uso noturno dominado pelas atividades ligadas à prostituição.

Parques como o Parque da Criança perderam a função por falta de vizinhança e ao mesmo tempo não têm a escala compatível com o tamanho e a importância da capital.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- | | | | | | | |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| "ATIVOS URBANIÍSTICOS" | 04 PRAÇA DA LOGOINHA | 08 PRAÇA JOSÉ BONIFÁCIO | 12 PRAÇA DOS CORREIOS | 16 RIACHO PAJEÚ | 20 PRAÇA DO COLÉGIO MILITAR | 24 PRAÇA MERCADO DOS PINHÕES |
| 01 RIACHO JACARECANGA | 05 PRAÇA DA BANDEIRA | 09 PRAÇA DO CARMO | 13 PRAÇA CIDADE DA CRIANÇA | 17 PAÇO MUNICIPAL | 21 PRAÇA CRISTO REDENTOR | SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL |
| 02 PRAÇA DO LICEU | 06 PRAÇA JOSÉ DE ALENCAR | 10 PRAÇA DO FERREIRA | 14 PRAÇA DOS LEÕES | 18 PRAÇA FILGUEIRA DE MELO | 22 PRAÇA ALMIRANTE SALDANHA | METROFOR |
| 03 PRAÇA PAULA PESSOA | 07 PRAÇA CASTRO CARNEIRO | 11 PRAÇA DOS VOLUNTÁRIOS | 15 PRAÇA DO PASSEIO PÚBLICO | 19 RIACHO PAJEÚ | 23 RIACHO DO POÇO DA DRAGA | |

MAPA Nº 25 – ÁREAS VERDES E ESPAÇOS ABERTOS

9.0 - ASPECTOS RELATIVOS À INFRA-ESTRUTURA BÁSICA

9.1 SANEAMENTO BÁSICO (MAPA Nº 26 – REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO)

9.1.1 ABASTECIMENTO D'ÁGUA

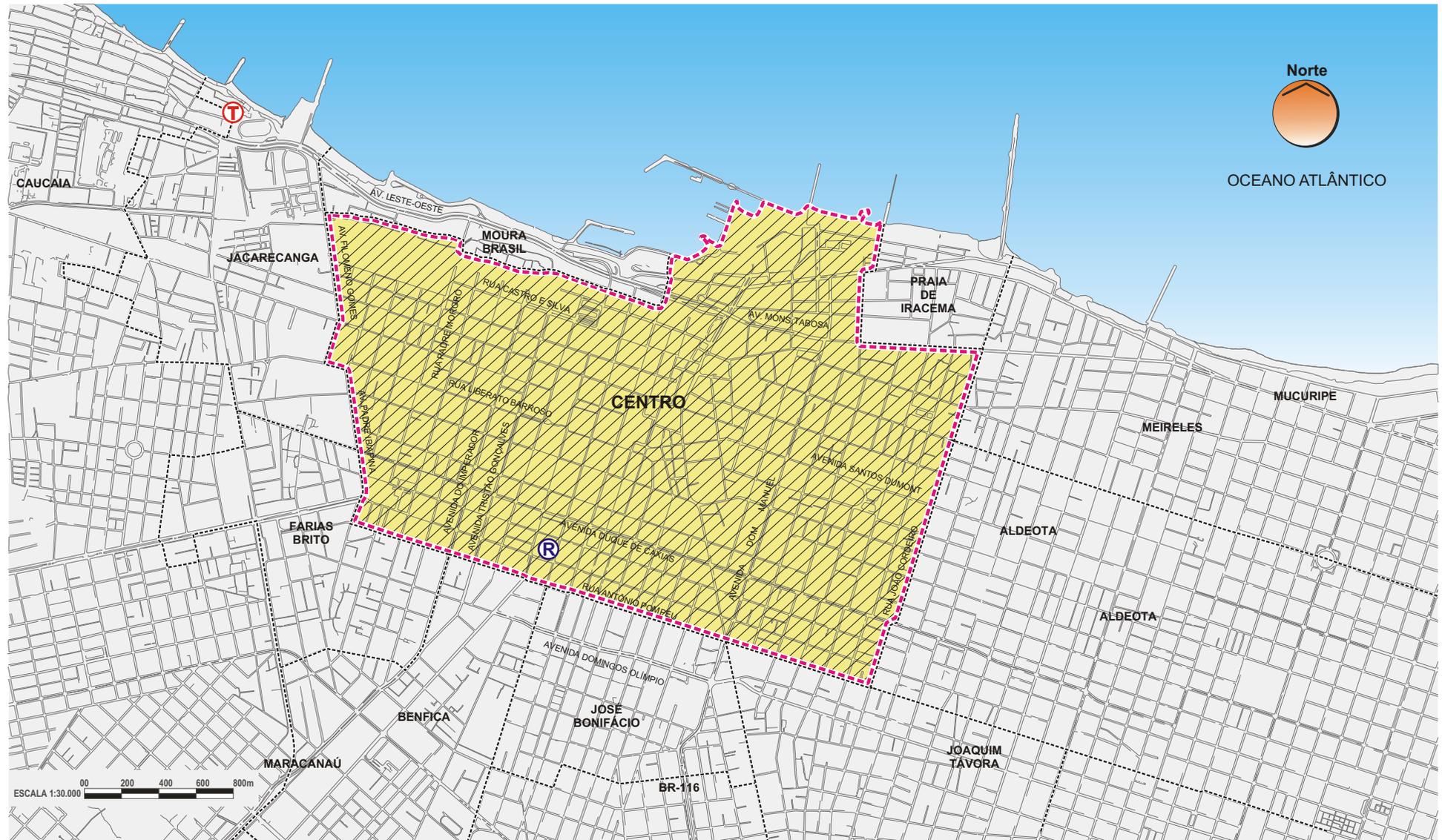
O abastecimento de água de Fortaleza é basicamente constituído do sistema de produção do Gavião constando de captação, ETA, Estação Elevatória e Adução até o reservatório do Ancuri, sendo que a captação e tratamento localizam-se no município de Pacatuba e a adução e reservação passam pelos municípios de Itaitinga e Fortaleza e pelo Sistema de Adução do Gavião Velho, que transfere água para os setores Pici e Floresta. A macrodistribuição, compreendendo as sub-adutoras até os reservatórios setoriais, elevatórias setoriais, redes de distribuição e ligações prediais, complementam o sistema.

A CAGECE, concessionária do serviço de distribuição de água e esgoto, dispõe de diversos sistemas produtores, estações de tratamento de água, unidades de tratamento simplificado, os quais contribuem para garantir o fornecimento de água de excelente qualidade.

A rede geral de abastecimento d'água da Cidade de Fortaleza, atende a cerca de 458.819 domicílios. Atualmente, Fortaleza conta com um índice de cobertura de abastecimento de água da ordem de 96%.

Há algum tempo foi implantado o Centro de Controle Operacional do Macrosistema de Distribuição de Água da RMF, o CECOP, um centro de tecnologia avançada, de forma a evitar problemas que vinham acontecendo na rede de água, tais como:

- O Macrossistema de Distribuição de Água da RMF era operado totalmente de forma manual;
- O controle das pressões e vazões dependia exclusivamente da habilidade dos operadores do sistema;
- O Macrosistema de Distribuição não dispunha de segurança operacional; e
- Ocorrência de freqüentes interrupções no abastecimento de água, devido aos rompimentos de adutoras e vazamentos na rede de distribuição da RMF.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

-  COBERTURA DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO D'ÁGUA
-  COBERTURA DO SISTEMA DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO

-  RESERVATÓRIO
-  ESTAÇÃO DE TRATAMENTO ETE

 LIMITE DO BAIRRO CENTRO

A tecnologia desse sistema contribuiu significativamente para o controle e redução das perdas com água tratada, o que permitiu minimizar os problemas de falta de água para a população da Região Metropolitana de Fortaleza, mesmo sem aumentar a oferta e atendendo a demanda do incremento de novas ligações. Para implantar o Centro de Controle Operacional do Macrossistema de Distribuição de Água da RMF, a CAGECE fez um investimento da ordem de R\$ 2,4 milhões de reais.

Com relação à área de estudo tem-se 6.395 domicílios atendidos por essa rede geral. Na mesma área, 579 domicílios ainda são abastecidos através de poços ou nascente e 46 domicílios são atendidos de outra forma. Isso totaliza 7.020 domicílios abastecidos com rede de água.

O reservatório que abastece a área de estudo está situado na Praça da Bandeira, no quadrilátero formado pelas Ruas Clarindo de Queiroz, General Sampaio, Meton de Alencar e Senador Pompeu.

Pode se dizer que, hoje, essa rede é superdimensionada, pois como o principal uso urbano do Centro da Cidade de Fortaleza é comercial, a rede existente suporta com folga a demanda atual. Um fator que mudaria essa transformação, seria a expansão do uso residencial no Centro da Cidade, principalmente se esse uso for direcionado a residência multifamiliar. Seria necessário a implantação de outra rede que seguiria paralela a rede já existente.

9.1.2 ESGOTAMENTO SANITÁRIO

No ano de 2000, de acordo com o censo do IBGE, a Cidade de Fortaleza possuía uma rede geral de esgotamento sanitário com 233.586 ligações efetivadas, onde 100.073 domicílios tinham o seu esgotamento sanitário feito através de fossas sépticas, 158.675 feito através de fossas Rudimentares e 16.745 com outros tipos de esgotamento sanitário, perfazendo 509.079 ligações.

É válido ressaltar que o Governo do Estado juntamente com o Banco Mundial, lançou o Projeto SANEAR, que consistiu em dotar toda a Cidade de Fortaleza com rede de esgotamento sanitário.

Hoje, 64% da Cidade de Fortaleza encontra-se saneada. Porém o Centro da Cidade de Fortaleza, na época de implantação do Projeto, 1995, já era quase que totalmente provido de esgotamento sanitário. O atendimento à população urbana na Estação de Tratamento de Esgotos de Fortaleza conta com uma vazão máxima que permite o pré-condicionamento de 4,2m³/s e opera atualmente com cerca de 1,4m³/s. Esta vazão é bem maior que a demanda e permitirá o atendimento por 15 anos.

A área de estudo possui 7.020 ligações domiciliares ativas e regulares. Nessa área, a rede de esgoto é antiga, no entanto, não existem problemas no que diz respeito à falhas em seu funcionamento. Pode se dizer que, hoje, essa rede é superdimensionada, pois como o principal uso urbano do Centro da Cidade de Fortaleza é comercial, a rede existente suporta com folga a demanda atual.

Um fator que mudaria essa transformação, seria o retorno do uso residencial ao Centro da Cidade, principalmente se esse uso for direcionado a residência multifamiliar. Seria necessário a implantação de outra rede que seguiria paralela a rede já existente.

O efluente sanitário depois de passar pela rede geral é recebido por uma estação de tratamento situada na Av. Presidente Castelo Branco (Av. Leste-Oeste), e depois é tratado na Estação de Pré-condicionamento onde se tem também instalada a Estação de Tratamento de Odores, que serve para neutralizar a exalação dos gases agressivos para a atmosfera. Em seguida, o efluente é encaminhado ao Emissário Submarino e é despejado no Oceano Atlântico, a uma distância de 3.330m da praia. Neste corpo d'água salgado os esgotos sofrem o processo da diluição e são afastados do litoral de Fortaleza pelas correntes marítimas.

9.2 DRENAGEM URBANA (MAPA N^o 27 – BACIAS DE DRENAGEM NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA E MAPA N^o 28 – DRENAGENS EXISTENTES E PROJETADAS)

A área do Município de Fortaleza está dividida em 03 (três) bacias de drenagem, quais sejam:

- Bacia da Vertente Marítima;
- Bacia do Rio Cocó; e
- Bacia do Rio Maranguapinho.

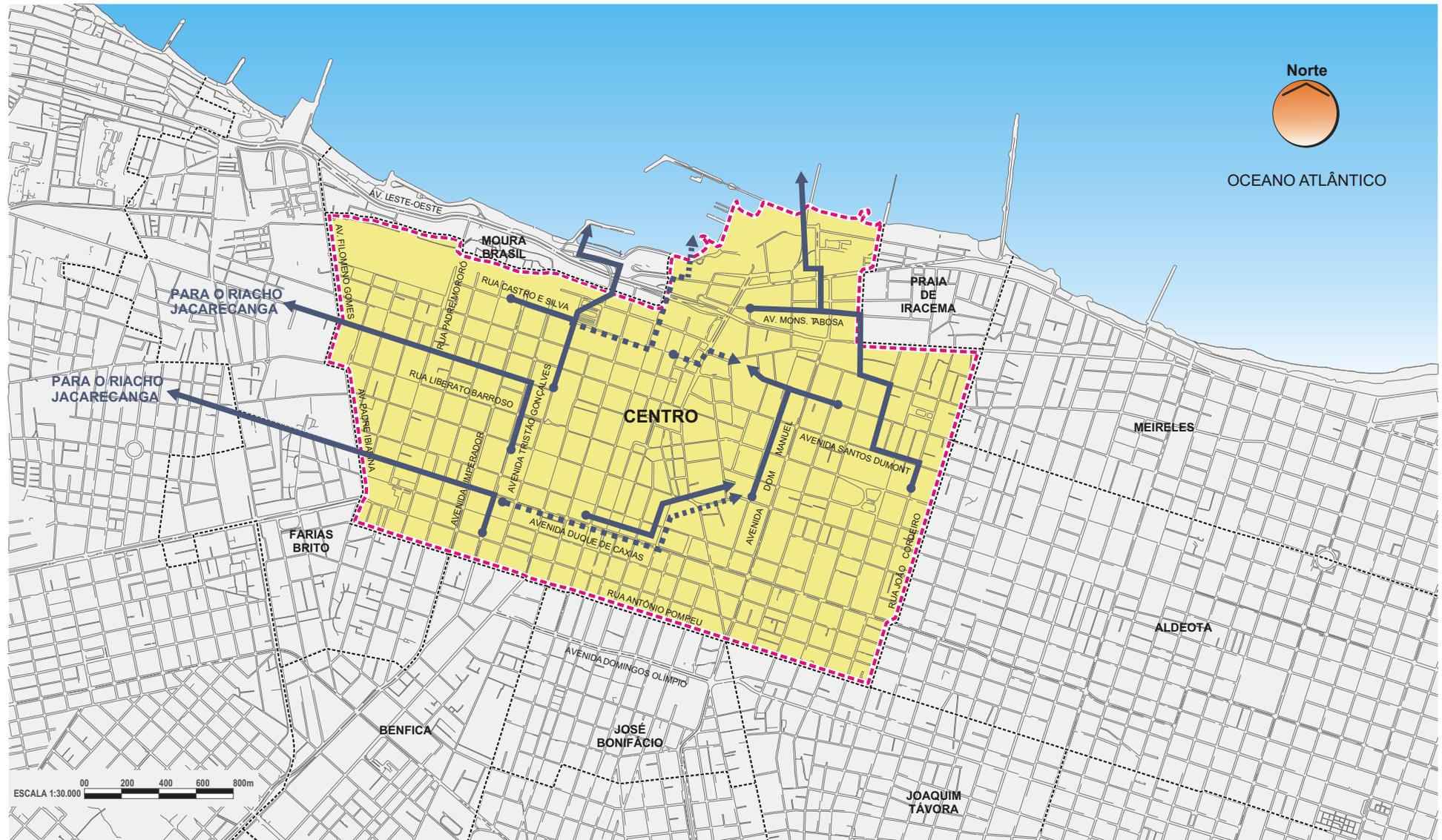
A área em estudo está localizada na Bacia da Vertente Marítima que compreende a faixa localizada entre os Rios Cocó e Ceará. Seus principais mananciais são:

- Lagoa do Mel;
- Riacho Jacarecanga;
- Riacho Pajeú; e
- Riacho Maceió.

Nessa área, as águas advindas da rede de drenagem urbana desaguam no Riacho Jacarecanga e, principalmente, no Riacho Pajeú que, como receptor dessas águas, é deficiente. Hoje encontra-se em avançado processo de assoreamento.



INSERIR **MAPA Nº 27** - BACIAS DE DRENAGEM NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- REDE DE DRENAGEM EXISTENTE
- - - REDE DE DRENAGEM PROJETADA

- ZONA CENTRAL
- - - LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 28 – DRENAGENS EXISTENTES E PROJETADAS

A rede de drenagem no Bairro Centro é muito antiga. Com a expansão da área comercial e a conseqüente impermeabilização do solo, o escoamento da água após as chuvas tornou-se um grande problema na zona central. Talvez um dos maiores problemas do Centro da Cidade de Fortaleza.

A rede de drenagem existente no Bairro Centro está localizada nos seguintes pontos:

- **Av. Duque de Caxias** - A rede inicia-se na Av. Tristão Gonçalves, próximo a Rua Meton de Alencar e segue pela Av. Tristão Gonçalves até encontrar a Av. Duque de Caxias, seguindo por esta a oeste até encontrar a Av. Padre Ibiapina, e tendo como receptor das águas o Riacho Jacarecanga. Atualmente essa rede está subdimensionada;
- **Av. Duque de Caxias** - A rede inicia-se na Av. Duque de Caxias, próximo à Rua Barão do Rio Branco e segue até encontrar a Rua Sólon Pinheiro, tendo como receptor das águas o Lago da Cidade da Criança e o Riacho Pajeú. Atualmente essa rede está subdimensionada;
- **Av. Tristão Gonçalves** - A rede inicia-se na Av. Tristão Gonçalves, próximo a Rua Pedro Pereira e segue até a Rua Guilherme Rocha, segue até a rua Agapito dos Santos, seguindo por esta no sentido Norte até chegar à Rua São Paulo, de onde suas águas escoam para o Riacho Jacarecanga. Atualmente essa rede está subdimensionada; e
- **Av. Tristão Gonçalves** - A rede inicia-se na Av. Tristão Gonçalves, próximo à Rua Guilherme Rocha e segue pela Av. Tristão Gonçalves até encontrar a Rua General Sampaio escoando no Oceano Atlântico, nas proximidades do Marina Park Hotel.

Essa drenagem também recebe águas de outra galeria oriunda da Rua Castro e Silva. Atualmente essa rede está subdimensionada;

- **Rua Bárbara de Alencar** - A rede inicia-se na Rua Bárbara de Alencar, próximo a Rua Dona Leopoldina e segue pela Rua Bárbara de Alencar até encontrar a Rua Visconde do rio Branco até a Vila Romero, escoando para o Riacho Pajeú. Está em bom estado de captação e escoamento;
- **Rua Gonçalves Ledo** - A rede inicia-se na Rua Gonçalves Lêdo, seguindo até encontrar a Av. Costa Barros, percorrendo no sentido oeste até encontrar a Rua Dom Joaquim, seguindo no sentido norte até encontrar a Rua Tenente Benévolo, seguindo por esta até

encontrar a Rua Senador Almino, seguindo por ela até encontrar a Rua Almirante Jaceguai, até encontrar a Av. Pessoa Anta, seguindo até encontrar a Rua Almirante Tamandaré, e escoando suas águas para o Oceano Atlântico. Encontra-se em bom estado de funcionamento; e

- **Riacho Pajeú** - Como forma de evitar o acúmulo das águas do Riacho Pajeú, visto seu acelerado processo de degradação, foi executado um desvio desse riacho, que inicia-se na Rua 25 de Março próximo a Rua Pinto Madeira. A rede segue pela Rua 25 de Março a Rua Almir Pinto (continuação da Rua Costa Barros) ali desaguando novamente no Pajeú. Isso foi feito porque o trecho natural do Riacho correspondente ao desvio se encontra quase que completamente bloqueado por edificações que não respeitam a faixa de domínio desse recurso hídrico.

Para amenizar essa situação foram projetados outros sistemas de drenagem para o Centro de Fortaleza. São eles:

- **Av. Duque de Caxias** - A rede inicia-se na Av. Duque de Caxias, próximo à Rua 24 de maio e segue até encontrar a Rua Sólton Pinheiro, tendo como receptor das águas o Lago da Cidade da Criança e o Riacho Pajeú. As microdrenagens de todas as vias próximas a esse sistema também já estão projetadas;
- **Rua Castro e Silva** - A rede inicia-se na Rua Castro e Silva, próximo a Av. Tristão Gonçalves, seguindo pela Rua Castro e Silva até encontrar a Rua Barão do Rio Branco, escoando no Oceano Atlântico, nas proximidades de uma área da CAGECE, próximo a Rua Adolfo Caminha, na Praia de Iracema; e
- **Rua Castro e Silva** - A rede inicia-se na Rua Castro e Silva, próximo à Rua Floriano Peixoto, seguindo pela Rua Castro e Silva até encontrar a Rua Conde D'Eu, seguindo por ela até encontrar a Rua Rufino de Alencar, tendo como receptor das águas o Rio Pajeú.

Para resolver o problema dos alagamentos na zona central, devem ser adotadas algumas medidas, como por exemplo, a ampliação da calha do Riacho Pajeú, limpeza do Riacho Jacarecanga, execução das drenagens projetadas, execução de todas as microdrenagens (ramificações da rede de drenagem), recomposição das drenagens subdimensionadas, além da manutenção de toda a rede, principalmente nos locais de captação dessas águas (“bocas de lobo”), que sempre estão entupidas pelo lixo, proveniente de restos de alimento, papel, dentre outros.

9.3 ENERGIA ELÉTRICA (MAPA Nº 29 – REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA)

A Companhia de Eletricidade do Ceará, COELCE, classifica o tipo de consumidor como residencial, industrial, comercial, público e outros.

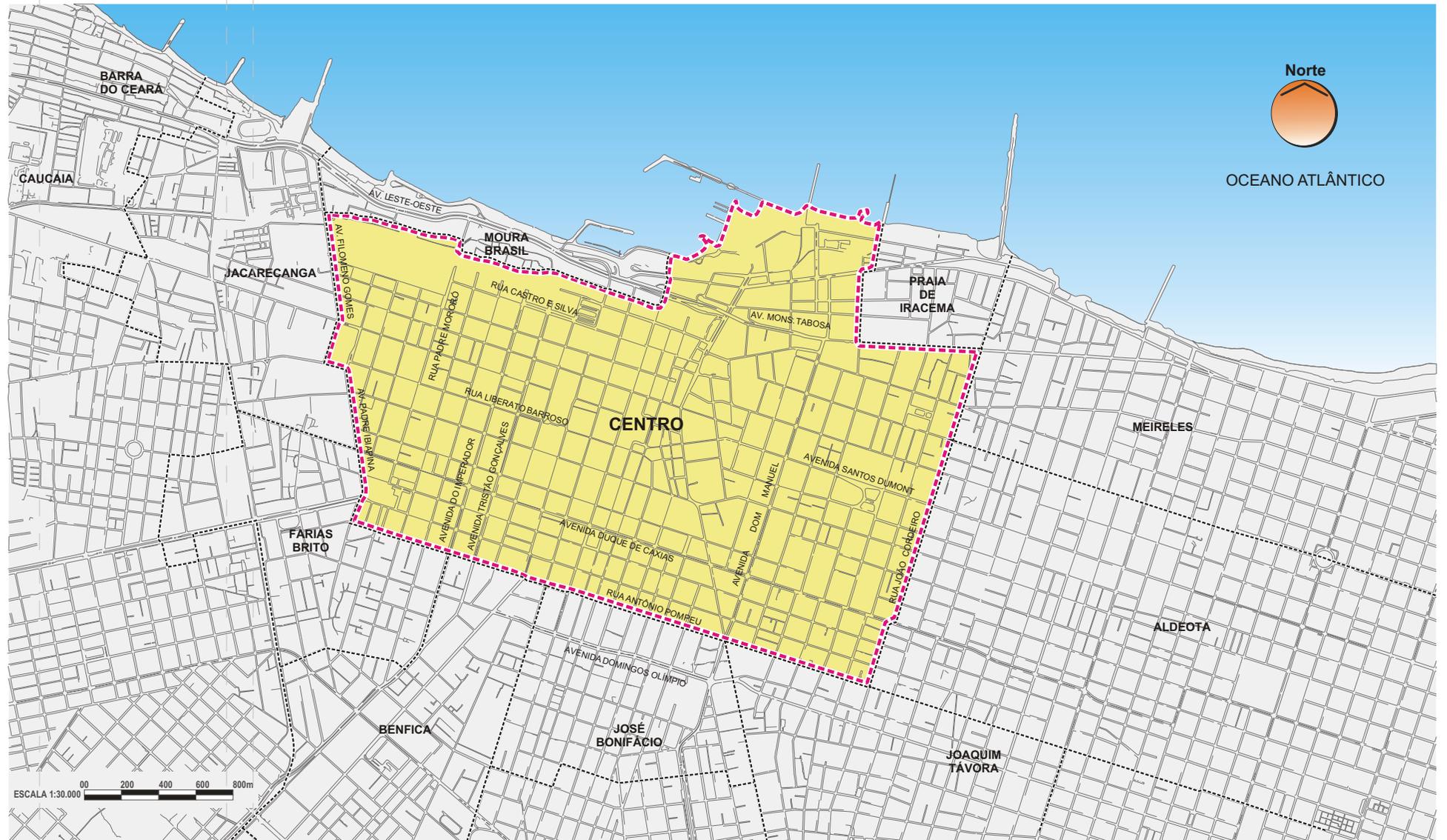
A classificação quanto ao tipo de consumidores de energia elétrica na Cidade de Fortaleza está dividida em consumidores residenciais, comerciais, industriais, rurais, públicos (órgãos institucionais) e outros.

No ano de 2002, segundo a COELCE, a Cidade de Fortaleza possuía cerca de 596.249 consumidores residenciais, que consumiram 887.407kw no ano base; 2.897 consumidores industriais, que consumiram 486.593kw; 59.040 consumidores comerciais, os quais consumiram 741.163kw; 86 consumidores rurais, com 2.717kw; 2.630 consumidores públicos, consumindo 249.225kw de energia, e 46 consumidores classificados como outros, consumindo 3.903kw por ano. Isso perfaz um total de 660.948 consumidores em toda a Cidade que consumiu 2.371.007kw de energia no ano de 2002.

Na área de estudo (Bairro Centro) existem cerca de 22.000 consumidores, onde 7.020 desse total são consumidores residenciais e 15.000 consumidores de outros tipos de uso. A energia dessa área é proveniente de 02 (duas) subestações as quais estão localizadas no Bairro do Benfica e no Bairro Presidente Kennedy.

Com relação à iluminação pública, a COELCE faz a colocação do posteamento. Com exceção do posteamento da Av. Duque de Caxias, que recentemente foi refeito. Esse novo posteamento faz parte de um projeto da Prefeitura de Fortaleza para trazer melhorias às grandes avenidas da Cidade, e, no caso da Av. Duque de Caxias, favorecer o processo de requalificação urbana do Centro de Fortaleza. Os postes foram colocados regularmente no canteiro central e receberam um design diferenciado, sendo a Citéluz, a empresa responsável pelo projeto e obra.

A manutenção da iluminação do Bairro Centro, como de toda a Cidade de Fortaleza é de responsabilidade da Prefeitura, embora o atendimento seja feito pela concessionária supracitada.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

COBERTURA DE ENERGIA ELÉTRICA NO CENTRO DA CIDADE DE FORTALEZA

LIMITE DO BAIRRO CENTRO

9.4 TELECOMUNICAÇÕES (MAPA Nº 30 – SISTEMA DE TELEFONIA / INTERNET / RÁDIO / TV / LOCALIZAÇÃO DE AGÊNCIAS E CAIXAS COLETORAS DOS CORREIOS)

O setor das telecomunicações nesse estudo está representado pelas telefonia móvel e fixa (domiciliar, comercial e pública), internet, tv (canais abertos e por assinatura), rádios que operam em Ondas Médias (AM) e Freqüência Modulada (FM), além das agências dos correios e telégrafos e de caixas coletoras de correspondência.

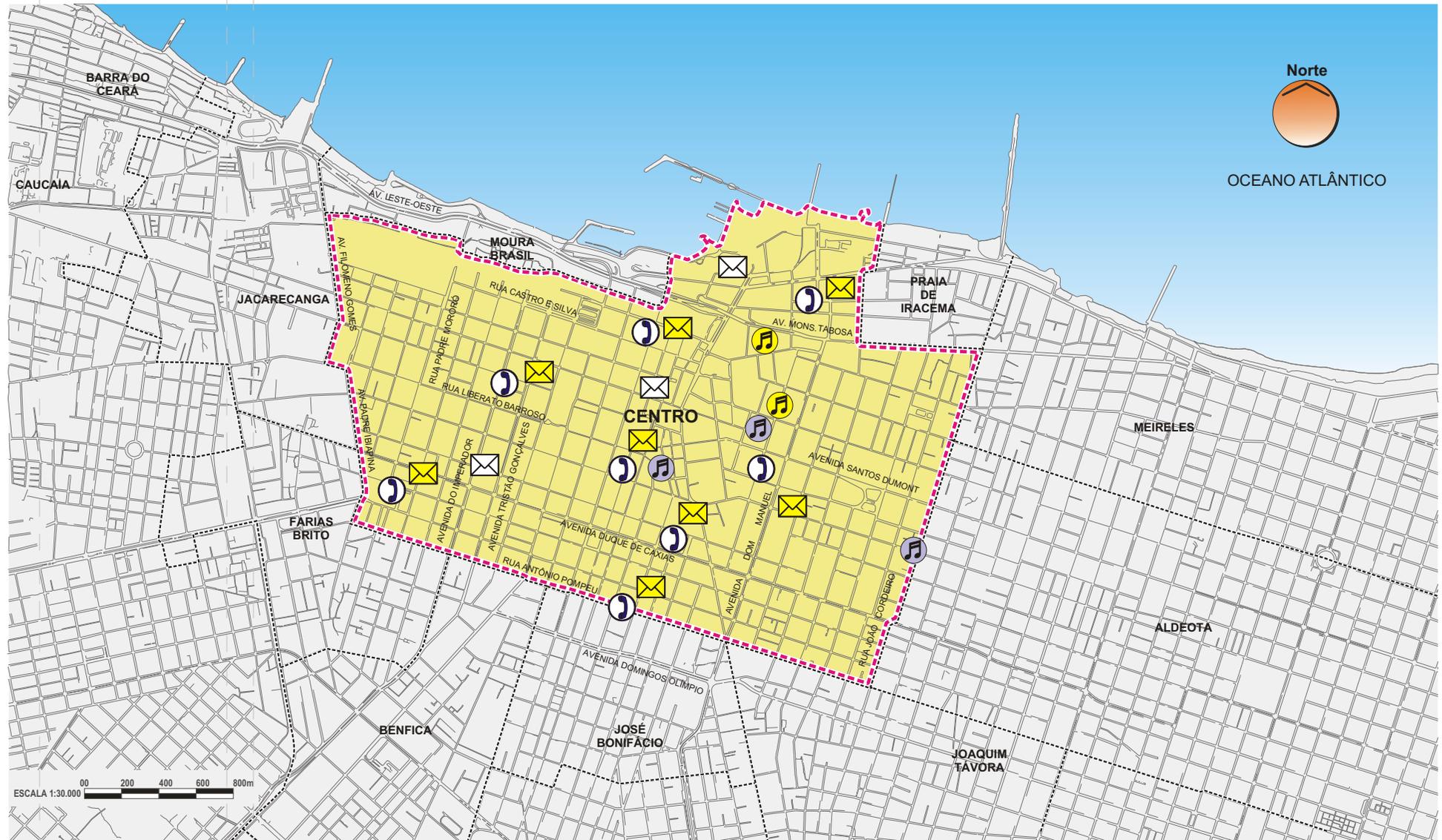
Os sistemas de telefonia (fixa e móvel) estão presentes em toda a área do estudo, com bom sinal de captação. De acordo com a TELEMAR, concessionária desse serviço, essa área possui cerca de 8.500 assinantes, sendo que desse total aproximadamente 60% são assinaturas comerciais. A Cidade de Fortaleza, como um todo, tem 641.561 assinantes na rede telefônica fixa. Com relação à telefonia móvel o sinal é captado de forma razoável, sendo que, às vezes, tem-se dificuldade em alguns pontos por causa de interferências das ondas de captação, como por exemplo na Praça do Ferreira.

Os telefones públicos estão localizados sempre em pontos estratégicos e com maior expressividade na Praça da Estação, Praça do Ferreira, Praça Filgueiras de Melo, Praça do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, dentre outros espaços públicos. Segundo a TELEMAR, atualmente, o pedestre não caminha mais do que 300 (trezentos) metros para encontrar um telefone público.

As imagens televisivas chegam em toda a área do estudo, inclusive as tvs com “transmissão via cabo”, facilitando a propagação da web. De acordo com as operadoras de tv à cabo a Cidade de Fortaleza conta com, aproximadamente, 8.000 assinantes operados pela NET e 10.000 assinantes operados pela TV Show. Já na área de estudo existem cerca de 2.000 assinantes (NET e TV Show).

No Município de Fortaleza existem 24 emissoras de rádio, sendo 10 (dez) com ondas médias (AM), 13 (treze) com freqüência modulada (FM) e 01 (uma) com ondas tropicais (OT). Na área do estudo existem 03 (três) emissoras de rádio, sendo 01 (uma) em ondas médias (AM) – Rádio Dragão do Mar e 02 (duas) em freqüência modulada (FM) – Rádio Dragão do Mar e Rádio Caminho Santo.

Com relação à quantidade de unidades de atendimento da Empresa de Correios e Telégrafos, ECT, no ano de 2000, existiam 24 Agências dos Correios e Telégrafos na Cidade de Fortaleza, além de Caixas de Coletas e Postos de Vendas de Produtos, distribuídas em pontos estratégicos.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

 COBERTURA EM TELEFONIA FIXA, MÓVEL, EMISSORAS DE RÁDIO E REDES DE TV

 LIMITE DO BAIRRO CENTRO

 AGÊNCIA DOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

 CAIXA DE COLETADOS CORREIOS E TELÉGRAFOS

 RÁDIO FM

 RÁDIO AM

 GRANDE CONCENTRAÇÃO DE TELEFONIA PÚBLICA

No Bairro Centro existe 03 (três) agências dos Correios situadas na Rua Senador Alencar (Agência Central), Av. Duque de Caxias e Av. Alberto Nepomuceno. As Caixas de Coleta situam-se, com maior expressão, na Praça da Estação, Praça do Ferreira, Praça Filgueiras de Melo e Praça do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura.

9.5 GÁS NATURAL (MAPA Nº 31 – REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NA CIDADE DE FORTALEZA)

A Companhia de Gás do Ceará, CEGÁS é a concessionária estadual de distribuição de gás natural canalizado em todo o Estado do Ceará. O suprimento de gás natural distribuído é feito através de duas fontes independentes e distintas, quais sejam:

- Plataformas de produção de gás no Município de Paracuru, via Gasoduto Paracuru / Fortaleza, com extensão de 96km; e
- Gasoduto Guamaré / Fortaleza / Pecém, com extensão de 382km.

Os principais benefícios das duas fontes de suprimento de gás natural para o Estado do Ceará são:

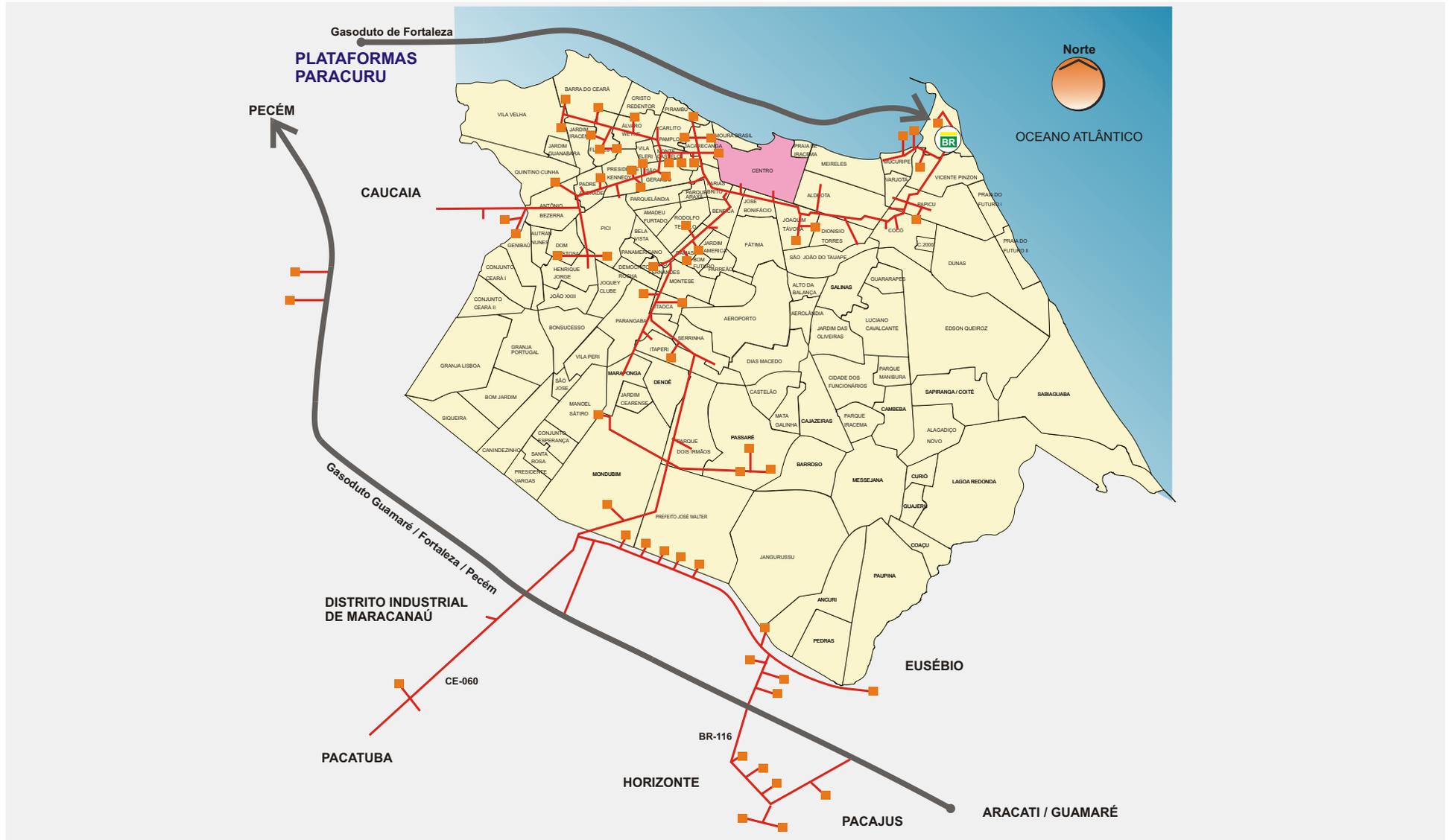
- Maior confiabilidade no fornecimento do gás natural;
- Maior disponibilidade de gás natural na Região Metropolitana; e
- Maior uniformidade na qualidade do gás fornecido.

Com a construção do Gasoduto Guamaré / Fortaleza / Pecém foi instalada uma rede de distribuição com interligação desde Salvador, no Estado da Bahia, até o Distrito do Pecém, Estado do Ceará.

A CEGÁS possui atualmente contrato com 110 consumidores atendendo os segmentos industrial, comercial, serviços, veicular, co-geração e auto produção de energia elétrica, sendo o consumo industrial responsável por cerca de 50% do consumo do mercado.

A distribuição do gás natural na Grande Fortaleza e demais municípios atendidos se faz através de uma rede de gasodutos com cerca de 160km. Atende consumidores dos municípios de Fortaleza, Eusébio, Maracanaú, Pacatuba, Caucaia, Horizonte e Pacajus.

A rede de distribuição de gás natural não interfere na área de estudo e quanto aos clientes ambos se localizam adjacentes a esta área e em sua grande maioria são postos de combustíveis que fornecem gás natural para uso veicular.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

-  CONSUMIDORES
-  REDE DE DISTRIBUIÇÃO DA CEGÁS
-  PETROBRAS / LUBNOR
-  GASODUTO DE TRANSPORTE PETROBRAS
-  ÁREA DE FORTALEZA
-  BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 31 – REDE DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NA CIDADE DE FORTALEZA

9.6 COLETA E DESTINO FINAL DE RESÍDUOS SÓLIDOS (MAPA Nº 32 – COLETA DE LIXO E PONTOS CRÍTICOS DO SISTEMA)

De acordo com a Empresa de Limpeza e Urbanização de Fortaleza, EMLURB, o total de lixo coletado na Cidade de Fortaleza no ano de 2002 foi de 1.112.755 toneladas. Desse total 521.385 toneladas correspondem à coleta de lixo domiciliar, 412.090 toneladas aos pontos de lixo (lixeiros), 104.393 toneladas referentes a entulho, 55.444 toneladas à capinação, 38.661 toneladas são referentes às podas e 249 toneladas do lixo da Cidade são provenientes da limpeza de canais.

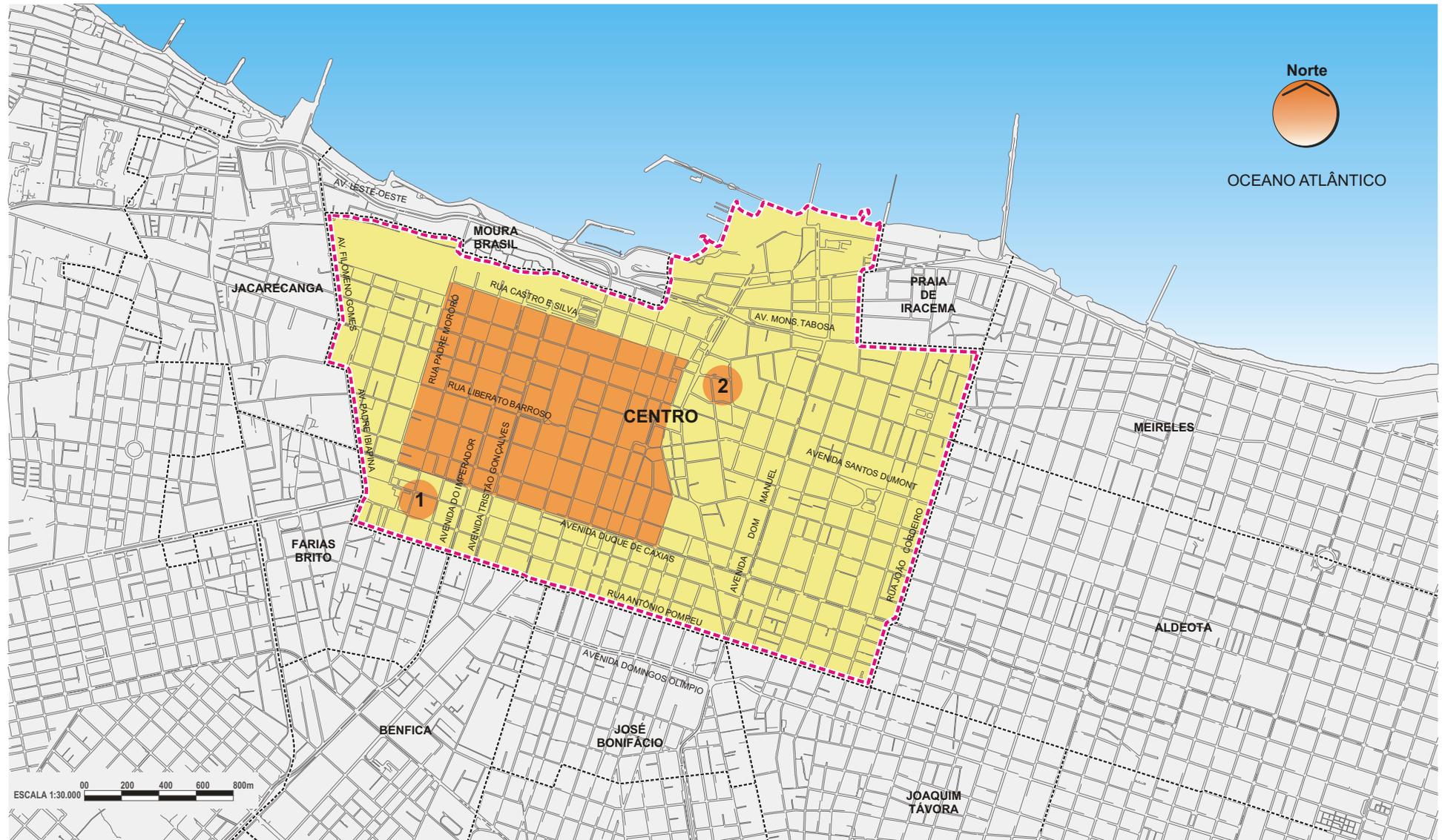
Na área de atuação da Secretaria Executiva Regional II, SER II, do total de 80.325 domicílios, 96,74% são atendidas com a coleta domiciliar. No Bairro Centro, que está contido na área de abrangência da SER II, dos 7.020 domicílios existentes, somente 66 deles não são atendidos pelo serviço de coleta.

A coleta de lixo no Bairro Centro é feita diariamente, no período da noite. Nessa área a varrição é intensa. Os varredores trabalham durante todo o dia e parte da noite, dividindo-se em 03 (três) turnos. Apesar de haver fiscalização, existem pontos críticos quanto ao acúmulo de lixo em toda a área que está sendo estudada. Essa fiscalização é considerada ineficiente pelo número reduzido de fiscais, além do horário de fiscalização, que é realizada de segunda a sexta-feira, em horário comercial, e aos sábados até as treze horas.

Nas proximidades da Catedral de Fortaleza existe um ponto de recepção de lixo. O local funciona como um edifício multifamiliar, com residências inclusive no térreo. O acúmulo e separação do lixo são feitos junto às moradias e sem a menor preocupação com a higiene. São restos de papelão, plástico e madeira, que além de ser separados naquele local, também são comercializados. Existe até uma pequena oficina de marcenaria onde se fabricam caixas de madeira.

Nas proximidades do Mercado São Sebastião restos de alimentos (hortifrutigranjeiros, carnes, peixes) são depositados de maneira irregular, fazendo com que o lixo se espalhe, causando odor insuportável.

A venda indiscriminada do peixe é o maior problema na área anteriormente citada, principalmente na Rua Teresa Cristina. O produto pode ser comercializado, porém, não pode ser processado, fato que vem ocorrendo, mesmo com a vigilância permanente da Prefeitura. Os dejetos provenientes da lavagem das 60 (sessenta) lojas que comercializam o produto escorrem pelas calçadas, sujando-as com restos de alimentos.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

ÁREA ATENDIDA PELA COLETA DE LIXO

ACÚMULOS DE LIXO PROVENIENTE DE ALIMENTOS (CÓCOS, RESTOS DE FRUTAS E VERDURAS, PAPÉIS, ETC.)

1 ACÚMULO DE LIXO PROVENIENTE DE ALIMENTOS - PEIXES

2 ACÚMULO DE LIXO PROVENIENTE DE ALIMENTOS - PAPELÃO, PLÁSTICOS E MADEIRA

--- LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 32 - COLETA DE LIXO E PONTOS CRÍTICOS DO SISTEMA

A venda ilegal do peixe também é uma constante. O alimento é processado a céu aberto, sem as mínimas condições de higiene, podendo ser vistas escamas, vísceras e outros refugos do produto ao longo da via e no canteiro central da Av. Duque de Caxias, nas proximidades do Colégio Tiradentes. Os caminhões frigoríficos que descarregam o produto também contribuem para a sujeira da área. A água do degelo desses caminhões (que são lavados no meio da rua) escorre pela via causando forte odor.

Um grande problema com relação ao lixo, na zona central da cidade são os restos de côco, principalmente na Av. Duque de Caxias, Rua Padre Mororó e no quadrilátero formado pelas Av.s Tristão Gonçalves e Duque de Caxias, e pelas ruas Solon Pinheiro e Castro Silva, onde apesar da coleta ser intensa e a comercialização de hortifrutigranjeiros ser proibida por lei, o que se vê são restos de côco ocupando lixeiras, entupindo as “bocas de lobo” (captação da rede de drenagem) e postes de iluminação. O côco representa cerca de 40% do lixo coletado no Centro de Fortaleza.

Os catadores de lixo e suas carroças representam outro grande problema no Centro. Eles circulam pela área o dia todo, chegando a prejudicar o trânsito, causando congestionamentos.

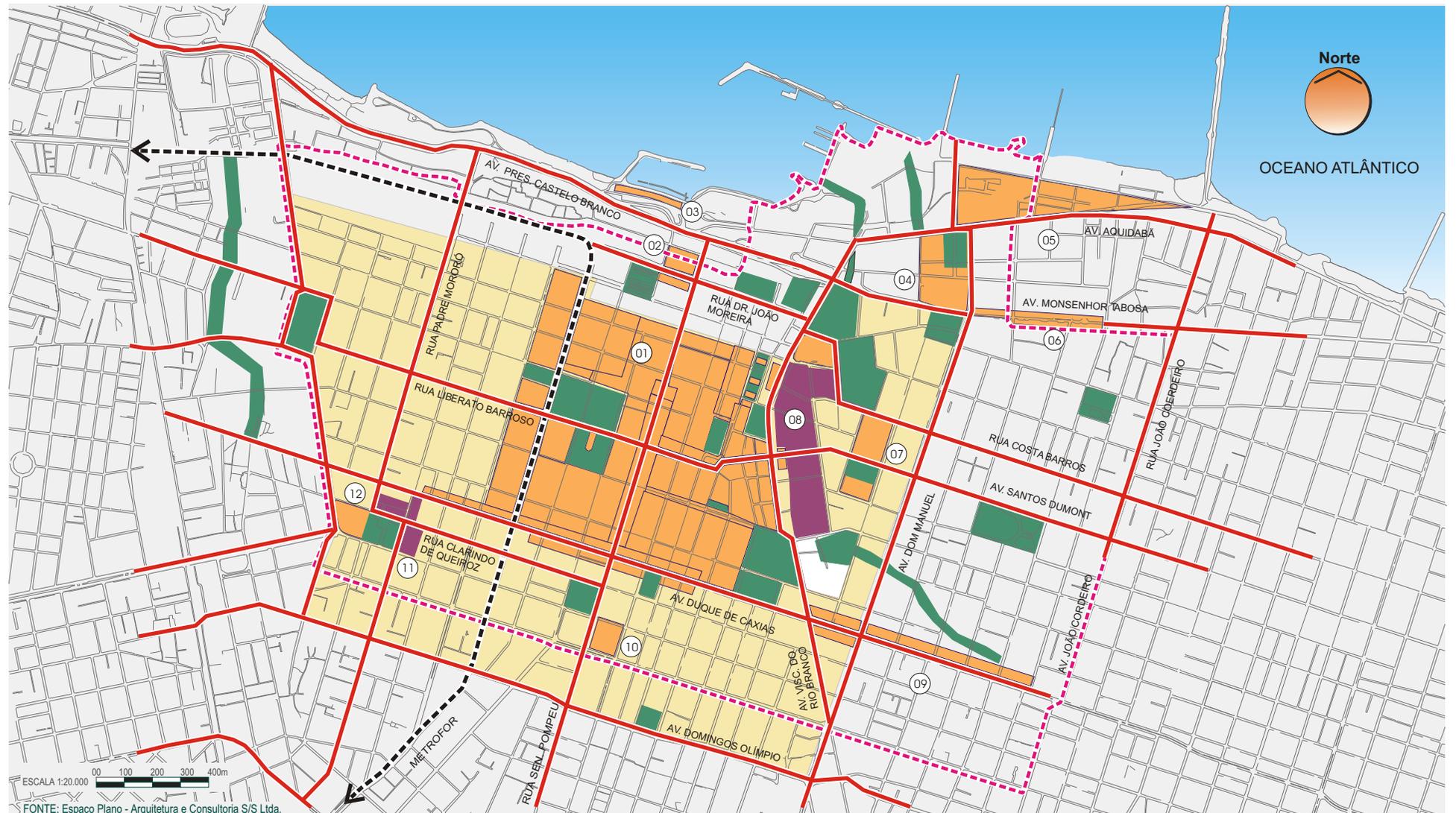
9.7 A MOBILIDADE URBANA - OPRESSÃO DOS VEÍCULOS AOS PEDESTRES

Ao utilizar o título *mobilidade urbana* queremos propositadamente distinguí-la do que comumente se chama projeto de circulação urbana ou o do âmbito das soluções típicas de engenharia de tráfego. Nestes tipos de projetos procede-se às medidas de demandas e capacidades das vias para efetuar as remodelações físicas capazes de apoiar o movimento, principalmente de veículos. Daí se originam as soluções de alargamento de vias, de construção de elevados e viadutos e outros dispositivos de suporte. No caso da mobilidade urbana, tratamos inicialmente as questões no âmbito do urbanismo, com apoio de todas as técnicas complementares da engenharia de tráfego, para obter um bom padrão de mobilidade. Considera-se neste caso, a mobilidade da cadeia de usuários nas condições de pedestres, usuários de bicicletas, usuários de automóveis e usuários de transporte público em modos diversificados. Nesta forma, são integrados os componentes da mobilidade como vias e meios, sempre coordenados com o uso do solo, que em última instância é quem produz as necessidades de viagens urbanas. Consideram-se também, dentro do plano das mobilidades, os lugares estáticos ocupados por veículos, incluindo estacionamentos de vários tipos conforme a mistura de usos, com especial atenção para as soluções de estacionamento compartilhado em várias horas do dia por diferentes usuários quando a mistura de uso assim o possibilitar.

No caso do Centro de Fortaleza fica difícil encontrar alguma qualidade com relação à mobilidade urbana (MAPA Nº 33 – MOBILIDADE URBANA / GERADORES DE FLUXOS, MAPA Nº 34 – MOBILIDADE URBANA / DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS e MAPA Nº 35 – MOBILIDADE NO NÚCLEO CENTRAL – ESTACIONAMENTOS, ÔNIBUS E AUTOMÓVEIS) uma vez que a situação se resume a uma convergência de transporte público por ônibus, ocupando a maioria das exíguas vias centrais com seu volume desproporcionado, produzindo alto nível de poluição aérea e promovendo grandes congestionamentos (MAPA Nº 36 – MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL – TRAJETO DE ÔNIBUS). No centro atual não há a menor chance de circulação para ciclistas e o tráfego de pedestres é oprimido pelo de automóveis privados. Não existe no Centro um sistema conveniente de transporte público local. Os estacionamentos são dispostos em sistemas e situações urbanas criadas caso a caso pelos proprietários de imóveis, a partir de demolições, muitas vezes efetuadas em edifícios de valor patrimonial histórico. Não há cuidados ou detalhes físicos ou arquitetônicos que demonstrem preocupação de incluir deficientes motores e visuais na circulação de pessoas na zona central. Menor ainda é a preocupação com carga e descarga bem como com o problema dos resíduos sólidos, cuja manipulação carece de organização eficiente e atualizada. O sistema das variadas formas de mobilidade é descoordenado e produz a maior quantidade de stress e desconforto possíveis para aqueles que circulam no ambiente da zona central. É significativo também o bloqueio à circulação de pedestres exercido pelos usos inadequados de comércio nas calçadas.

9.7.1 COMO FUNCIONA A MOBILIDADE NA ZONA CENTRAL

Uma observação sobre o mapa das constatações relativas às variadas formas de movimentação de pessoas e bens no núcleo central de Fortaleza revela aspectos caóticos e criativos. Possibilita também a compreensão da forma que estes fluxos se amalgamaram com a gradativa transformação do uso do solo em uma nova teia de conectividades. Esta nova teia se resume numa malha finíssima de pontos comerciais de varejo diversificado, que, como atividade predominante e por uma série de razões, harmonizou sua vitalidade com as formas de acesso ao centro. A forma preponderante nos dias de hoje é por meio de ônibus, principalmente aqueles que ligam a clientela popular periférica ao velho Centro. São os mesmos caminhos radiais históricos do tempo do estabelecimento da cidade. Faz um certo sentido imaginar que a convergência que persiste para os habitantes do sudoeste é a divergência que afasta a zona leste.



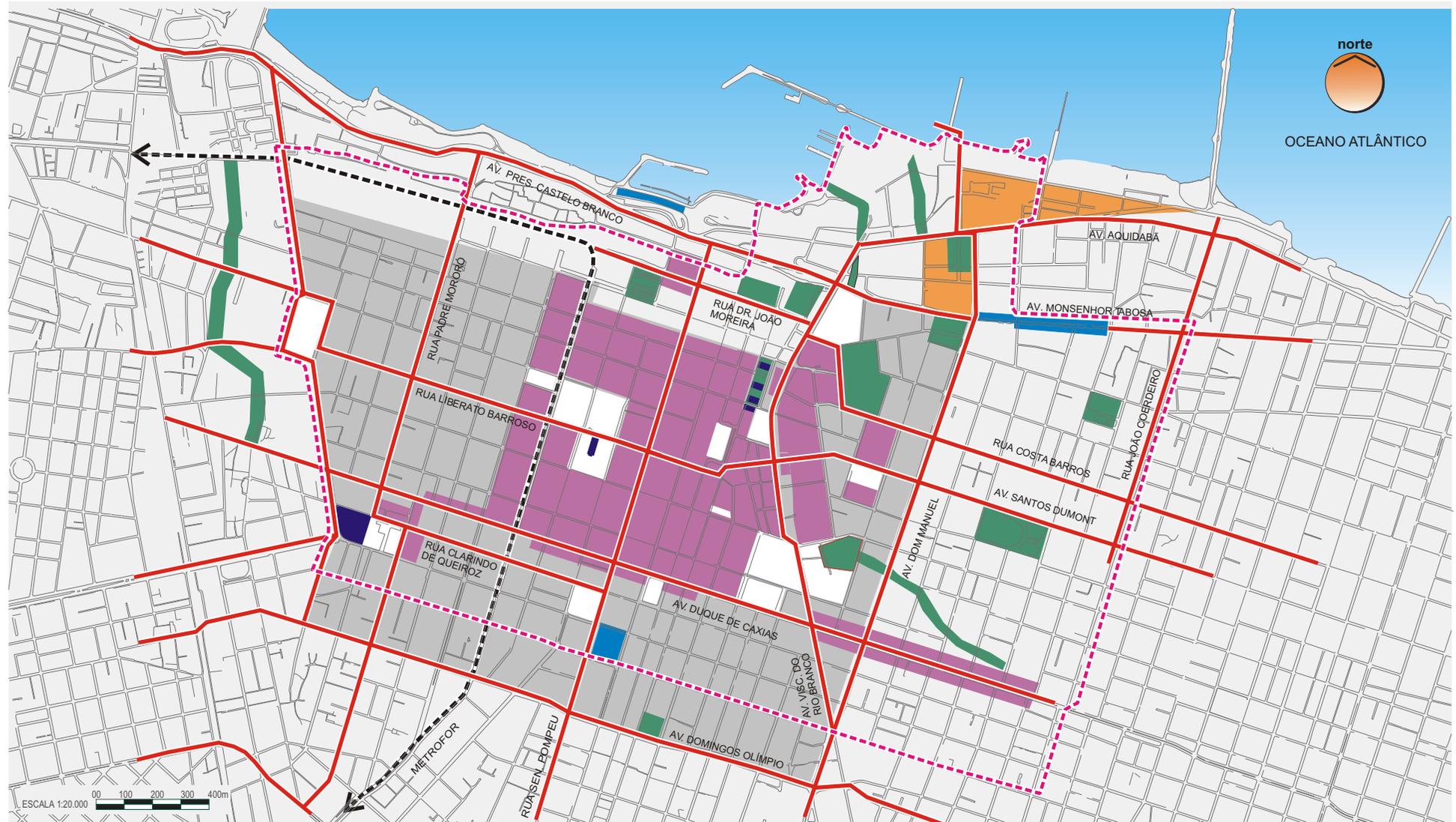
- PRAÇAS E ÁREAS VERDES
- ZONA MISTA OCUPADA COM RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES, SERVIÇOS, PEQUENOS NEGÓCIOS E TORRES DE APARTAMENTOS
- GERADORES DE FLUXOS DE VEÍCULOS DE CARGAS
- 08 MERCADO ATACADISTA (RUA CONDE D'EU)
- 11 ATACADO PERIFÉRICO AO MERCADO SÃO SEBASTIÃO

- GERADORES DE FLUXOS AUTOMOBILÍSTICOS E DE ÔNIBUS
- 01 ZONA CENTRAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS, SERVIÇOS PÚBLICOS, ESCRITÓRIOS E ESTABELECIMENTOS DE ENSINO
- 02 CENTRO DE TURISMO
- 03 HOTEL MARINA PARK
- 04 CENTRO DRAGÃO DO MAR

- 05 PRAIA DE IRACEMA (ÁREA DE ENTRETENIMENTO NOTURNO)
- 06 COMÉRCIO DE ARTESANATO DA AV. MONSENHOR TABOSA
- 07 COLÉGIO DA IMACULADA CONCEIÇÃO
- 09 ATIVIDADES ORIENTADAS POR VEÍCULOS (OFICINAS, REVENDA DE CARROS, HOSPITAIS ETC.)
- 10 COMPLEXO HOSPITALAR DO I.J.F.
- 12 MERCADO SÃO SEBASTIÃO

- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- METROFOR
- LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 33 – MOBILIDADE URBANA / GERADORES DE FLUXOS

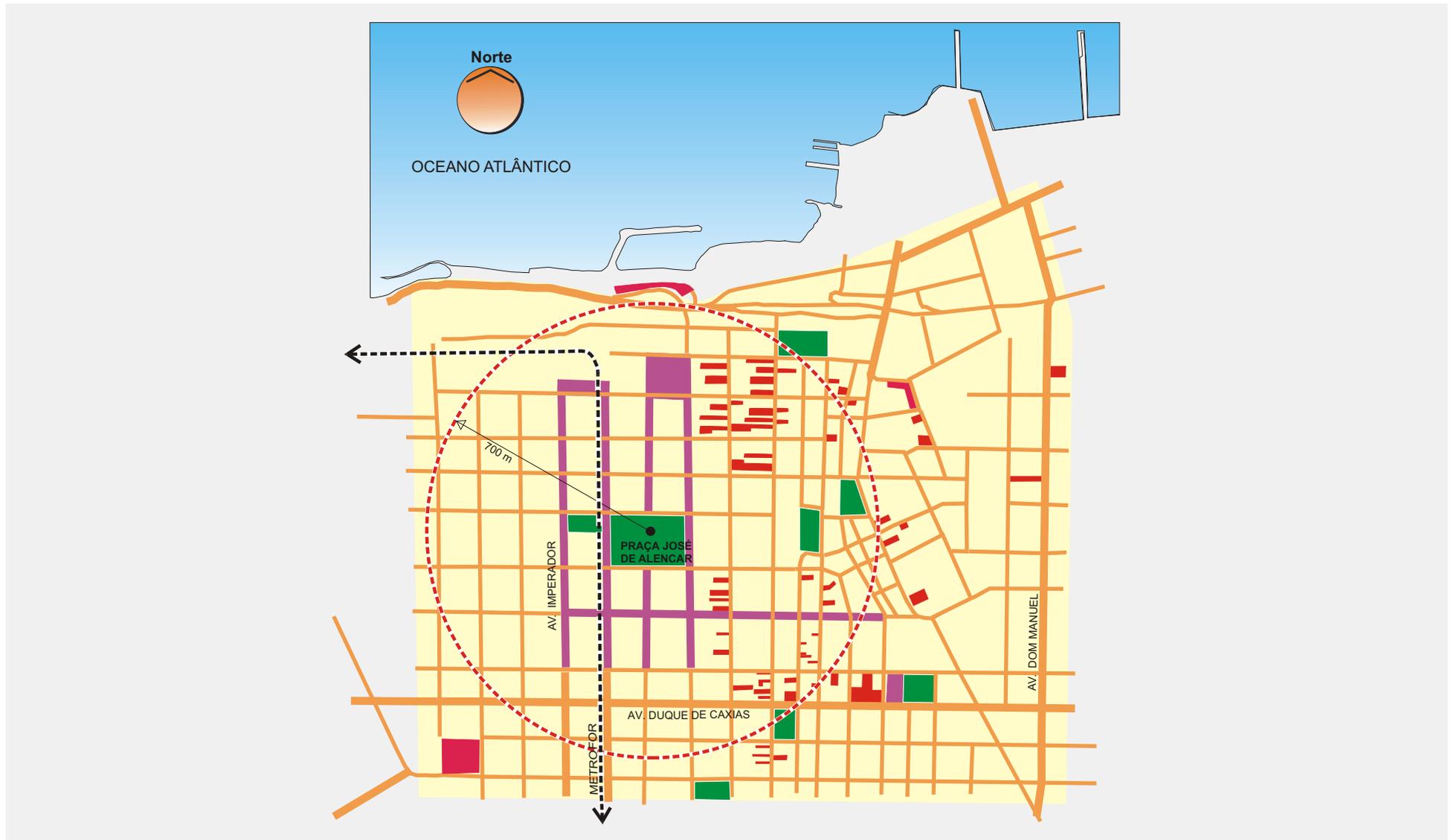


FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

- PRAÇAS E ÁREAS VERDES
- ZONA MISTA OCUPADA COM RESIDÊNCIAS UNIFAMILIARES, SERVIÇOS, PEQUENOS NEGÓCIOS E TORRES DE APARTAMENTOS
- DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS DIURNOS
- DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS NOTURNOS
- DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS DIA E NOITE
- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- - - - METROFOR
- · - · - LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 34 – MOBILIDADE URBANA / DEMANDA DE ESTACIONAMENTOS



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

ESTACIONAMENTO PARA AUTOMÓVEIS

PRAÇAS

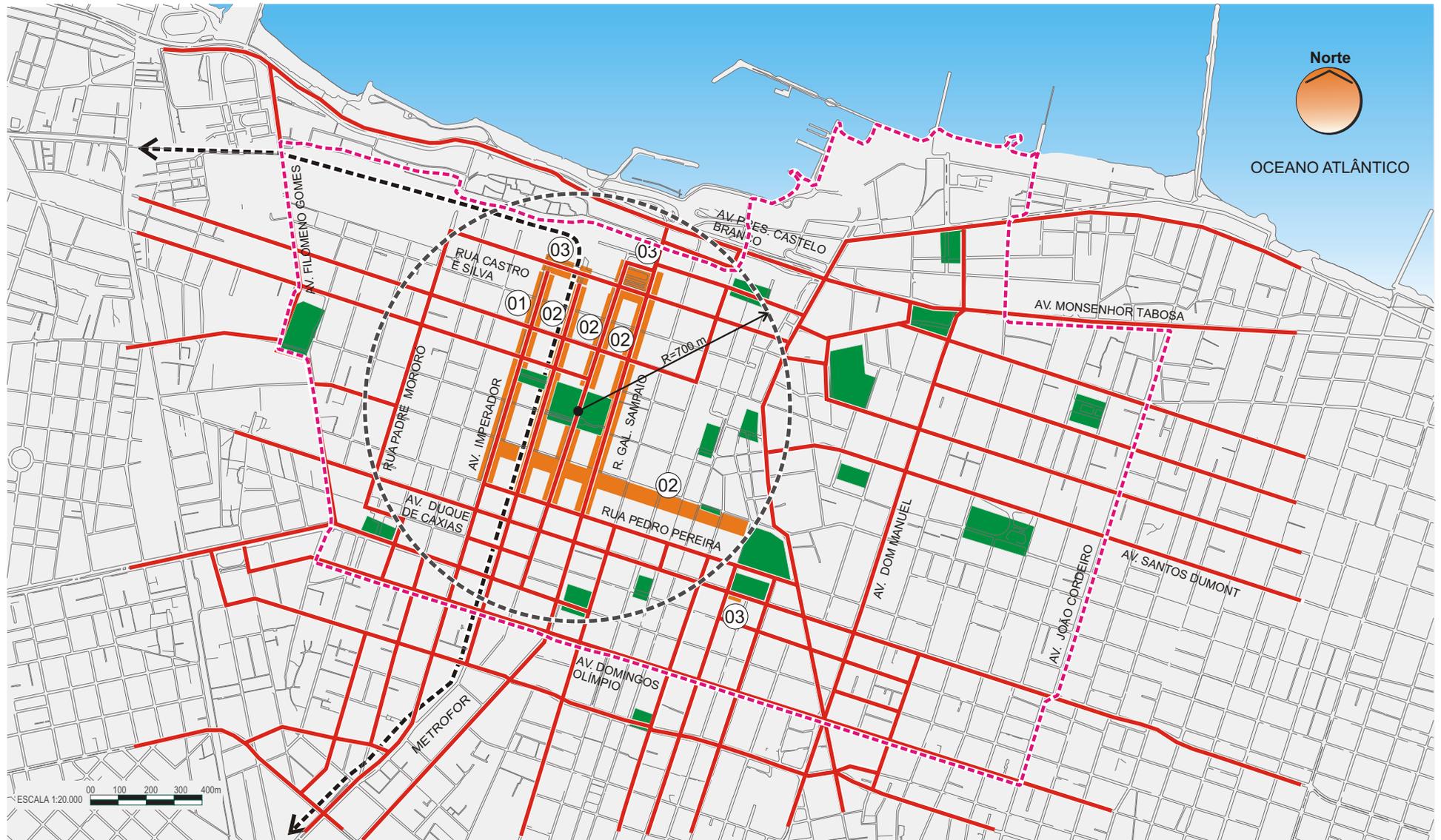
RAIO

ESTACIONAMENTO DE ÔNIBUS

QUÁDRAS

METROFOR

MAPA Nº 35 – MOBILIDADE NO NÚCLEO CENTRAL - ESTACIONAMENTOS, ÔNIBUS E AUTOMÓVEIS



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

- ÁREA DE ESTACIONAMENTOS E "PONTOS FINAIS" DE ÔNIBUS
OBS: 10% DA ÁREA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DO NÚCLEO CENTRAL, (2,0 HA) SÃO DEDICADOS A ESTACIONAMENTOS DE ÔNIBUS
- PRAÇAS

LEGENDA

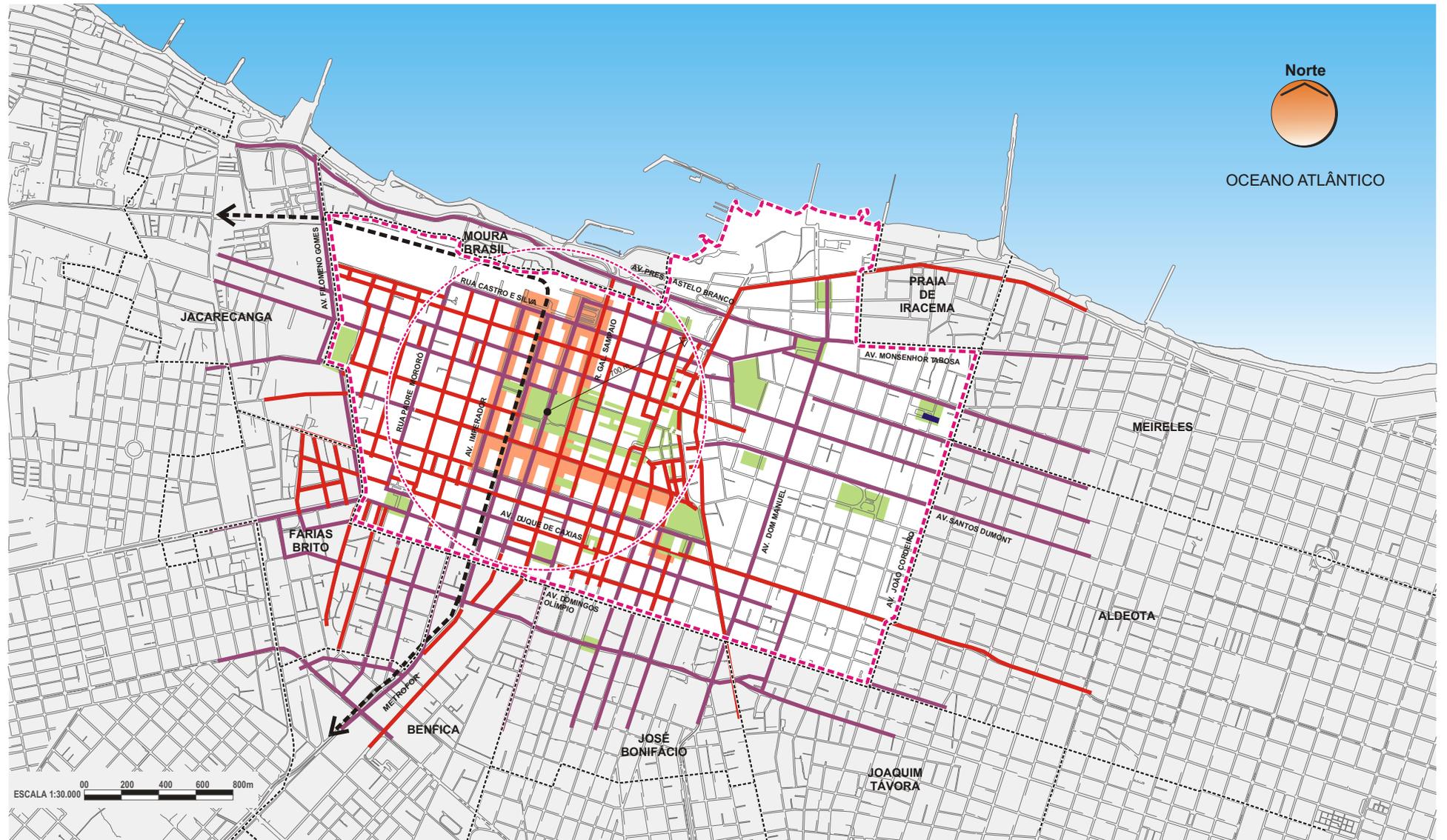
- TRAJETOS DE ÔNIBUS
- METROFOR
- LIMITE DO BAIRRO CENTRO
- 01 PONTOS FINAIS METROPOLITANOS OESTE
- 02 PONTOS FINAIS URBANOS
- 03 TERMINAIS ABERTOS

MAPA Nº 36 – MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL - TRAJETO DE ÔNIBUS

Os ônibus convergentes apóiam o comércio e a vitalidade comercial é um valor conquistado e deve ser preservado. A circulação de pessoas no centro não é um problema. É muito mais uma vantagem em favor de um espaço público, muitas vezes mais seguro que qualquer rua comercial da Aldeota, com seus escassos cidadãos pedestres (MAPA Nº 37 – MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL – REDE DE ESPAÇOS DE USO PEDESTRE) No entanto, o resultado ambiental desta profusão resulta em produção de ruídos em níveis insuportáveis; poluição sonora produzida pelo barulho de motores; descarga de calor irradiado pelos veículos; poluição aérea; congestionamentos; verdadeiras muralhas de coletivos enfileirados; desconforto para os idosos; dificuldades de circular com crianças; opressão ao pedestre exercida pelos automóveis particulares; os dois quilômetros de ônibus estacionados na área estratégica da zona comercial (nas Ruas Imperador, Tristão Gonçalves, 24 de Maio, General Sampaio e Pedro Pereira); e duas praças públicas transformadas em terminais. Em resumo, uma superfície de 2ha é dedicada aos estacionamento e às circulações de veículos automotores. Isto corresponde a 10% da área do núcleo central, e que à noite estarão desertos de pessoas e veículos. Algo deve ser alterado para equilibrar, no mínimo, o quociente de uso destas estruturas, onde um claro desperdício acontece.

Em todo este funcionamento o que deve ser avaliado é se o volume de *stress* do ambiente do núcleo central, que afasta muitos potenciais consumidores e impede a reconstrução comunitária, pode ser reduzido sem prejuízo do movimento comercial.

Seria oportuno, também, fazer avaliações de custos de soluções de mobilidade, relacionados com benefícios comerciais, sociais, culturais, turísticos, cívicos, imobiliários e de cidadania. Uma centralidade urbana principal estruturada com estes componentes é altamente condicionada à excelência de mobilidade, onde cada cidadão sem distinção de classe sinta conforto em consumir, morar, trabalhar e se divertir. Infelizmente os planejamentos setoriais não integraram ainda este sistema de componentes, parametrados pela relação balanceada entre uso do solo, canais de circulação e modos de transportação.



FONTE: Espaço Plano - Arquitetura e Consultoria S/S Ltda.

LEGENDA

ÁREA DE ESTACIONAMENTOS E "PONTOS FINAIS" DE ÔNIBUS
Obs.: 10% DA ÁREA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DO NÚCLEO CENTRAL (2,0 ha) SÃO DEDICADOS A ESTACIONAMENTOS DE ÔNIBUS

REDE DE ESPAÇOS DE USO PEDESTRE

MALHA DE VIAS PARA USO PREDOMINANTE DO AUTOMÓVEL

TRAJETO DE ÔNIBUS

METROFOR

LIMITE DO BAIRRO CENTRO

MAPA Nº 37 – MOBILIDADE URBANA NO NÚCLEO CENTRAL - REDE DE ESPAÇOS DE USO PEDESTRE

10.0 - INFRA-ESTRUTURAS DE SUPORTE HUMANO

A equipagem social do Centro precisa ser considerada sob os aspectos de infra-estrutura local, intramunicipal e até mesmo além das fronteiras municipais, sob o aspecto de acesso aos serviços, bastante amplo, e de apoio institucional, bem equacionado (MAPA Nº 38 – REDE DE EQUIPAMENTOS SOCIAIS).

Apesar de vivenciar uma situação econômica difícil, o Bairro Centro tem feito progressos nos indicadores sociais e, em 2000, segundo o IBGE, apresentava taxas melhores que a média do Município.

10.1 A REDE DE EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO

Algumas instituições públicas de ensino superior, como a Faculdade de Medicina e Odontologia da UFC e o Centro de Estudos Sociais Aplicados (CESA) da UECE, migraram para bairros distantes. Restam ainda a tradicional Faculdade de Direito da UFC, o Instituto Teológico Pastoral do Ceará – ITEP, de formação superior católica, remanescente do antigo Seminário da Prainha, e as instituições de ensino superior em formação.

Dentre as novas faculdades, com ênfase em ciências sociais, encontram-se a Unice, Faculdade Marista, a Faculdade de Filosofia de Fortaleza e a Flated - Faculdade Latino-americana de Educação. O prédio onde funcionava o CESA da UECE foi adquirido pelo IEPRO – Instituto de Estudos e Pesquisas da UECE, que pretende utilizá-lo na oferta de cursos de pós-graduação.

No ensino médio, normalmente as escolas se concentram nos principais corredores viários - Heráclito Graça/Duque de Caxias, Santos Dumont e Padre Ibiapina. Destacam-se colégios privados de 2º grau tradicionais, como o Colégio Cearense Sagrado Coração, o Colégio Militar, o Colégio 7 de Setembro e o Colégio Imaculada Conceição, e colégios públicos, como o Liceu do Ceará e o Justiniano de Serpa. Estas escolas aparentemente têm perdido alunos para aquelas situadas em bairros mais afastados, a medida que a população foi diminuindo e as atividades econômicas que demandavam o deslocamento ao Centro foram se deslocando para outros bairros.

A taxa de analfabetismo entre a população com idade superior a 15 anos, do Centro era, segundo a SEPLA/IBGE, de apenas 4% em 2000. É uma das mais baixas entre os bairros de Fortaleza, sendo comparável à dos bairros vizinhos mais competitivos como Meireles e Aldeota (entre 2,2% e 3,5%), é bastante inferior à média do Município, que é de 11%.

 REDE DE EQUIPAMENTOS DE EDUCAÇÃO

- 01 Faculdade de Direito da UFC
- 02 Instituto Teológico Pastoral do Ceará ITEP
- 03 Seminário da Prainha
- 04 UNICE
- 05 Faculdade Mansta
- 06 Faculdade de Filosofia de Fortaleza
- 07 FIATED - Faculdade Latino-americana de Educação
- 08 IEPRO Instituto de Estudos e Pesquisas da UCECE (prédio onde funcionava o CESA da UCECE)
- 09 Colégio Cearense Sagrado Coração
- 10 Colégio Militar
- 11 Colégio 7 de Setembro
- 12 Colégio Imaculada Conceição
- 13 Liceu do Ceará
- 14 Justino de Serpa

 REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS E AS ATIVIDADES DE LAZER

- 01 Teatro José de Alencar
 - 02 Cine São Luiz
 - 03 Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção
 - 04 Igreja do Patrocínio
 - 05 Igreja do Rosário
 - 06 Catedral da Sé
 - 07 Seminário da Prainha
 - 08 Estação da RFFSA
 - 09 Antigo Palácio do Governo
 - 10 Centro Dragão do Mar
 - 11 Parque da Criança
 - 12 Parque do Paço Municipal
 - 13 Parque Fajel
 - 14 Complexo esportivo do Colégio Militar
- Bairros Limítrofes ao Centro
- Limite do Bairro Centro

 CONTEXTO DE SEGURANÇA PÚBLICA NA ZONA CENTRAL

- 01 Comando do Policiamento da Capital
- 02 Comando do Policiamento do Interior
- 03 5º Batalhão da Polícia Militar (BPM)
- 04 5ª Companhia do 5º BPM
- 05 Batalhão da Polícia de Choque
- 06 Superintendência da Polícia Civil do Estado
- 07 Delegacia de Narcóticos
- 08 Delegacia de Roubos e Furtos de Veículos e Cargas
- 09 Delegacia de Capturas e Pointier
- 10 Delegacia de Defraudações e Falsificações
- 11 Delegacia de Crimes contra a Fé Pública
- 12 Delegacia de Investigação Criminal
- 13 Divisão de Proteção ao Estudante
- 14 Quartel do Comando Geral do Corpo de Bombeiros do Estado

 REDE DE EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

- 01 Centro de Saúde Paulo Marcelo (Programa Saúde da Família)
- 02 Centro de Saúde José de Alencar (Programa Saúde da Família)
- 03 Instituto José Frota
- 04 Santa Casa de Misericórdia
- 05 Casa de Saúde César Cals
- 06 Associações Comunitárias (assistência social)

Indicadores positivos também são encontrados quando se compara a média de anos de estudo do chefe de família residente no Centro no ano de 2000, em torno de 10 anos, abaixo do Meireles com 13 anos, mas superior à média municipal, de 7 anos.

Um dos maiores desafios é recuperar a ocupação de alguns equipamentos educacionais de porte e qualidade, e identificar oportunidades de trabalho locais para uma população de qualificação educacional relativamente elevada.

10.2 A REDE DE EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

No que se refere à saúde, o Bairro dispõe de capacidade de atendimento primário satisfatório, via Programa Saúde da Família, através de suas duas unidades: o Centro de Saúde Paulo Marcelo e o Centro de Saúde José de Alencar.

Há uma rede importante de hospitais públicos, dentre os quais o Instituto José Frota, que é referência no tratamento de acidentados, a Santa Casa de Misericórdia e a Casa de Saúde César Cals. Seu público principal é de segurados do INSS, de renda mais baixa, provenientes da periferia e de outros municípios, congestionando o atendimento dos casos mais graves.

Está disponível também um número satisfatório de clínicas médicas e odontológicas e profissionais especializados, no Centro, embora as estatísticas não sejam precisas.

Experiências de estabelecer pólos regionais no interior para atendimento de saúde, notadamente na definição de hospitais regionais para atendimento secundário e terciário, estão em andamento em todo o Estado e tendem a aliviar a sobrecarga dos equipamentos do Centro. Se por um lado, melhora as condições assistenciais, por outro, tende a reduzir a atividade econômica derivada deste acúmulo de pessoas da periferia e interior.

Embora não esteja disponibilizado o acompanhamento da mortalidade infantil no Centro, acredita-se que deva ser bem inferior à média do Município, de 18,5/1.000 nascidos vivos em 2002, pelas condições de infra-estrutura urbana e de equipamentos e profissionais do Bairro.

As estruturas locais de assistência social restringem-se à Defesa Civil e às associações comunitárias apoiadas pelo Poder Público Municipal, igrejas e algumas organizações não governamentais.

10.3 A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS E AS ATIVIDADES DE LAZER

O Bairro dispõe do teatro mais tradicional e melhor equipado do Estado, o José de Alencar, mas vem perdendo salas de cinemas para os *shopping centers* de outros bairros, restando apenas o tradicional Cine São Luiz e outras salas de exibição de filmes de categoria inferior.

Equipamentos culturais de grande valor simbólico compõem a paisagem do Centro, como o Teatro José de Alencar, a Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção, a Igreja do Patrocínio, a Igreja do Rosário, a Catedral da Sé, o Seminário da Prainha, a Estação da RFFSA, o antigo Palácio do Governo e, mais recentemente, o Centro Dragão do Mar.

O Centro é privilegiado em relação à existência de parques urbanos no seu território, abrigando três dos mais importantes Parques do Município: A Cidade da Criança, com 2,4ha, o Parque do Paço Municipal, com 2,6ha, e o Parque Pajeú, com 1,4ha. Em comum entre esses parques, entretanto, estão a falta de segurança e o baixo nível de conservação.

Aliás, a conservação das áreas públicas no Centro tem enfrentado graves problemas à medida que a população do Bairro vem diminuindo e o sentimento de pertença dos seus usuários se esvai.

Destaca-se como principal equipamento de lazer o Centro Dragão do Mar, com oficinas de artes, pinturas, teatro, cinemas e exposições abertas ao público. As áreas para prática de esportes são limitadas às escolas, com destaque para o complexo esportivo do Colégio Militar. Os clubes sociais (lazer) deixaram o Bairro há algum tempo assim como as respectivas festas carnavalescas.

10.4 O CONTEXTO DA SEGURANÇA PÚBLICA NA ZONA CENTRAL

O Bairro Centro abriga o Comando do Policiamento da Capital, o Comando do Policiamento do Interior, o 5º Batalhão da Polícia Militar (BPM), a 5ª Companhia do 5º BPM e o Batalhão da Polícia de Choque. A Superintendência da Polícia Civil do Estado também se localiza no Centro juntamente com mais cinco delegacias especializadas - Narcóticos, Roubos e Furtos de Veículos e Cargas, Capturas e Polinter, Defraudações e Falsificações, e Crimes contra a Fé Pública - e duas divisões - Investigação Criminal e Proteção ao Estudante. Mas, mesmo com todo esse contingente policial sediado no Bairro, a sensação dos habitantes locais e dos que por ali circulam é de que o contingente nas ruas é insuficiente e é forte a sensação de insegurança.

Além disso, o Quartel do Comando Geral do Corpo de Bombeiros do Estado situa-se na área à oeste do Centro. Seu 1º Grupamento de Incêndio é responsável pelo atendimento a um grande número de bairros de Fortaleza, desde a Barra do Ceará até o Meireles, e dispõe de duas guarnições de combate a incêndio, uma equipe de salvamento, uma equipe do grupo de socorro de urgência para situações de mal súbito, quedas, acidentes de trânsito e emergências obstétricas e uma moto glp. Nesse caso, o Centro, pela proximidade e contingente, tem suas necessidades bem atendidas.

No tocante a esse segmento conclui-se que a substituição das residências pelo comércio ao longo dos últimos anos reduziu a propriedade simbólica dos habitantes do Centro e contribuiu para o aumento da violência.

11.0 - OS PROJETOS SETORIAIS EM ANDAMENTO PARA A ZONA CENTRAL E SEUS PROVÁVEIS IMPACTOS

Alguns equipamentos de situação periférica ao núcleo central histórico foram construídos nos últimos anos e outros se encontram em fase de viabilização. Estes componentes imprimiram maior qualidade ao contexto, em declínio, em que se situaram e poderão, se conectados a outras cadeias de estruturas, formar zonas de influência definitiva no processo de revitalização. É o caso do Centro Cultural Dragão do Mar que dependeria de novos elementos programáticos no chamado Corredor Cultural da Rua Dr. João Moreira para estender sua influência colaborativa com a nova qualidade da zona central. O mesmo pode se dizer do Mercado São Sebastião, da sede do Clube dos Diretores Lojistas, do Hotel Marina, do Hospital José Frota e dos novos e criativos *clusters* de comércio popular da área central, principalmente nas imediações da Galeria Pedro Jorge, na Rua Senador Pompeu e na região da antiga Padaria Lisbonense. Devem ser destacados também como estruturas de qualidade com papel de resistência e apoio à estabilidade da zona central, o conjunto concentrado de edifícios de escritórios situados na esquina da Rua Sena Madureira com o Beco dos Pocinhos e o complexo de moradias centrais denominado *Panorama*, situado sobre a encosta ao longo da Av. Leste-Oeste, defronte ao Marina Park Hotel.

Outro projeto de grande expectativa de influência requalificadora para a zona central é o futuro Centro Multifuncional de Eventos e Feiras. Este é um programa que funcionará como uma matriz poderosa de inúmeras atividades econômicas e com enorme capacidade de requisitar novas construções em um amplo raio de influências, o que sem dúvida atingiria a zona central. O projeto deste equipamento prevê ligações de fluxos de transportes de qualidade entre sua região e o velho centro. Se levarmos em conta o poder de melhoria de imagem da cidade que um centro de eventos provoca, teremos aí potencializada a atração de visitantes e serão grandes as possibilidades de benefícios reais para um projeto de revitalização do Centro.

O conjunto de projetos atualmente em elaboração ou em início de implantação na zona central, se orientam excessivamente para os problemas setoriais e específicos, sem guardar consistência com o conjunto complexo de demandas da re-estruturação física. Desta forma, quando se estuda o problema do transporte não se incluem preocupações com o uso do solo, com a mobilidade pedestre, com a estressante poluição sonora e visual produzida pelo tráfego de ônibus urbanos, com a viabilidade de um sistema de transporte público local, enfim, com a qualidade urbana que a zona está a demandar. As iniciativas técnicas mantêm-se desconectadas e não apontam uma forma coordenada de compartilhar suas soluções com um objetivo urbanístico unificado. Este objetivo deveria atender prioritariamente à restauração da

estruturação física de forma coerente com o desenvolvimento integrado de uma matriz de intercâmbio de reconhecível legibilidade por cidadãos, visitantes e investidores.

11.1 PROJETO BID-FOR

Este projeto de transportes, pela forma como está sendo encaminhado, considera problemas de engenharia de tráfego para a Cidade de Fortaleza, mas sobre a zona central especificamente não aprofunda os seus verdadeiros problemas. Por sua própria feição de projeto de engenharia de tráfego, muito mais que de mobilidade urbana imbricado com os aspectos urbanísticos, o projeto não realça as oportunidades de caráter verdadeiramente revitalizador. Sabe-se que a mobilidade é um elemento basilar da melhoria de qualidade de uma zona urbana e que a criação destas oportunidades visando a revitalização, são altamente dependentes de análise e propostas de uso do solo, com boa consequência para a recuperação da forma urbana. Isto significa que essas questões devem ser coordenadas entre si, considerando:

As relações entre motivações de viagens, modos de transportes, movimentos pedestres, estacionamentos de rua e estacionamentos compartilhados, tudo isto referenciado por uso do solo ao longo do dia, noite e madrugada; balanceamento entre uso do solo, dimensões de superfícies a serem compartilhadas entre veículos e pedestres; dimensões dos componentes das malhas de passeios pedestres, com suas respectivas amenizações e elementos de conforto para apoiar a caminhada; alternativas criativas relativas a estacionamento e circulação de ônibus com proteção da vitalidade das atividades de varejo, com formas que não sejam restritas à manutenção de praças como terminais; consideração da hipótese de reduzir o tráfego de automóveis e ônibus no núcleo central a partir da implantação de um anel alimentador, conectado com estacionamentos estratégicos e com um sistema de transporte local, mais leve e não poluidor (sistemas de bondes elétricos, por exemplo); após a redução do tráfego de veículos no núcleo central, a aplicação das técnicas de *tráfego calmo* onde o pedestre ganha o espaço que é retirado da saída do excesso de tráfego de ônibus e automóveis; e melhoria definitiva da conectividade entre o centro e a zona leste da cidade (Aldeota).

11.2 PLANO DIRETOR

No presente estágio de suas tarefas, o Leg-For, pelo visto em suas apresentações de diagnose, se manifesta ainda em suas primeiras análises, não existindo ainda proposições sobre a zona central. Nesta fase os estudos transparecem como aparatos técnicos que não

apresentam ainda padrões atualizadores das questões de interesse para o Centro, como estruturas urbanas capazes de produzir estímulo ao alcance de um resultado de revitalização urbana; há necessidade de definição de políticas locais para apoiar a revisão das conseqüências do uso do solo no espaço público e na proteção do patrimônio histórico; é indispensável a elaboração de diretrizes visando aprimorar e adequar a mobilidade urbana de tal forma que favoreça mutuamente o cidadão pedestre e seu conforto; é necessário apresentar saídas para a proteção da vitalidade dos negócios comerciais; aprofundando os problemas relacionados com soluções para o transporte público, com a conectividade do centro com os bairros pericentrais e com as características de um transporte público local.

11.3 PARQUE DA CIDADE

Embora se reconheça aqui intenção de cuidar dos espaços públicos centrais, percebe-se no projeto do Parque da Cidade, a perda de objetivos ajustados com o uso do solo periférico ao novo conjunto de espaços públicos. A observação aqui encaminhada não diz respeito a qualidades arquitetônicas do projeto e sim ao seu conteúdo programático mais geral. No fundo estamos a criar uma dilatação de espaço público numa região sem usuários (se consideramos o padrão desejável de usuários para praças públicas). É temível que o novo espaço venha a estimular a dilatação dos usos atuais e improvisos de privatização de parcelas do espaço público, antes que se restabeleçam comunidades locais moradoras. Há o risco até de que, a partir da conclusão e uso do novo espaço, se torne ainda mais difícil sua renovação com caráter comunitário.

11.4 RUA DAS PRAÇAS

Repete-se aqui a avaliação feita para o Parque da Cidade como componente da geografia de revitalização da zona central. Neste caso, se faz conveniente também, chamar a atenção para os complementos urbanísticos fundamentais no projeto, relativos à definição de usos adequados nas faces lindeiras. O pátio linear que configura o projeto deveria conduzir as oportunidades de criação de vida comunitária contextual, baseada em usos intercomplementares do cotidiano de forma a imprimir o sentido de segurança coletiva e bom uso do espaço público. Desta forma seriam evitadas as ampliações do campo para as atividades indesejáveis hoje existentes na zona, por conta de sua degradação. Estes bolsões se formam exatamente por ineficácia do tipo de uso do solo, predominantemente de caráter monofuncional baseado no comércio popular sem presença de moradores. É oportuno observar que o centro atual não demanda acréscimos de espaços públicos com caráter de praças ou largos. A crise do espaço público na zona central

é mais caracterizada nos corredores lineares de comércio onde as calçadas não conseguem mais apoiar a quantidade de consumidores circulantes. Seria mais prudente evitar a dilatação do atual tipo de uso do espaço público da zona central empobrecido por ineficiência do uso do solo e configurar estes acréscimos a partir de um plano geral estruturado pelo uso do solo e por um modelo eficiente de mobilidade urbana. Uma ação deste tipo, provavelmente daria prioridade e escolha à implantação de galerias comerciais, a forma mais adequada para a instalação de *shoppings* centrais, cuja experimentação espontânea já está em curso, devidamente coordenada pelo Projeto *Shopping Centro*.

11.5 PROJETO SHOPPING CENTRO

Este é o projeto mais interessante surgido nos últimos anos por iniciativa dos comerciantes da zona central. É fartamente presente na literatura urbanística a solução de *galerias* como forma adequada para *shoppings* em zonas centrais, principalmente nos trópicos. Esta solução permite criar oportunidades comerciais e proporcionar conforto e amenização climática para os consumidores circulantes. Ao mesmo tempo funciona como um acréscimo de espaços disponíveis para a circulação de pedestres, socorrendo-os da escassez de espaços hoje existente, nas calçadas tradicionais. Demonstrar a oportunidade de capitalizar a louvável iniciativa dos lojistas no sentido de que esta ação (Ação Novo Centro) inclua cada vez mais em seus conteúdos e iniciativas coordenadas a visão urbanística global, mesmo que tratando de problemas pontuais. É indispensável articular estas ações com a problemática decorrente do uso do solo e sua transformação de forma a se coadunar com a estabilidade e o desenvolvimento do comércio de varejo. É indispensável também estimular discussões sobre a atração de centros comerciais de qualidade com boa acessibilidade, mesmo que com a participação de composições e incentivos da própria comunidade, em operações financeiras claras e justificáveis para instalar requalificadores urbanos conseqüentes.

11.6 REMOÇÃO DO COMÉRCIO DE ATACADO E PROJETO IMOBILIÁRIO NO VALE DO RIACHO PAJEÚ

Este é um fortíssimo tema de relevantes conseqüências na recuperação da zona central. Com ele a cidade atingiria dois objetivos fundamentais que seriam a construção definitiva e adequada de um centro de abastecimento compatível com a escala metropolitana de Fortaleza e ao mesmo tempo implantar um estruturador de radical efeito na requalificação da fronteira leste da zona central. Este projeto teria que incluir em seu espectro mais amplo uma definição de boa conectividade entre o centro e a zona leste, muito além de um simples artefato viário.

Deveriam se incluir aí sofisticadas soluções de legibilidade da nova imagem urbana para a visão de quem chega ao centro por este lado. A extensão física do projeto deveria abranger o conjunto da Catedral e do Paço Municipal com seu parque, que teria possibilidade de ampliação e conectividade com o Parque Linear do Pajeú. Apoiado em novas estruturas de uso misto e sua linha de conectividade com a estação Sé do futuro metrô, o novo bairro poderia ser caracterizado como uma zona urbana de moradia, trabalho, serviços e lazer, com habitações diversificadas em tipos e padrões de custo, incluindo também áreas verdes e equipamentos de esporte.

11.7 PLANEFOR

Sendo um plano estratégico, naturalmente as conclusões do Planefor têm a forma de políticas e diretrizes urbanísticas como respostas oriundas da mais ampla discussão sobre estes aspectos já realizados em Fortaleza. Ali estão exaustivamente expressos os desejos de uma representativa parcela da comunidade que demandarão expressões físicas e urbanísticas coordenadas para realizar com eficiência. É preciso que a Cidade tenha mais atenção com as idéias registradas no Planefor e parta em busca de suas devidas concretizações como artefatos urbanos legíveis e utilizáveis. Esta tradução está por se realizar e só será possível através das transmutações das idéias e desejos contidas dentro dos documentos do Planefor, no rumo do estágio projetual definitivo. Este estágio poderá ser configurado num *master plan*, devidamente apoiado em padrões urbanísticos e tipologias estruturais arquitetônicas, cuja hierarquização deverá se dar pela ordem própria da semântica urbana, ou seja, sua forma em atendimento às necessidades dos usuários.

12.0 - O CENTRO RESISTENTE PEDE AJUDA

O resumo final deste relatório nos leva à conclusão que o centro urbano de Fortaleza é ainda um repositório de artefatos de valor patrimonial e histórico que têm urgência em serem amparados por atividades que enobreçam seu contexto, sua vizinhança e recuperem a qualidade de seus usos. É visível também o grande enigma de planejamento colocado pela situação atual do velho Centro, mergulhado numa atividade predominante de caráter comercial de varejo, no entanto sem a presença de moradores que possam lhe conferir os aspectos vitais que só as vizinhanças proporcionam. É evidente que a vibração emprestada pela população de consumidores aos espaços públicos da zona central e o êxito de seu comércio, são *ativos* fundamentais a serem preservados. Por outro lado, transparece aí um desafio provocador que é a combinação de ações de proteção à vitalidade comercial com políticas urbanas de recuperação gradativa de geografias convenientes com usos de moradia e serviços, que devolvam ao centro, de forma atualizada, sua capacidade competitiva se comparada a outras regiões da cidade. A solução deste impasse passará fatalmente por um revisão de usos do solo amparada em projetos visualizáveis de apoios infra-estruturais com capacidade de alteração da qualidade dessa geografia. Não será possível deixar de incluir nestas intervenções um componente estruturador de fundamental importância de revitalização: a solução moderna, atualizada e confortável para a mobilidade urbana, principalmente no núcleo central histórico. Somente desta forma será possível recuperar a zona central com caráter de uma matriz de intercâmbio onde a história esteja realçada e presente, juntamente com a vitalidade comercial, as atividades cívicas e de celebração e as atividades de cultura e entretenimento compatíveis com a atratividade turística da Cidade de Fortaleza.

No ANEXO I que se segue é apresentada uma sequência de imagens fotográficas de aspectos relevantes da nossa zona central, confirmando as análises desenvolvidas ao longo deste Relatório.



GLOSSÁRIO

Ambiente: Agregação de objetos circunstantes, condições e influências que apóiam a vida e os hábitos das pessoas e de outros organismos ou coleções de organismos.

Balanceamento: No contexto do desenvolvimento urbanístico, significa um estado de tensão construtiva entre dois ou mais elementos do sistema urbano, que realça os aspectos positivos e fortalece o sistema total. (Ex: conservação versos urbanização)

Comunidades Compactas: Comunidades desenhadas com o objetivo de consolidação e melhoria do uso do espaço dentro de uma área urbana por meio do incremento de sua intensidade de uso e densidade de construção, para obter dimensões finais favoráveis ao uso pedestre e menor área de projeção construída.

Corredor Urbano de Desenvolvimento: Desenvolvimento urbano linear, ao longo de uma espinha dorsal de atividades, espontâneo ou planejado, o qual liga nós de atividades em escala metropolitana. Seu desenvolvimento difere da urbanização frouxa que ocorre de forma fragmentária descontrolada ao longo das rotas principais de transporte na periferia urbana, contribuindo para a dispersão urbana.

Densidade: Intensidade de urbanização e de atividades humanas dentro de uma certa área, como uma função do tamanho da área. A densidade residencial bruta é o número de unidades habitacionais dividida pela área total do espaço de implantação. A densidade residencial líquida é expressa pelo número de unidades habitacionais dividida pela área que é usada apenas pelas edificações residenciais.

Diretriz: Um princípio de direção e aconselhamento de políticas. É a mais específica aplicação de um princípio para um contexto particular.

Dispersão Urbana: É a indesejável extensão da urbanização, usualmente de baixa densidade (tais como os bairros de residências unifamiliares em grandes lotes) na periferia ou nas zonas urbanas existentes, onde cada destas urbanizações pode ser imprópria em termos de estruturação urbana planejada e da proteção do ambiente natural não urbano. No caso local há de se acrescentar aos elementos componentes do processo de dispersão urbana a manutenção de vazios especulativos e o crescimento não planejado, a partir de processos de invasões e locações habitacionais em áreas de risco.

Estrutura Urbana: É o macro - lay-out das áreas urbanas. Na escala metropolitana isto envolve a geometria espacial ou os padrões de estabelecimento como se fossem criados para conectar elementos da área urbana como ligações de transporte, espaços verdes metropolitanos, nós de atividades bem como a correspondência espacial da relação entre eles.

Estruturação Espacial: Na escala metropolitana se refere ao conceito organizador consistente com as localizações apropriadas e a forma do desenvolvimento físico.

Forma Urbana: A altura física, o tamanho e a forma do desenvolvimento urbano e a maneira como os diferentes elementos (espaços públicos, edifícios públicos, espaços privados e suas construções, atividades comerciais, desenvolvimentos habitacionais, espaços cívicos, etc) aparecem em relação uns aos outros.

Infra-estrutura: No contexto do desenvolvimento urbano é uma referência ao conjunto construído e de serviços gerais de engenharia tais como suprimento de água, tratamento dos resíduos sólidos, rede de esgotos, gerenciamento das drenagens, redes de energia elétrica, etc.

Intensificação de Urbanização: Urbanização dentro de contextos já urbanizados o qual objetiva aumentar as densidades e melhorar a qualidade da cidade. (exemplo: revitalizações urbanas)

Mobilidade: A habilidade para se mover pessoas e bens com relativa facilidade e rapidez aceitável, com liberdade para manobrar sem interrupções excessivas e com aceitáveis níveis de conforto, conveniência e segurança. Este conceito se aplica a todos os modos de transporte.

Nós, ou Focos de Atividades Metropolitanas: Lugares urbanos de grande convergência que têm grande significado para a população em termos de escala, localização impacto, diversidade e aglomeração de pessoas e funções (facilidades, serviços e atividades econômicas).

Nós, ou Focos de Atividades Urbanas: Lugar de alta acessibilidade e vantagens econômicas, usualmente em um importante intercâmbio de transportes ou intersecção de vias importantes, onde uma grande variedade de atividades, tais como as econômicas, comerciais, industriais, ou desenvolvimentos habitacionais tendem a se localizar. Estas atividades apóiam-se mutuamente e são apoiadas pela concentração de pessoas que vivem em grande proximidade. Os nós urbanos criam condições para sustentar o crescimento e o desenvolvimento por meio da participação dos setores de investimentos públicos e privados.

Política: Um intento declarado adotado por autoridades de governo local ou metropolitano, resumindo o curso de um plano de ação geral. É uma afirmação de propósitos e ideais os quais são usados para dirigir uma tomada de decisão.

Sustentabilidade: A habilidade para obter equidade (balanceamento de demandas competitivas de solo) e eficiência (efetiva alocação e distribuição de recursos como solo, recursos especializados etc.) em uma base obtida sem prejudicar ou destruir a base dos recursos naturais. Em outras palavras isto significa viver, trabalhar e se conviver em uma forma que sustentará a integridade e biodiversidade dos ecossistemas locais, nacionais e planetários, dos quais o conjunto da vida depende.

Tecido Urbano: O padrão de desenvolvimento urbano que leva em conta o tamanho das construções, a natureza e a quantidade de espaço entre elas e a rede de vias que as servem.

Uso do Solo: Atividades reais ou previstas em um dado trecho de solo tais como os usos residencial, comercial, industrial ou a mistura destes.

Uso Misto: A integração horizontal e vertical de usos do solo residenciais e não residenciais viáveis e compatíveis, dentro de uma mesma área, ou de uma mesma parcela urbana de solo. Seu propósito é facilitar a construção de um largo leque de tipos de residências dentro de um raio de proximidade de centros de emprego, educação e de oportunidades sociais e recreacionais, reduzindo desta forma o tráfego de comutação e apoiando a circulação pedestre.



BIBLIOGRAFIA

- CASTRO, José Liberal de. *Texto de apresentação de proposta para o Concurso de Idéias para a Área Central de Fortaleza.*
- CASTRO, José Liberal de. *Texto em Publicação da Prefeitura Municipal de Fortaleza.* 1982.
- MENEZES, Antonio Bezerra. *Descrição da Cidade de Fortaleza.* Casa de José de Alencar, 1992.
- ADERALDO, Mozart Soriano, *A Praça*, Gráfica Editora Tipogresso Ltda., 1989.
- GIRÃO, Raimundo, *Geografia Estética de Fortaleza*, Casa de José de Alencar, 1997.
- AZEVEDO, Otacílio, *Fortaleza Descalça*, Edições UFC, 1980.
- KOSTER, Henry, *Viagem ao Nordeste do Brasil*, ABC Editora, Rio, São Paulo, Fortaleza, 2003.
- SOJA, Edward, *Postmetropoles*. Blackwell Publishers, Oxford, UK, 2000.
- JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York, 1989.
- JACOBS, Jane, *Cities and the Wealth of Nations*, Vintage Books, New York, 1985.
- HALL, Peter, *Cities of Tomorrow*, Blackwell Publishers, Oxford, UK, 1995.
- ANDERSON, Stanford, *On Streets*, The MIT Press, Massachusetts, 1986.
- KUNSTLER, Howard *Home from Nowhere*, Simon & Schuster, New York, 1996.
- CROWE, Timothy *Crime Prevention Through Environmental Design*, Butterworth-Heinemann, Boston, 2000.
- OLALQUIAGA, Celeste *Megalopolis: Contemporary Cultural Sensibilities*, 2001.
- MITCHELL, William *E-topia*, The MIT Press, Massachusetts, 1999.
- CARR, Stephen, *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge, 1992.
- GLAZER, Nathan *The Public Face of Architecture*, The Free Press, New York, 1987.
- LEFEBVRE, Henri *O Direito à Cidade*, Editora Documentos, São Paulo, 1969.
- ASCHER, François *Métapolis ou L'avenir des Villes*, Editions Odile Jacob, Paris, 1995.
- SHORT, Rennie *The Urban Order, an Introduction to Cities, Culture and Power*, Blackwell Publishers, Oxford, UK, 1996.
- GOTTMAN, Jean *Since Megalopolis*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1990.
- BARNETT, Jonathan *Planning for a New Century*, Island Press, Washington, DC, 2001.

LYNCH, Kevin *La Imagen de La Ciudad*, Ediciones Infinito, Buenos Aires, 1960.

LYNCH, Kevin *La Buena Forma de La Ciudad*, Editorial Gustavo Gigli, Barcelona, 1981.

GREENBERG, Mike *The Poetics of Cities*, Ohio State University Press, Columbus, 1995.

LYLE, John. *Design for Human Ecosystems*, Island Press, Washington, DC, 1999.

ALEXANDER, Christopher. *Notes on The Synthesis of Form*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1966.

ALEXANDER, Christopher *El Modo Intemporal de Construir*, Editorial Gustavo Gigli, Barcelona, 1981.

SUCHER, David *City Comforts, How to Build an Urban Village*, City Comforts, Seattle, Washington, 1996.

BROWER, Sidney, *Good Neighborhoods*, Praeger, Connecticut, 1996.

Diagnóstico da Cidade de Fortaleza. CETREDE, 2002.

Fortaleza em Números. Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento, SEPLA. Prefeitura de Fortaleza, 2003.

www.cegas.com.br

www.ceara.gov.br

www.fortaleza.ce.gov.br

ANEXO I – COBERTURA FOTOGRÁFICA DE ASPECTOS RELEVANTES DA ZONA CENTRAL DE FORTALEZA



FOTO Nº 01 - PRAÇA DO FERREIRA À ÉPOCA DO PREFEITO GODOFREDO MACIEL (1922). OBSERVA-SE AINDA A PRESENÇA DO EDIFÍCIO DA INTENDÊNCIA E DO CORETO



FOTO Nº 02 e 03 - ESQUINA DA RUA GUILHERME ROCHA COM A RUA MAJOR FACUNDO EM DOIS MOMENTOS DO DESENVOLVIMENTO URBANO DA ZONA CENTRAL (1922 E 1940, RESPECTIVAMENTE)



FOTO Nº 04 - PRAÇA DO FERREIRA APÓS A REFORMA DE 1933, REALIZADA PELO PREFEITO RAIMUNDO GIRÃO. ESTE É UM DOS SEUS MELHORES MOMENTOS EM TERMOS DE DESENHO URBANO. VÊ-SE AÍ O EDIFÍCIO MAJESTIC E A COLUNA DA HORA, SÍMBOLO DA CENTRALIDADE FORTALEZENSE



FOTO Nº 05 - FORTALEZA NOS ANOS 30, DESTACANDO-SE A PRESENÇA DOS PRIMEIROS VEÍCULOS MOTORIZADOS



FOTO Nº 06 - "ABRIGO CENTRAL", NA DÉCADA DE 50, ÁGORA CONVERGENTE DA POPULAÇÃO DE FORTALEZA



FOTO Nº 07 - TRECHO CENTRAL DA ORLA (LADO OESTE) DESVALORIZADO PELA OCORRÊNCIA DE USOS DESESTIMULADORES DE VITALIDADES (ESGOTOS, IML, INDÚSTRIA, QUARTEL DE BOMBEIROS ETC.)



FOTO Nº 08 - ASPECTO DA PAISAGEM URBANA CENTRAL, EVIDENCIANDO O USO INDEVIDO DO ESPAÇO PÚBLICO COM ATIVIDADES INADEQUADAS.



FOTO Nº 09 - SOLUÇÃO IMPROVISADA PARA APOIAR O ACESSO DO AUTOMÓVEL E CONTER A INVAÇÃO DE ÁGUAS PLUVIAIS (DECLIVE DA CALÇADA NO SENTIDO DO MEIO FIO)



FOTO Nº 10 - "PRIVATIZAÇÃO" DO PASSEIO COM USO IRREGULAR COMO ESTACIONAMENTO EXCLUSIVO



FOTOS Nº 11 e 12 - COM A ELEVAÇÃO DO GREIDE DA VIA POR SUCESSIVOS RECAPEAMENTOS, OCORRE A INVASÃO DAS ÁGUAS PLUVIAIS, CUJA CONTENÇÃO É FEITA, POR MEIOS IMPROVISADOS, PELOS PRÓPRIOS COMERCIANTES



13

FOTO Nº 13 - RESIDÊNCIA UNIFAMILIAR "RESISTENTE" NA ZONA PERIFÉRICA AO NÚCLEO CENTRAL



14

FOTO Nº 14 - ARQUITETURAS PRECIOSAS A ESPERA DE USOS REVITALIZADORES



FOTO Nº 15 - ASPECTO ATUAL DOS LIMITES DE CONFINAMENTO DA ÁREA HISTÓRICA DO NASCEDOURO DA VILA DE FORTALEZA DE NOSSA SENHORA DA ASSUNÇÃO (MURO DA INACE, NO INÍCIO DA AV. ALBERTO NEPOMUCENO)



FOTO Nº 16 - CAIXAS D'ÁGUA NO BENFICA: ATUALMENTE EM ESTADO DE ABANDONO. SÃO ESTRUTURAS RECICLÁVEIS, ADAPTÁVEIS A NOVOS USOS.



FOTOS Nº 17 e 18 - GRANDES EXTENSÕES DE MUROS "CEGOS" PRODUZEM PAISAGENS DESERTAS E ESPAÇOS PÚBLICOS INSEGUROS



FOTO Nº 19 - CONDIÇÃO ATUAL DO EDIFÍCIO JALCY AVENIDA: RESIDÊNCIA MULTIFAMILIAR, CONSTRUÍDA NOS ANOS 60, CONTEMPLANDO A TENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO A SUDOESTE DA ZONA CENTRAL.



FOTO Nº 20 - A EDIFICAÇÃO DE ESQUINA, AO SER RECONSTRUÍDA ADOTOU OS PARÂMETROS DA LEI ATUAL, RESULTANDO EM MELHORES DIMENSÕES DA CALÇADA



FOTO Nº 21 - TERMINAL DE ÔNIBUS NA PRAÇA CASTRO CARREIRO: BLOQUEIO VISUAL E DESCARATERIZAÇÃO DO USO DA PRAÇA



FOTO Nº 22 - A PRAÇA DO FERREIRA CONTINUA A SER O FOCO CONVERGENTE E SIMBÓLICO DO NÚCLEO CENTRAL



FOTOS Nº 23, 24, 25, 26, 27 e 28 - FACHADAS RECUPERADAS A PARTIR DE INICIATIVA COORDENADA PELA "AÇÃO NOVO CENTRO"



29



31



30



32

FOTOS Nº 29, 30, 31 e 32 - NA TENTATIVA DE ATRAIR CLIENTES DA ZONA LESTE, O CENTRO TEM ADOTADO PADRÕES POPULARES QUE SIMULAM O CARÁTER TÍPICO DOS "SHOPPING CENTERS"



33

FOTO Nº 33 - NA RUA PEDRO PEREIRA, HÁBITOS INTERIORANOS CONVIVEM COM AS ATIVIDADES METROPOLITANAS.



34



35

FOTOS Nº 34 e 35 - ÔNIBUS E AUTOMÓVEIS OCUPAM GRANDE PARTE DO ESPAÇO PÚBLICO DA ZONA CENTRAL, OPRIMINDO E ESTRESSANDO O USUÁRIO PEDESTRE



FOTOS Nº - 36, 37, 38, 39, 40, 41 e 42 - RUÍNAS, JANELAS FECHADAS, INTERIORES VAZIOS, APELOS AOS ALUGUÉIS E USOS INADEQUADOS REVELAM O DECLÍNIO DE PARTE DAS ESTRUTURAS FÍSICAS DA ZONA CENTRAL”



43



44



45



46

FOTOS Nº 43, 44, 45 e 46 - OS BINGOS OCUPARAM OS VAZIOS PRODUTIVOS E O DESERTO NOTURNO NO VELHO CENTRO



47

FOTO Nº 47 - INÚMERAS GALERIAS TÊM SURGIDO NO CENTRO, COMO FORMA DE ATRAIR O PÚBLICO PEDESTRE, OFERECENDO MAIS ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO E CONFORTO CLIMÁTICO



48

FOTO Nº 48 - A ADAPTAÇÃO DA COBERTURA NA GALERIA PEDRO JORGE, RESULTOU EM UM EXCELENTE PROTÓTIPO DE ESPAÇO COMERCIAL CENTRAL, COM USOS DIVERSIFICADOS E CONFORTO CLIMÁTICO PARA OS PEDESTRES.



FOTOS Nº 49 e 50 - ARQUITETURAS TRADICIONAIS VIVEM IMERSAS EM AMBIENTES FISICAMENTE DEGRADADOS



51



52

FOTOS Nº 51 e 52 - OS LUCROS REALIZADOS COM ESTACIONAMENTOS, ORIGINÁRIOS DE ESTRUTURAS ARQUITETÔNICAS DEMOLIDAS, MUITAS VEZES SÃO MAIS COMPENSADORES QUE OS ALUGUÉIS COMERCIAIS



53

FOTOS Nº 53 - ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS QUE DEPENDEM DE CLIENTELA MOTORIZADA, CEDEM PARTE DE SUA ÁREA PARA ACOMODAR AUTOMÓVEIS



54

FOTOS Nº 54 - NAS CONDIÇÕES ATUAIS DA ZONA CENTRAL, OS ESPAÇOS SOMBREADOS OU CALÇADAS MAIS AMPLAS, SÃO ADAPTADOS PARA ATIVIDADES COMERCIAIS, COMO NO PÓRTICO DO EDIFÍCIO GENERAL TIBÚRCIO



FOTOS Nº 55 - O DESENHO URBANO OPRESSOR E A RESISTÊNCIA DA SUTILEZA - FARMÁCIA OSWALDO CRUZ