

FÁBIO DE OLIVEIRA MATOS

**A CIDADE DE PAPEL:
CARTOGRAFIA E FOTOGRAFIA NA FORMAÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO DE FORTALEZA-CEARÁ**

Dissertação submetida à Coordenação do Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientação: Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos

FORTALEZA
2009

M425C

Matos, Fábio de Oliveira

A cidade de papel: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza – Ceará / Fábio de Oliveira Matos. – Fortaleza, 2009.

210p.; il.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos.

Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia.

1. Litoral. 2. Geografia-histórica. 3. Cartografia. 4. Fotografia.

I. Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia.

CDD: 911


FÁBIO DE OLIVEIRA MATOS

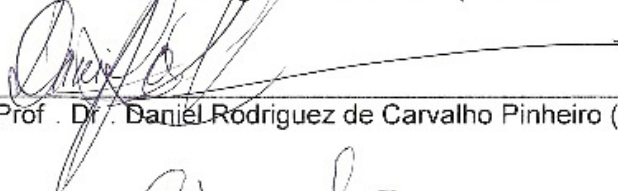
A CIDADE DE PAPEL:
CARTOGRAFIA E FOTOGRAFIA NA FORMAÇÃO DO ESPAÇO LITORÂNEO DE FORTALEZA-CEARÁ

Dissertação apresentada no Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia – CCT/UECE, como requisito parcial à obtenção do Título de Mestre em Geografia, Área de Concentração: Análise Geoambiental e Ordenação do Território nas Regiões Semi-áridas e litorâneas.

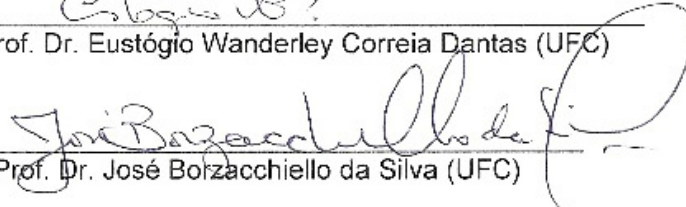
Aprovada em 18 de março de 2009

BANCA EXAMINADORA


Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos (Orientador - UECE)


Prof. Dr. Daniel Rodriguez de Carvalho Pinheiro (UECE)


Prof. Dr. Eustógio Wanderley Correia Dantas (UFC)


Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva (UFC)

Esta dissertação foi submetida à Coordenação do Curso de Mestrado Acadêmico em Geografia como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre (senso estrito) outorgado pela Universidade Estadual do Ceará, e se encontra à disposição dos interessados na Biblioteca da referida Universidade.

A citação de qualquer trecho deste trabalho é permitida, desde que seja feita de conformidade com as normas da ética científica.

MATOS, Fábio de Oliveira. **A cidade de papel:** cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) - Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2009.



minha família, pelo modo que me ensinaram a viver, estando sempre presentes em todos os momentos bons e difíceis da minha vida.



AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto da soma de todas as pessoas encontradas durante sua execução. Algumas desde a formulação inicial, pois me fizeram acreditar que este objetivo poderia ser alcançado. Outras, sempre presentes direta ou indiretamente na elaboração desta tarefa. Agradecer é reconhecer o apoio das pessoas e instituições e entender que a produção de conhecimentos necessita de múltiplas ajudas, não sendo possível a sua elaboração de forma individual.

Em circunstâncias como esta, o velho clichê é, mais do que nunca, verdadeiro: os agradecimentos são sempre inferiores ao número e ao empenho das pessoas que, de um modo ou de outro, permitiram que este trabalho fosse possível. Resolvi registrar por núcleos, para que ninguém fosse esquecido. São tantos os agradecimentos que desde já peço desculpas se por acaso faltar alguém...

- Familiares e amigos, agradeço:

A minha mãe, pelo apoio ao longo de toda minha vida. Assim, como de minhas mãos foram escritas estas páginas, de suas mãos foram escritas minha existência;

Ao meu pai, por acreditar em mim, por me fazer entender o que as vezes não conseguia enxergar nas antigas imagens de Fortaleza, pela companhia nas longas discussões sobre o passado de nossa Cidade;

Aos meus irmãos Fagner e Fábio e minha sobrinha, Marília, pela companhia;

A família Queiroz (Paulo, Katiane, e Arthur) pelo incentivo, apoio, encorajamento e disponibilidade em ajudar de todas as formas, em todos os momentos;

Aos amigos de minha turma da graduação, em especial Monalisa, Delano, Raimundo Reni, Helder, Emanuel, Danilo e Neiliane, pela certeza que também aprendemos além dos muros da universidade;

Aos amigos do Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG), em especial André, Camila, Cleuton, Anna Emília, Daniely, Elizabeth, Marisa e Rosilene, pelas conversas que sempre geravam em idéias para este trabalho;

A turma do Mestrado em Geografia da UFC de 2007, em especial João Correia, Arílson, Suellen e Márcio;

A Tiago e José Maclecio, pela ajuda na busca por fontes nas bibliotecas e pelas críticas e sugestões sempre pertinentes para este trabalho.

- Da Universidade Estadual do Ceará, agradeço:

Ao professor Fábio Perdigão, meu orientador, por ter aceitado o desafio deste trabalho, proporcionando-me maturidade acadêmica ao longo dos dois anos do mestrado;

Aos membros do Laboratório de Gestão Integrada da Zona Costeira (Lagizc), pela dedicação em debater os percursos dos trabalhos de seus pesquisadores;

Ao professor Daniel Pinheiro, pelas idéias para a construção deste trabalho;

As secretárias Júlia, Gerda e Lúcia, pela ajuda nos assuntos burocráticos.

- Da Universidade Federal do Ceará, agradeço:

A todos os professores que fizeram parte da minha formação enquanto estudante de Geografia dessa instituição, em especial à Marta Celina, Christian Dennys, Cristiane Maia e Fátima Soares;

Aos membros do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (Lapur), em especial os professores José Bozarcchiello da Silva e Maria Salete de Souza, e os alunos Nayara, Fabrício, Ana Lúcia e Elineide, pelo incentivo do despertar à pesquisa;

Aos membros do Laboratório de Estudos Agrários e Territoriais (Leat), em especial os professores José Levi Furtado e Manoel Fernandes, e os alunos Daniel, Érika, Daniely, Jucier e Uaracy, pela certeza que o rural e o urbano nunca poderão ser debatidos em separado;

Aos secretários Evaldo, Fernandes e Fernando, pelos conselhos;

Ao professor Eustógio Wanderley, por me apresentar o universo litorâneo;

A professora Clélia Lustosa, pela disponibilidade de material e pelas recomendações que direcionaram boa parte deste trabalho;

Aos professores e colegas das casas de cultura Britânica, Hispânica, Italiana, em especial a Carmen Rivas e Ana Martins, pela compreensão da importância das atividades de construção dessa dissertação, além de Ligia Oliveira, pela correção do abstract;

Aos funcionários das bibliotecas do Centro de Ciências e Tecnologia, do Centro de Humanidades, Arquitetura e Urbanismo e do Setor de Antiquário da Coordenação Geral das Bibliotecas da UFC, que muito contribuíram no fornecimento de material;

Aos funcionários do Núcleo de Documentação Cultural (Nudoc), do Departamento de História.

- Outras instituições, agradeço:

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), pelo apoio financeiro, sem o qual este estudo não teria sido possível;

Aos funcionários da Biblioteca Pública Meneses Pimentel pela prontidão, ao longo dos dois anos do mestrado, no fornecimento dos documentos, livros e jornais que foram imprescindíveis para a construção da dissertação;

Aos membros do Instituto Histórico Geográfico e Antropológico do Ceará, pela concessão do material bibliográfico, em especial o Sr. Miguel Ângelo de Azevedo (Nirez) pelas imagens que aparecem em boa parte das páginas deste trabalho;

Aos funcionários da Biblioteca do Centro Federal Tecnológico do Ceará (CEFET-CE).

A

“ cada passo afirmei que não sabíamos grande coisa e que a Geografia é um ramo decepcionante para quem deseja estabilidade e certezas. Há, porém, grande interesse para os espíritos ativos. Há muita coisa a fazer em Geografia, e apenas resolvemos um problema ou julgamos tê-lo resolvido, surge logo o mesmo problema sob outro aspecto e tudo deve ser recomeçado. Por isto a Geografia é algo cativante”

Marx Sorre



RESUMO

Trata das relações entre a formação espacial do litoral de Fortaleza-CE, com o papel desempenhado pela cartografia e fotografia na construção da *forma urbis* da Cidade. Privilegiando a análise da forma urbana a partir da perspectiva da Geografia-histórica, buscou-se com o estudo das imagens cartográficas, cotejando e confrontando com os registros fotográficos, além de outras fontes documentais, a fim de compreender como se deu o processo de ocupação da zona costeira fortalezense. Pautado numa reflexão entorno da imagem na construção ideológica do espaço urbano, realizou-se levantamento dos principais registros cartográficos de Fortaleza no período de 1726 a 1947. São elas: a) Primeira Planta da Vila de Fortaleza (1726), de Manuel Francês; b) Planta do Porto e Villa da Fortaleza (1813) e a Planta da Villa de Fortaleza (1818), ambos de Silva Paulet; c) Planta da Cidade de Fortaleza (1850) de Antônio Simões Ferreira de Farias; d) Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios (1875), de Adolfo Herbster; e) Planta de Fortaleza (1899), de Amedeé Mouchez; f) Anteprojeto da Cidade de Fortaleza (1932), de Nestor de Figueiredo e g) Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza (1947), de Saboya Ribeiro. Foram também selecionadas imagens fotográficas dos principais periódicos da Cidade da época: Ba-ta-clan, A Jangada, Verdes Mares, Ceará Ilustrado, Unitário e O Povo. As imagens, tomadas no período pesquisado como o sinônimo do real, passaram a servir como ferramentas para solicitação à intervenção pública na estrutura urbana cidadina, onde se buscava uma nova face para o litoral fortalezense. Com a investigação entorno dessas imagens se espera contribuir a reflexão acadêmica entorno do tratamento da paisagem urbana como formadora de novos espaços, além de trazer a tona o papel da Geografia-história como base para a compreensão da estrutura urbana cearense.

Palavras-chave: Litoral; Geografia-histórica; Cartografia; Fotografia.

ABSTRACT

These relations between the formation space of the coast of Fortaleza-CE, with the role of cartography and photography in the construction of the *forma urbis* City. Focusing the analysis of urban form from the perspective of geography- historical, it was with the study of cartographic images, collating and comparing with the photographic records and other documentary sources, to understand the process of occupation of the coastal zone of Fortaleza. Based on a reflection of the image in the ideological construction of urban space, to carry was of the main cartographic records of Fortaleza in the period 1726 to 1947. They are: a) Primeira Planta da Vila de Fortaleza (1726), by Manuel Francês; b) Planta do Porto e Villa da Fortaleza (1813) and Planta da Villa de Fortaleza (1818), both by Silva Paulet c) Planta da Cidade de Fortaleza (1850) by Antonio Simões Ferreira de Farias d) Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios (1875), by Adolfo Herbst e) Planta de Fortaleza (1899), by Amedeé Mouchez f) Anteprojeto da Cidade de Fortaleza (1932), by Nestor de Figueiredo g) Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza (1947), by Saboya Ribeiro. Photographic images of the main newspaper of the time were also select: Ba-ta-clan, A Jangada, Verdes Mares, Ceará Ilustrado, Unitário and O Povo. The images, taken in the period studied as synonym of the real city, now serve as tools for application to public intervention in the city urban structure, which sought a new face to the fortalezense coast. With the research on these images it is expected to contribute to academic debate on the treatment of the urban landscape as a formation of new spaces, and bring to light the role of geography, history as a basis for the understanding of urban structure of Ceará.

Key-words: coast; geography- historical; cartographic; photographic.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

1. INTRODUÇÃO

- Fig. 1:** Localização do litoral de Fortaleza
Fonte: Imagem do Satélite Ikonos 2002 34
- Fig. 2:** Trecho do litoral fortalezense na atualidade
Fonte: Arquivo pessoal 35
- Fig. 3:** Vista do litoral de Fortaleza na atualidade, a partir do porto do Mucuripe
Fonte: Arquivo Gentil Bezerra 37
- Fig. 4:** Etapas do processamento de uma paisagem litorânea típica
Fonte: Adaptado de Macedo (2004) 38

2. PORTUÁRIO

- Fig. 5:** Mapa de Çatal Höyük.
Fonte: Libaut, 1975 52
- Fig. 6:** Reprodução da costa entre Ceará e São Paulo nos mapas de Maiolo (1504), Kustmann II (1506), Caverio (1505), Lopo Homem-Reinéis (1519) e o perfil atual.
Fonte: Espínola, 2001, p. 229 53
- Fig. 7:** Imagem da Praça 15 de Novembro na capa do jornal Correio da Manhã.
Fonte: Velloso, 2001 56
- Fig. 8:** Exposição no Museu do Louvre
Fonte: Rodrigues, 2006, p. 128 57
- Fig. 9:** “A Natação”. Gravura em vaso do período Helenístico.
Fonte: Caminha, 1979, p. 108 61
- Fig. 10:** Mapa-múndi de Ebstorf (1235)
Fonte: Ribeiro, 2005 62

Fig. 11: “A Destruição de Leviatã” (1865), gravura a carvão de Gustave Doré. Fonte: Caminha, 1979, p. 21	64
Fig. 12: Carta Marina (1512). Fonte: Farias, 2008	65
Fig. 13: Ampliação da Carta Marina. Fonte: Farias, 2008	65
Fig. 14: Mapa de “Geografia” (1492), de Ptolomeu Fonte: Mie, 2007	67
Fig. 15: Projeção de Mercator (1569) Fonte: Mercator, 2009	68
Fig. 16: Planisfério de Cantino (1502) Fonte: Farias, 2008	68
Fig. 17: O Nascimento de Vênus (1485), de Boccelli Fonte: Proença, 1994, p. 72	69
Fig. 18: Costa de Nápoles (1832), de Giovan Battista Caretti Fonte: Proença, 1994, p. 81	70
Fig. 19: Banhos de mar na França (lado masculino) Fonte: Corbin, 1989, p. 234	71
Fig. 20: Banhos de mar na França (lado feminino) Fonte: Corbin, 1989, p. 235	71
Fig. 21: The Beach (1879), de Tavik Frantisek Simon Fonte: Proença, 1994, p. 82	72
Fig. 22: O porto de Lisboa Segundo Théodore de Bry (1502) Fonte: Espínola, 2001, p. 183	73
Fig. 23: Mapa-múndi de Martín Waldseemüller (1507) Fonte: Mie, 2007	74

Fig. 24: Mapa de Juan de La Cosa (1500) Fonte : Mie, 2007	75
Fig. 25: Planisfério de Pirî Reis (1513) Fonte: Farias, 2008	76
Fig. 26: Rota assumida por Vicente Pinzón, a partir da ilha de Santiago, no arquipélago do Cabo Verde, até a ponta do Mucuripe, primeiro ponto de desembarque Fonte: Espínola, 2001, p. 71	77
Fig. 27: Cartão-Postal da praça XV de Novembro (1910), no Rio de Janeiro Fonte: Instituto Rio de Memórias	79
3. DE MANUEL FRANCÊS A ADOLFO HERBSTER	
Fig. 28: Carta de Nicolo di Caverio (1504) Fonte: Farias, 2008	82
Fig. 29: Arx in Ceará Fonte: Reis, 1994, p. 31	83
Fig. 30: Fortaleza de São Tiago Fonte Arquivo Nirez	84
Fig. 31: Gravura do Forte de São Sebastião (1613) Fonte: Museu da Imagem e do Som	85
Fig. 32: “Fortaleza Cercada pelo riacho Pajeú”, gravura de autoria desconhecida Fonte: Biblioteca Nacional Digital	86
Fig. 33: “Brasilysch Paskaert” de Vingboons Zee-Fakkel de Johannes van Keulen Fonte: Farias, 2008	87
Fig. 34: Ampliação de “Brasilysch Paskaert” de Vingboons Zee-Fakkel de Johannes van Keulen Fonte: Farias, 2008	87
Fig. 35: “A costa cearense” (1500), desenho de Varela Marcos Fonte: Espínola, 2007	88

Fig. 36: Planta do forte de Schoonemborch Fonte: Castro, 1981, p. 08	89
Fig. 37: “Iracema”, pintura de José Maria de Medeiros Fonte: Montenegro, 2006, p. 117	90
Fig. 38: Período de fundação de vilas no Ceará Fonte: Costa, 2003	91
Fig. 39: “Primeira Planta da Vila de Fortaleza” (1726), de Manuel Francês Fonte: Museu da Imagem e do Som	94
Fig. 40: Atividades do porto de Aracati no final do século XVIII Fonte: Espínola, 2007, p. 31	95
Fig. 41: Planta do Porto, e Villa da Fortaleza (1813), de Silva Paulet Fonte: Chaves et al, 2006, p. 18	100
Fig. 42: Planta da vila de Fortaleza (1818), de Silva Paulet Fonte: Chaves et al, 2006, p. 15	102
Fig. 43: Perspecto da Villa de Fortaleza (1811), de autoria desconhecida Fonte: Chaves et al, 2006, p. 12	105
Fig. 44: Detalhe do Perspecto da Villa de Fortaleza (1811) Fonte: Chaves et al, 2006, p. 12	105
Fig. 45: Planta da Cidade de Fortaleza (1856), de Manuel do Rego de Medeiros Fonte: Chaves et al, 2006, p. 25	107
Fig. 46: Plano ferroviário cearense com as datas de implantação das estações Fonte: Dantas, 2003	108
Fig. 47: Planta Exacta da Capital do Ceará (1859), de Adolfo Herbster Fonte: Arquivo Nirez	109
Fig. 48: Planta da Cidade de Fortaleza (1850), de Simões Ferreira de Farias Fonte: Castro, 2005	111

Fig. 49: Litoral de Fortaleza (1859) por Joaquim José dos Reis Carvalho Fonte: Chaves et al, 2006, p. 14	113
Fig. 50: Ampliação do Litoral de Fortaleza (1859) de Joaquim José dos Reis Carvalho Fonte: Chaves et al, 2006, p. 14	113
Fig. 51: Ampliação da Planta de 1850, de Simões Ferreira de Farias Fonte: Castro, 2005	114
Fig. 52: Rota marítima internacional da costa sul-americana Fonte: Findlay, 1886, p. 123	115
Fig. 53: Primeira projeção de Fortaleza realizada por Adolfo Herbster (1863) Fonte: Museu da Imagem e do Som	117
Fig. 54: Vista aérea da Ceará Gás Company (1911) Fonte: Arquivo Nirez	118
Fig. 55: Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios (1875), de Adolfo Herbster Fonte: Chaves et al, 2006, p. 26	120
Fig. 56: Visualização da paisagem litorânea de Fortaleza no final do século XIX. Fonte: Arquivo Nirez	121
Fig. 57: Imagem colorizada da vista da Avenida Alberto Nepomuceno no final do século XIX Fonte: Arquivo Nirez	122
Fig. 58: Faminr in North-eastern Brazil Fonte: The New York Times, de 17 de Novembro de 1877	123
Fig. 59: Arraial Moura Brasil no início do século XX Fonte: Arquivo Nirez	124
Fig. 60: Plano para o Porto de Fortaleza (1870), apresentado por John Hawkshaw Fonte: Espínola, 1978	126
Fig. 61: Expansão Urbana de Fortaleza	128
Fig. 62: Trapiche do Ellery Fonte: Arquivo Nirez	129

Fig. 63: Armazém na rua Costa e Silva Fonte: Arquivo Nirez	130
4. DE AMEDEÉ MOUCHEZ A SABOYA RIBEIRO	
Fig. 64: Mulheres das famílias Caminha, Pompeu e Moreira da Rocha posando na Praia de Iracema na década de 1910 Fonte: Chaves et al, 2006, p. 79	133
Fig. 65: Imagem colorizada a mão da rua Major Facundo (1910) Fonte: Arquivo Nirez	134
Fig. 66: Loja Torre-Eiffel, na rua Major Facundo Fonte: Arquivo Nirez	135
Fig. 67: II Exposição Regional Fonte: Salon..., 1924	135
Fig. 68: Cartão-postal colorizado a mão da rua Formosa (1908) Fonte: Chaves et al, 2006, p. 84	136
Fig. 69: Cartão Postal do Mercado de Ferro (1899) Fonte: Chaves et al, 2006, p. 158	136
Fig. 70: Cartão-postal do ajardinamento da Praça Marquês do Herval no início do século XX Fonte: Arquivo Nirez	137
Fig. 71: Cartão-postal colorizado a mão do Jardim 7 de Setembro (1907) Fonte: Arquivo Nirez	137
Fig. 72: Sessão “Instantâneos” da revista BA-TA-CLAN Fonte: Ba-ta-clan, 24 de Julho de 1926	138
Fig. 73: Mapeamento Sul-americano do Nautical Directory for the South Atlantic Fonte: Findlay, 1867, p. 138	139
Fig. 74: Exposição no Club Iracema Fonte: Ceará Ilustrado, 08 de Fevereiro de 1925	140

Fig. 75: Carta Náutica da Cidade de Fortaleza (1899), de Amédée Mouchez Fonte: Biblioteca Pública Meneses Pimentel	141
Fig. 76: Cartão-postal da fachada do Cine Moderno no período de sua inauguração Fonte: Chaves et al, 2006, p. 143	142
Fig. 77: Imagem da orla do Meireles no início da década de 1920 Fonte: Arquivo Northon Filho	143
Fig. 78: Caminhadas na Praia do Peixe (1920) Fonte: Arquivo Nirez	143
Fig. 79: Perfil litorâneo de Fortaleza no início do século XX Fonte: Arquivo Nirez; Chaves et al (2006); Espínola (2007)	144
Fig. 80: Uma outra imagem de caminhadas na Praia do Peixe (década de 1920). Ao fundo, o movimento portuário Fonte: Arquivo Nirez	145
Fig. 81: Palacete em Jacarecanga (1920) Fonte: Arquivo Nirez	146
Fig. 82: Localização do novo porto de Fortaleza Fonte: Correio do Ceará, 11 de janeiro de 1908	146
Fig. 83: Construção da Ponte Metálica Fonte: Arquivo Nirez	147
Fig. 84: Ponte Metálica no período de sua construção Fonte: Arquivo Nirez	147
Fig. 85: Guindastes da Ponte Metálica Fonte: Arquivo Nirez	148
Fig. 86: Visita de Washington Luis à Fortaleza Fonte: Ba-ta-clan, 16 de outubro de 1926	149
Fig. 87: Perfil portuário no início da década de 1920 Fonte: Ba-ta-clan, 16 de outubro de 1926	150

Fig. 88: Moças após o banho de mar caminhando pela praia no início da década de 1930 Fonte: Arquivo Nirez.....	151
Fig. 89: Vista do Poço das Dragas a partir do Forte de Nossa Senhora da Assunção no final da década de 1920 Fonte: Arquivo Nirez.....	152
Fig. 90: Jangadas para o Mar, gravura de Raimundo Cela Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará	152
Fig. 91: Jangadeiro olhando para o mar, gravura de Raimundo Cela Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará	153
Fig. 92: Rolando para a terra, pintura de Raimundo Cela Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará	153
Fig. 93: Pescadores empurrando jangada, gravura de Raimundo Cela Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará	154
Fig. 94: Capa da Revista Verdes Mares... Fonte: Verdes Mares, 25 de Novembro de 1924	155
Fig. 95: Gravura da Revista Ba-ta-clan Fonte: Ba-ta-clan, de 16 de Julho de 1926	155
Fig. 96: Passeata das crianças, em 23 de Janeiro de 1912 Fonte: Arquivo Nirez	156
Fig. 97: Embarque de Nogueira Accioly (1912) Fonte: Arquivo Nirez	156
Fig. 98: Palacete na avenida Santos Dumont Fonte: Arquivo Nirez	157
Fig. 99: Cruzamento da rua Formosa com a Travessa Municipal Fonte: Ponte, 1993, p. 22	158
Fig. 100: Vila Morena, na praia de Iracema Fonte: Chaves et al, 2006, p. 62	159

Fig. 101: Linhas de bondes em 1910	160
Fig. 102: Moças brincando na praia de Iracema em 1920 Fonte: Chaves et al, 2006, p. 78	161
Fig. 103: Banhistas na praia de Iracema Fonte: Arquivo Nirez	161
Fig. 104: Bangalôs ornando a Praia de Iracema Fonte: Arquivo Nirez	162
Fig. 105: Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza de 1931 e 1932 Fonte: Sales, 1996, p. 32	163
Fig. 106: As construções da rua da Praia Fonte: Correio do Ceará, 02 de Janeiro de 1928	164
Fig. 107: Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza, de Nestor de Figueiredo Fonte: Sales, 1996, p. 34	166
Fig. 108: Cartão-postal colorizado a mão da rua Major Facundo em 1931 após obras de ampliação Fonte: Arquivo Nirez	167
Fig. 109: A Coluna da Hora da gestão de Raimundo Girão (1933) Fonte: Arquivo Nirez	168
Fig. 110: Orson Wells em visita à Fortaleza Fonte: Arquivo Nirez	169
Fig. 111: Etapas das construções da Ponte dos Ingleses Fonte: Arquivo Nirez	169
Fig. 112: Reforma da Ponte Metálica (1921) Fonte: Arquivo Nirez	170
Fig. 113: Pavilhão Atlântico (1921) Fonte: Arquivo Nirez	170
Fig. 114: Ideal Club (1930) Fonte: Arquivo Nirez	171

Fig. 115: Jangadeiros da praia de Iracema (1937) Fonte: Arquivo Nirez	171
Fig. 116: Jangadeiros do Mucuripe Fonte: Espínola, 2007, p. 81	172
Fig. 117: “Pelo Porto” Fonte: Correio do Ceará, 28 de Março de 1928	172
Fig. 118: Águas revoltas na Praia do Meireles. Ao fundo, as obras do Porto do Mucuripe Fonte: Chaves et al, 2006, p. 35	173
Fig. 119: “Irrompeu a greve”. Manchete de mais uma greve nas obras do Porto do Mucuripe Fonte: Gazeta de Notícias, 09 de Janeiro de 1946	174
Fig. 120: “Importação”. Propaganda da General Motors em Fortaleza Fonte: Gazeta de Notícias, 08 de Janeiro de 1946	174
Fig. 121: Jangadas com bangalôs ao fundo, na praia de Iracema (década de 1940) Fonte: Chaves et al, 2006, p. 60	175
Fig. 122: Partida de mais um vôo no hidroporto da Barra do Ceará, década de 1940 Fonte: Arquivo Nirez	176
Fig. 123: Detalhamento do litoral no Plano Diretor de 1947 Fonte: Dados colhidos pelo autor	177
Fig. 124: Praia Formosa em fins da década de 1940 Fonte: Arquivo Nirez	178
Fig. 125: Proposta para o Bairro Popular Moura Brasil, do Plano de Remodelação e Extensão de Saboya Ribeiro (1947) Fonte: Sales, 1996, p. 41	179
Fig. 126: Praia do Pirambu, em registro da década de 1940 Fonte: Arquivo Nirez	180
Fig. 127: Público aguardando a passagem da “Prova Heróica” pela praia do Náutico Fonte: Espínola, 2007, p. 56	181

Fig. 128: Trecho da cidade de Fortaleza Fonte: Arquivo Nirez	182
Fig. 129: Bangalôs destruídos na Praia de Iracema Fonte: Arquivo Nirez	183
Fig. 130: Imagem aérea do litoral de Fortaleza na década de 1950 Fonte: Arquivo Nirez	184
Fig. 131: Imagem aérea do litoral de Fortaleza na atualidade Fonte: Google Earth	184
Fig. 132: Praia e porto do Mucuripe à época de sua inauguração Fonte: Arquivo Nirez	185
Fig. 133: Imagem aérea da praia do Pirambu Fonte: Arquivo Nirez	186
Fig. 134: Difração das ondas após a construção do porto na ponta do Mucuripe Fonte: Vasconcelos, 2005, p. 47	187

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Porcentagem dos principais produtos na exportação brasileira	109
Tabela 2: Porto de Fortaleza – valor oficial das importações/exportações, para portos estrangeiros/portos nacionais, em contos de réis, entre 1850-1870, comparativamente	116
Tabela 3: Estimativa da população das principais favelas de Fortaleza em 1961	147

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: População de Fortaleza no Séc. XIX	125
Gráfico 2: População de Fortaleza entre 1901 e 1950	157

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Aspectos ambientais do município de Fortaleza	36
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANPEGE – Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia

CDMAC – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura

Cilvihidro – Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas

CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

GIZC – Gestão Integrada da Zona Costeira

LAGIZC – Laboratório de Gestão Integrada da Zona Costeira

LAPUR – Laboratório de Planejamento Urbano e Regional

MAG – Mestrado Acadêmico em Geografia

UECE – Universidade Estadual do Ceará

UFC – Universidade Federal do Ceará

SUMÁRIO

Lista de ilustrações	
Lista de tabelas	
Lista de gráficos	
Lista de quadros	
Lista de abreviaturas e siglas	
Parte 1 - Introdução	28
1.1. Delimitação do objeto da pesquisa	33
1.2. Procedimentos operacionais e metodológicos	39
1.3. Estrutura da dissertação	41
Parte 2 - Portuário	43
2.1. A Geografia-Histórica	46
2.2. Cartografia	51
2.3. Imagem Urbana	54
2.4. Antecedentes históricos	59
2.5. Da Igreja ao Renascimento	63
2.6. As práticas marítimas de lazer	70
2.7. Primeiras ocupações da zona costeira do Brasil	74
Parte 3 - De Manuel Francês a Adolfo Herbster	81
3.1. José Martiniano de Alencar	83
3.2. Manuel Francês	93
3.3. Antônio José da Silva Paulet	98
3.4. Simões Ferreira de Farias	106
3.5. Adolfo Herbster	117
3.6. Henry Ellery	123

Parte 4 - De Amedeé Mouchez a Saboya Ribeiro	132
4.1. <i>Captain</i> Amédée Ernest Barthélemy Mouchez	137
4.2. Domingos Sérgio de Sabóia e Silva	147
4.3. Gustavo Dodt Barroso	151
4.4. Nestor Egídio de Figueiredo	156
4.5. José Otacílio Saboya Ribeiro	167
Considerações Finais	188
Bibliografia consultada	190
Anexos	205

A cidade de papel

Cartografia e fotografia na formação
do espaço litorâneo de Fortaleza - Ceará

F Sumário
INTRODUÇÃO

A

presente pesquisa trata do estudo do desenvolvimento e da organização espacial do litoral de Fortaleza, privilegiando a análise da forma urbana, a partir da perspectiva geo-histórica, e tendo como recorte específico o estudo da iconografia, notadamente cartografia e fotografia, pensada para a Cidade entre o período de 1726 à 1945. No entanto, antes de *içar velas* para este estudo, é interessante compreender a situação que vivenciei até a escolha da temática deste trabalho.

Iniciei meus estudos sobre o litoral de Fortaleza na graduação, em 2005, com o subprojeto *A Cidade e o Mar: algumas reflexões sobre a memória das relações de Fortaleza com o Mar*, fruto do projeto maior intitulado *O Centro de Fortaleza*¹, realizado pelo Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará, onde fui bolsista de Iniciação Científica. Pautado na ótica da maritimidade, este estudo vislumbrou a relação do Centro de Fortaleza com as atividades econômicas e sociais vinculadas a praia e ao marítimo. Com a ampliação da linha de pesquisa para a Região Metropolitana de Fortaleza, devido a associação ao projeto *Observatório das Metrôpoles*, propus no meu projeto de dissertação ao Mestrado Acadêmico em Geografia (MAG) da Universidade Estadual do Ceará (UECE), a abordagem da questão da comunidade pesqueira da praia da Taíba e sua relação com o espaço urbano de São Gonçalo do Amarante. Apesar dessa proposta de trabalho ter rendido alguns frutos², era permanente o interesse em redirecionar o objeto da pesquisa para o litoral de Fortaleza.

A vida é feita de escolhas e cada escolha é uma renúncia. Desconheço o autor dessa frase, mas concordo com ela: havia duas opções em mãos e uma escolha a ser feita. O aspecto pessoal pesava em ambas, pois

¹ Projeto realizado sob a coordenação do Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva, no período de 2005-2006 e tendo como fonte de fomento o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Foi apresentado o trabalho “Para onde os ventos caminham: turismo e desenvolvimento sustentável na praia da Taíba – São Gonçalo do Amarante/CE.” no VII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (ANPEGE).

enquanto meus laços maternos encontravam-se inteiramente ligados à comunidade da Taíba, a história do litoral de Fortaleza sempre esteve vinculada a minha vida, desde a infância, com as aventuras tidas por meus familiares paternos.

Nesse momento de dúvidas e incertezas tive os primeiros contatos com o Laboratório de Gestão Integrada da Zona Costeira (Lagizc), a convite do Dr. Fábio Perdigão, que ainda se encontrava em fase de estruturação nas novas dependências do MAG. Na descoberta desse novo ambiente tive conhecimento das temáticas abordadas pelo grupo, dando-me incentivo a direcionar meus estudos para a capital cearense.

No entanto havia certo receio em se trabalhar com o litoral de Fortaleza na pesquisa de mestrado. A existência de um leque variado de trabalhos que versam sobre esta mesma área de estudo é ampla, abrangendo de monografias a teses em diversas áreas, levando-me, portanto, em pensar num diferencial para o enfoque do da zona costeira fortalezense.

Com a tempestade de idéias surgidas, me veio a descoberta das discussões acerca da Gestão Integrada da Zona Costeira (GIZC), sugeridas por meu orientador. Empreendi então diversas leituras sobre a temática (os trabalhos dos professores Antônio Carlos Robert Moraes e do próprio professor Fábio Perdigão sobre a questão da GIZC, a pesquisa de Jean-Louis Boudou sobre a talassografia...) resultando na descoberta da rica complexidade que a GIZC proporcionava e a necessidade de sua inserção nos planejamentos urbanos para Fortaleza.

Observando a atual situação do litoral de Fortaleza é evidente a falta da inserção da zona costeira no contexto do processo de expansão urbana. Apesar de tal situação, que se torna visível no percurso litorâneo na atualidade, temos o pressuposto de que Fortaleza possui projetos de planejamento urbano desde 1813, entre plantas que foram (e não) concretizadas na proposição da estrutura urbana da Cidade. De modo geral, analisando a iconografia história do Município, é possível perceber que desde muito tempo cartografia e fotografia são

responsáveis pela veiculação de discursos sobre a formação do espaço urbano. Desse ponto de partida emerge a pergunta que permeou esta pesquisa: Quais as relações existentes entre a formação espacial do litoral de Fortaleza e a disseminação da utilização das imagens urbanas tidas sobre a cidade?³

Esse interesse surgiu primeiramente ao ver que entre os estudos que permeiam a proposição de uma gestão integradora para o litoral na atualidade, não há uma investigação específica sobre quais as proposições pensadas pelos projetos urbanos de Fortaleza para seu litoral, quais as implicações dessas para a *forma urbis* que se tornou o litoral da Cidade e quais as possíveis contribuições (nos erros e acertos) dos que fizeram e pensaram a Fortaleza do passado para a atual condição da zona costeira.

Dessa forma, além de trabalhar tendo como foco principal a iconografia histórica da Cidade, optei adotar como fonte auxiliar para a pesquisa a abordagem de fragmentos da literatura, a fim de fornecer subsídios para a compreensão das imagens tidas sobre Fortaleza. Cartografia, fotografia e literatura surgiram durante o desenvolvimento deste trabalho como se ligadas por uma teia no qual tentará ser desmontada nas próximas páginas.

A escolha de fontes históricas para a construção deste trabalho partiu do fato da importância da percepção da *temporalidade*, inerente ao estudo da formação do espaço litorâneo de Fortaleza. Compreendendo-o a partir de uma perspectiva relacional, onde sociedade-natureza é analisada inserida nas relações social-histórica, o termo litoral não é exclusivamente físico, nem a-histórico, mas um espaço mister, onde as percepções físicas encontram-se diretamente ligadas à necessidade do olhar sobre o passado, para seu entendimento no presente.

O legado ambiental que nos chegou até hoje é produto das relações de populações passadas, onde a resultante nos remonta à presença e manifestação do homem, e não a sua ausência. Para compreender os

³ Sobre a guisa da problematização, existe uma interessante nota a respeito. Veja Pinheiro (2008).

questionamentos gerados a partir da análise do passado do ambiente costeiro em Fortaleza a pesquisa teve influência Geografia-Histórica, campo da ciência que traz reflexões sobre a interlocução entre a formação espacial e social sob o olhar do passado.

A meu ver, teria dificuldades, mas tornaria o trabalho mais instigante. Foi quando veio a disciplina *Seminário* e as contribuições ali empreendidas foram essenciais para o rumo da pesquisa. Realizei as leituras sugeridas pelo meu orientador e pelos professores Ms^a. Clélia Lustosa e Dr. Daniel Pinheiro, membros da minha mesa do *Seminário*, no intuito de encontrar escolhas metodológicas que contribuíssem para o problema levantado. É bem verdade que teria sido mais prático e rápido continuar com a mesma temática da pesquisa que já havia iniciado na graduação. No entanto, havia o interesse do enveredar este trabalho baseado nas novas leituras que havia empreendido.

Na nova instituição, ocorreu uma mudança de linha de pesquisa: da Geografia Humana para a Geografia Física, proporcionando assim um encontro dos conhecimentos da *humana*, ganhados com a prática da pesquisa na graduação com a *física*, linha de pesquisa no mestrado. Nesses novos ares, emergiu a necessidade de levar a pesquisa para longe das amarras dessa dicotomia, com a descoberta de novas indagações que a Geografia Física poderia contribuir. Portanto é necessário lembrar que, longe de buscar um trabalho que evoque essa segregação interna da ciência geográfica, busquei construir um trabalho geográfico.

Realizado essa breve descrição dos percursos iniciais da pesquisa, ocorreu a necessidade de estruturar os procedimentos da pesquisa, a busca metodológica, a escolha das ferramentas para a pesquisa...

1.1. Delimitação do objeto da pesquisa

É preciso esclarecer o modo de compreensão na escolha da área de estudo no entendimento da Geografia-Histórica. Tal escolha, definida por Philo (1994, p. 296) como o “mistério ainda maior” se deve ao fato de que a Geo-história, ao contrário das *geografias* designadas por econômica, política ou urbana, não pode reivindicar um objeto de estudo perfeitamente definido, pois “o que significa dizer que a ‘história’ é este objeto quando a história por si é tão heterogênea e pode ser estudada em tantos aspectos diferentes?” (PHILO 1994, p. 296) Longe de se estabelecer um objeto rígido e delimitado, o objeto de estudo da Geografia-Histórica vem a ser a própria geografia do passado, como forma de oferecer subsídios para compreender a geografia do presente.

Tendo-se essa prerrogativa, cabe agora caracterizar o objeto de estudo: o litoral de Fortaleza. A área de estudo está localizada no litoral norte do município de Fortaleza, Estado do Ceará, localizado à 3°45’47’’ de latitude sul e 38°31’23’’ de longitude oeste, tendo como seus limites, ao norte, o oceano Atlântico; ao sul os municípios de Itaitinga, Pacatuba e Maracanaú; ao leste, os municípios de Euzébio e Aquiraz; e a oeste, o município de Caucaia.

A Cidade na atualidade, com seus mais de dois milhões e meio de habitantes, é uma das maiores do país. Centro de uma área metropolitana com mais de três milhões de residentes, a capital cearense é o quarto maior aglomerado urbano brasileiro, com uma superfície de 313,1 km², onde vivem 2.416.920 habitantes, correspondendo uma densidade de 6.838,5 hab/km² (IBGE, 2006).

O litoral de Fortaleza é segmentado em dois setores pela presença da ponta natural, de constituição rochosa, do Mucuripe, sendo dividida em duas faixas: faixa sudeste/noroeste (do rio Cocó à ponta do Mucuripe), com aproximadamente 15 km de extensão, e a faixa leste/oeste (da ponta do Mucuripe até a foz do rio Ceará), com 15 km de costa aproximadamente (FECHINE, 2006, p. 20).



Na faixa Sudeste-Noroeste nota-se o processo de expansão da ocupação do litoral fortalezense, alcançando a praia do Futuro a partir da década de 1970 com a formação de loteamentos residenciais e barracas de praia, que se tornaria marca da referida praia. Há também o conjunto habitacional Cidade 2000, implantado em 1972; e grandes bairros da classe populares, como o Vicente Pinzón e Serviluz.

Na faixa Leste-Oeste temos, próximo a foz do rio Ceará, a formação de um dos maiores conjuntos de favelas do Ceará, o grande Pirambu. Há também o Pólo de Lazer da Barra do Ceará; bairros de classe média e alta, como Praia de Iracema e Meireles, a avenida Beira-mar, construída em 1963; além de doze espigões e emocamentos na faixa entre a praia de Iracema até a foz do rio Ceará.

No litoral as temperaturas médias anuais são em torno de 26,6°C. A pluviosidade varia entre 800 e 1600 mm anuais, produzindo setores úmidos, sub-úmidos e semi-áridos (BEZERRA, 1989). Os ventos, importante elemento da dinâmica natural, são dominantes de leste e apresentam velocidades entre 3,8 m/s em média (MENEZES et al, 2006). A altura máxima das ondas chega a 1,1m/s (MAIA, 1998), chegando à costa numa frequência de 6 a 8 s.

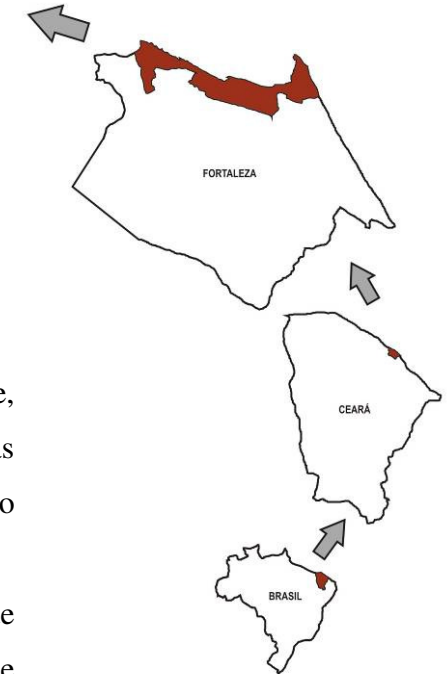


Fig. 1: Localização da área de pesquisa. Abrangendo a zona de influência direta das relações do ambiente litorâneo com a cidade no século XIX e nos anos iniciais do século XX, optou-se pela zona norte do litoral de Fortaleza. Fonte: Imagem do Satélite IKONOS, 2002.

A Cidade possui parte de sua formação geológica do período Quaternário, o qual condiciona a existência de unidades geomorfológicas diversas. Destacam-se as formas de acumulação com os depósitos de areia de praia, representados pelas dunas fixas, móveis e semifixas, os depósitos aluvionares flúvio-marinhos, lacustres e fluviais, afora as paleodunas. (ver Quadro 1).

Sabe-se que Fortaleza, inserida no contexto estadual, tem a atração paisagística de suas praias como enfoque central na política de atração de recursos na cidade, sendo um dos maiores redutos à visitação turística do país. Tal atividade particulariza a localização litorânea, uma vez que esta é objeto de apropriação cultural que o identifica como um espaço de lazer por excelência. Assim sendo, o litoral abriga um contingente populacional denso e concentrado, com correspondente concentração de atividades, o que confere a sua ocupação um perfil claramente urbano (BORELLI, 2007). A página 38 traz um esquema das etapas do processamento de uma paisagem litorânea típica.

Dentre os diferentes modos de uso do espaço costeiro, Moraes (1999) destaca o turismo como uma das formas mais recentes de conflito de uso do litoral. De modo geral as atividades turísticas encontram-se inseridas como a última ponta de uma linha de processamento de uma paisagem litorânea típica, onde, sem o planejamento a longo prazo, desencadeia numa ocupação desordenada e indiscriminada, afetando diretamente o ambiente litorâneo (ver as figuras da página a seguir). O turismo se apropria dos ambientes naturais da zona litorânea, gerando impactos e suscitando a questão da (in)sustentabilidade social e ambiental.

Esta (in)sustentabilidade é produzida pela contradição capitalista, que no turismo toma forma de impactos socioambientais, desequilíbrios socioespaciais, especulação imobiliária, ocupação de áreas vulneráveis, descaracterizações ambientais e paisagísticas, atividades com ciclos de vida muito curtos, dentre outras (CORIOLANO, 2007, p. 19).

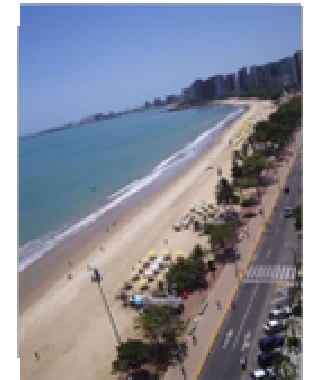


Fig. 2: Trecho do litoral fortalezense na atualidade. Em primeiro plano, trecho da avenida Beira-mar. Fonte: Arquivo pessoal.

Clima	Hidrodinâmica	Geologia/Geomorfologia
<p><i>Clima:</i> “Clima Tropical Chuvoso” (Aw’ de Köppen).</p> <p><i>Pluviometria:</i> média anual 1600 mm concentrado entre janeiro e julho.</p> <p>Temperatura média anual é de 26,6°C, máxima 31°C, mínima 22,5°C.</p> <p>Umidade relativa do ar média anual 78,3%</p> <p><i>Período chuvoso:</i> março e abril.</p> <p><i>Insolação:</i> 2900 a 3000 horas de sol/ano.</p> <p>Evaporação anual é da ordem de 1469 mm.</p> <p><i>Ventos:</i> direções predominantes sudeste e leste, maior intensidade agost., set., out., maior em set. (5,5 m/s), velocidade média anual 3,8 m/s.</p>	<p><i>Maré:</i> semidiurna</p> <p><i>Amplitude de maré:</i> 3,3 m (média de sizígia)</p> <p><i>Altura significativa de onda:</i> 1,1m</p> <p><i>Ondas sea:</i> 99%</p> <p>O litoral de Fortaleza é dominado por ondas de curto período (6 a 8 s) vindas de sudestes e geradas pela atuação dos ventos Alísios.</p> <p><i>Ondas swell:</i> 0,51%</p> <p>Ressacas associadas a ondas do tipo swell, de longo período (9 a 15s), oriundas do Atlântico Norte, modificação dos ventos locais que pode ocorrer setembro a março.</p> <p>Corrente litorânea: sentido de leste à oeste.</p>	<p>Altitude média de 26,4m.</p> <p><i>Unidades geológicas:</i> Sedimentos Quaternários: áreas litorâneas, Dunas Fixas, Semifixas e Móveis, depósitos Aluvionários, Flúvio-Marinheiros e Paleodunas.</p> <p><i>Sedimentos Terciários:</i> Grupo Barreiras e dos Colúvios-eluviais.</p> <p>Cristalinos, Pré-cambriano: rochas dos Complexos Gnáissico-Migmático.</p> <p><i>Unidades Geomorfológicas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Planície Aluvial ao longo de várzeas, dos rios e entorno das lagoas; -Planície litorânea entre as desembocaduras dos rios Cocó e Ceará, com aproximadamente 30 km de extensão. Destacam-se as dunas, paleodunas, estuários, lagoas. -Tabuleiros Pré-litorâneos se distribui em largura variável no centro, sul, sudoeste e sudeste. -Maciços Residuais a sul e sudoeste em trechos das bacias do rio Cocó e Maranguapinho. -Declividade predominantemente de planícies com uma altitude média de 15 m.

Quadro 1: Aspectos ambientais do município de Fortaleza

Fonte: Adaptado de Menezes et al (2006, p. 199).

O litoral fortalezense encontra-se interrompido por construções (barracas, edifícios residenciais e instalações urbanas diversas) e pela interferência de grandes obras de engenharia, como o porto do Murucipe. Para o embelezamento da zona costeira, nos últimos trinta anos, observam-se também ações de políticas de estruturação urbana e de lazer, no sentido de dotar a cidade com um conjunto de equipamentos que contribuam para sua efetivação enquanto pólo turístico, como as construções dos calçadões da avenida Beira-mar, praia de Iracema, praia do Futuro e da Leste-Oeste, dos pólos de lazer nas praias do Futuro e Barra do Ceará na década de 1980, o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC), na década de 1990, e o projeto Costa-oeste nos anos 2000.

Como a pesquisa propõe uma reflexão Geo-histórica, a relação espaço-tempo encontra-se conectada por todo trabalho por meio das imagens cartográficas e fotográficas, encontrando as espacializações engendradas na temporalidade. Dessa forma, o litoral de Fortaleza foi a princípio analisado em toda sua extensão, partindo desde as primeiras formas de ocupações ao uso residencial das classes de mais alta renda da Cidade. Trazendo o objetivo principal da pesquisa a área delimitada surge fundamentalmente a fim de compreender em que medida os planos urbanísticos e suas respectivas legislações contribuíram para a atual configuração social e espacial da zona costeira de Fortaleza.

É salva uma observação quanto a definição da área, pois devido o caráter dinâmico do processo de urbanização do litoral da cidade surge a impossibilidade de uma delimitação precisa da área de estudo. Portanto, para essa reflexão a cidade como um todo também aparece enfocado como referência, numa perspectiva de que os contextos físicos, sociais e econômicos se inserem no objeto da dissertação.

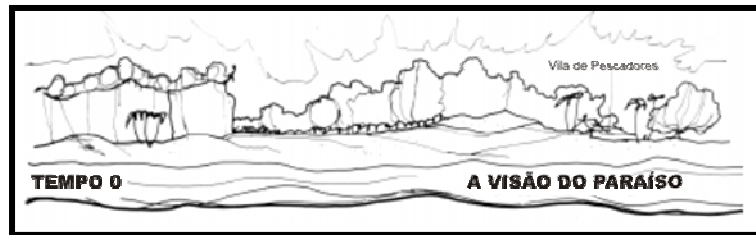
No decorrer do trabalho há a predominância de situar boa parte da pesquisa numa simbiose com o Centro de Fortaleza, dado a perspectiva que as fontes pesquisadas direcionaram: era naquela porção da Cidade



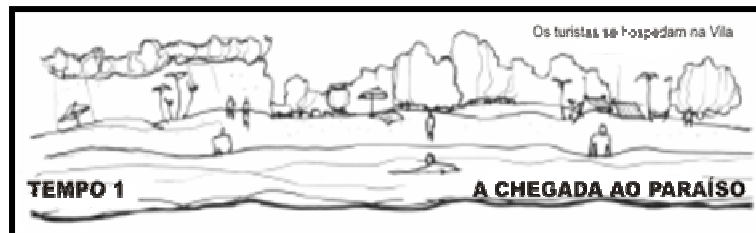
*Fig. 3: Vista do litoral de Fortaleza na atualidade, a partir do porto do Murucipe.
Fonte: Arquivo Gentil Bezerra.*

ETAPAS DO PROCESSAMENTO DE UMA PAISAGEM LITORÂNEA TÍPICA

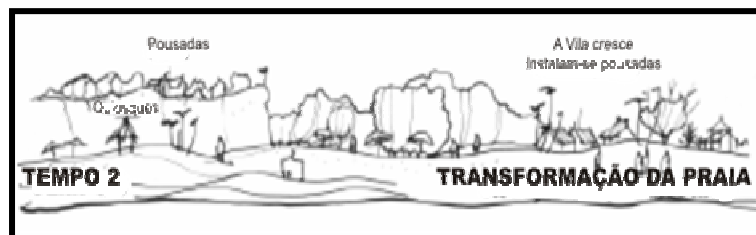
Fig. 4



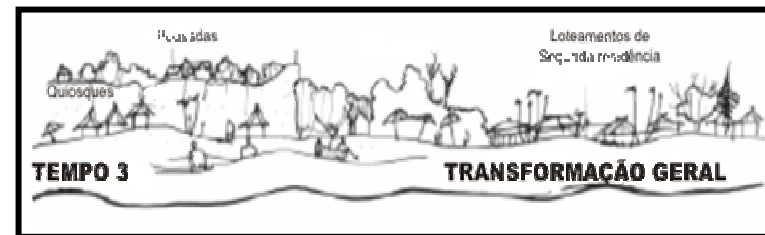
A natureza quase intocada



Chegada dos primeiros visitantes
Características gerais: difícil acesso, paisagem rústica e isolamento



Consolidação, no imaginário turístico, do local do éden
Características gerais: acesso difícil, paisagens rústicas, surgimento de pousadas, mudança de hábito de parte da população (que, se existente, passa a trabalhar com turismo), venda de casas a turistas



A natureza transformada



Características gerais: perda total da paisagem rústica, o éden sendo substituído por uma paisagem litorânea clássica, mesmo que a visão mítica do paraíso continue sendo um chamariz de vendas do local

Fonte: Adaptado de Macedo (2004)

em que a dinâmica social fortalezense tinha seus principais embates. Dessa forma o litoral estará inserido num debate urbanístico da totalidade das emergências da cidade⁴, ampliando-se a medida da expansão cidadina.

Como recorte temporal, decidi tratar a partir da elaboração da *Primeira Planta da Vila de Fortaleza* de Manuel Francês, em 1726, até o *Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza*, proposto em 1947 pelo urbanista Saboya Ribeiro. As demais plantas foram:

- *Planta do Porto e Villa da Fortaleza* (1813) e a *Planta da Villa de Fortaleza* (1818), ambas de Silva Paulet;

- *Planta da Cidade de Fortaleza* (1850), de Antônio Simões Ferreira de Farias;

- *Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios* (1875), de Adolfo Herbster;

- *Planta de Fortaleza* (1899), de Amedée Mouchez;

- *Anteprojeto da Cidade de Fortaleza* (1932), de Nestor de Figueiredo.

1.2. Procedimentos operacionais e metodológicos

Ao delimitar o objeto da pesquisa, minha única certeza era a abordagem na perspectiva da Geografia Histórica, algo que os estudos sobre maritimidade haviam me direcionado. Sendo um assunto novo para mim, carecia de mais leituras para o amadurecimento das idéias. Desse modo realizei um levantamento bibliográfico sobre o assunto, no qual me deparei com um vasto trabalho em Geografia-Histórica empreendido por

⁴ Vale recordar portanto que no momento histórico em que a pesquisa se propõe a pesquisar a diferenciação entre centro e cidade não aparecia para a população que vivia no município, pois o que se denomina hoje de centro era a referência a própria *forma urbis* da cidade. Isso significa dizer que para a sociedade da época a cidade em si era o próprio centro, concentradora dos serviços, pessoas, riquezas e atividades, conforme afirma Jucá (2000) ao destacar que em “Fortaleza até a primeira metade do século XX correspondia ao seu Centro” (JUCÁ, 2000, p. 12).

pesquisadores dos países hispânicos, com destaque para o espanhol Horácio Capel, que contribuíram com uma nova visão sobre o modo de pesquisa em Geografia.

Passado mais essa etapa, deparei-me com a dificuldade de compreender como se processava a análise sobre *imagem* e a *imagem urbana*. Isso se fez necessário devido ao principal material ao que teria acesso sobre as formas de representação do urbano no litoral da cidade ser os próprios planos urbanísticos da cidade, além de jornais, revistas e imagens antigas que retratam a zona costeira fortalezense. O resultado dessa revisão bibliográfica encontra-se na segunda parte desta dissertação.

Em forma de síntese, seguem os procedimentos utilizados no desenvolvimento do trabalho, sendo eles:

- *Levantamento bibliográfico*, constando de revisão literária sobre os seguintes temas: Geografia-Histórica, Imagem, Imagem Urbana, Cartografia e Gestão Integrada da Zona Costeira. Contribuindo como suporte e fundamentação teórica, esse momento foi importante para conhecer o que de mais significativo já se publicou sobre os temas;

- *Levantamento cartográfico e iconográfico*, realizado sobretudo no setor da Hemeroteca da Biblioteca Pública Meneses Pimentel, Museu da Imagem e do Som de Fortaleza e em coleções pessoais, como as do Sr. Armando Farias, Northon Filho e do Sr. Miguel Ângelo Azevedo, mas conhecido, e citado neste trabalho, como Nirez. Essas imagens contribuíram com eficientes ferramentas lúdicas para os direcionamentos da pesquisa, pois documentam em seus registros a própria história da expansão urbana no litoral da cidade;

- *Pesquisa documental especializada*, que constou na busca de fontes sobre a dinâmica do processo de urbanização do litoral em Fortaleza, sua gestão e configurações espaciais e sociais apresentadas em seu processo histórico. Para tanto foram realizadas consultas nas principais bibliotecas e hemerotecas públicas da cidade, além do acervo do Instituto Histórico, Geográfico e Antropológico do Ceará;

- *Mapeamento.* Utilizando Sistemas de Informações Geográficas (SIGs) foram elaboradas imagens esquemáticas a fim de facilitar a compreensão entorno da expansão urbana no litoral da cidade.

1.3. Estrutura da Dissertação

A estrutura do trabalho procurou seguir uma ordem cronológica do processo de urbanização do litoral da Cidade, de sua transformação de zona portuária e de meretrício em zona residencial que varia de alta à baixa renda. A opção por estruturar a dissertação no formato de paisagem surgiu partindo da idéia de contribuir para uma melhor fluidez na sua leitura, servindo para a comunicação visual e escrita do trabalho. Destarte, o trabalho está estruturado com a seguinte distribuição:

2. *Portuário.* Partindo dos antecedentes históricos das relações do homem com o ambiente litorâneo, busco descrever as venturas teórico-metodológicas para a construção deste trabalho, destacando sob a perspectiva Geo-Histórica temas como o desenvolvimento da cartografia e da fotografia, até chegar as primeiras formas de ocupação do espaço litorâneo brasileiro;

3. *De Manuel Francês a Adolfo Herbster.* Utilizando a cartografia tida sobre a Fortaleza até o final do século XIX, esta parte do trabalho tem o objetivo de discutir o modo de ocupação e expansão urbana da Cidade, destacando os diversos usos do espaço litorâneo;

4. *De Amedeé Mouchez a Saboya Ribeiro.* Onde, por meio da cartografia e fotografia, venho tratar da nova configuração do espaço urbano de Fortaleza na primeira metade do século XX, partindo do projeto de

Belle Époque até as novas dinâmicas do litoral da Cidade, com a descoberta da zona costeira como ambiente para o lazer e veraneio bem como os novos projetos portuários.

Finalizando o trabalho com as considerações finais, as referências das fontes consultadas e os anexos.

Boa Leitura!

A cidade de papel

Cartografia e fotografia na formação
do espaço litorâneo de Fortaleza - Ceará



P

ara o início deste trabalho destinamos a apresentar a *ventura metodológica* empreendida para a sua construção, partindo da busca em organizar uma *estratégia metodológica* no sentido de compreender a complexidade do enfoque escolhido para o estudo do litoral de Fortaleza ao qual nos propomos a pesquisar, a fim de contribuir na construção intelectual para o ato da investigação.

Dada essa premissa, para a formação da base para pesquisa nos ocorreu primeiramente a necessidade de se compreender – sem as amarras impostas das ditas humanas ou físicas geografias –, o ambiente escolhido para o estudo: a zona costeira.

A zona costeira, ou litoral, representa um dos mais complexos sistemas ambientais do planeta. Ela é a faixa de conexão entre quase todas as forças da natureza que atuam entre o oceano, o continente e a atmosfera. Caracterizada pela interface entre três sistemas ambientais diferentes: hidrosfera, litosfera, e atmosfera, nela estão presentes e em interação as forças da gravidade, do vento, das chuvas, do sol, dos rios, das marés, das ondas e das correntes marinhas, formando a planície costeira. A essa interação deram origem as dunas, falésias, manguezais, praias, lagoas e biodiversidade a elas associadas (MEIRELES, 2003; VASCONCELOS, 2005)

Antônio Carlos Robert Moraes, em seu livro *Configuração de Metodologia para o Macrozoneamento Costeiro do Brasil*, conceitua litoral como sendo uma área terrestre contígua à costa que:

“[...] compreende os ecossistemas formados pelas faixas praias, cordões litorâneos, dunas, antedunas, planície litorânea, planícies flúvio-marinhas, planície de marés, pântanos salgados, estuários, zonas deltáticas e regiões de plataforma continental interna até 10-20 metros de profundidade”. (MORAES, 1996, p. 03)

O litoral concentra também os atrativos urbanos, lugar de virtude paisagística (dunas, falésias, ambientes lacustres...) e econômica (pesca, atividades portuárias e hoteleiras...), concentrador demográfico e também fonte de recursos naturais utilizados pelas populações humanas (VASCONCELOS, 2005). Em virtude de sua imagem atrativa, a região litorânea torna-se o lugar de preferência do homem como lugar de primeira moradia, reforçando o caráter dependente de nossa economia, o qual impõe à configuração territorial um desenho voltado para o exterior que privilegia as localidades próximas ao mar.

Além de influenciar na distribuição espacial da humanidade (as maiores aglomerações do mundo são quase todas portos marítimos; quase todos os maiores focos de concentração populacional são marítimos), as zonas de costa influenciam na distribuição espacial das atividades (mar atrativo e mar repulsivo). Uma fração importante da população ativa mundial dedica-se às atividades direta ou indiretamente ligadas ao mar – atividades primárias, secundárias ou terciárias (BOUDOU, 2001).

Aproximadamente 2/3 da população mundial vive atualmente a menos de 50 km do mar. Agrupadas em centros urbanos, cerca de quatro bilhões de pessoas vivem em terras litorâneas que ocupam menos de 2% do território terrestre (VASCONCELOS, 2008). No Brasil, mais da metade da população vive a menos de 200 km do mar, sendo que vinte das vinte e nove regiões metropolitanas brasileiras encontram-se próximas a praia (BOUDOU, 2001).

No litoral a problemática ocupacional é mais profunda e evidente, aonde o “caráter caótico” (DORNELAS, 2004, p. 144) da produção do espaço urbano irá se manifestar mais assiduamente, transitando por um discurso que Lima e Meireles (2007) definem como de “artificialização e mercantilização da paisagem” (P. 356), em decorrência da dinâmica e dos modelos desenvolvimentistas verificados pelas políticas públicas.

Partindo-se desse prisma emerge, por exemplo, a preocupação de estudiosos que vão se dedicar especificamente ao ambiente litorâneo, que interessados na problemática do uso e da ocupação das “fachadas

marítimas” (BOUDOU, 2001, p. 71), buscam compreender a importância do impacto potencial do mar sobre a sociedade. Nessa nova onda se propôs até mesmo a mudança etimológica da Geografia para se buscar o alcance do estudo do mar:

A “Geografia” pretende estudar, investigar... e ajudar a compreender a superfície do globo terrestre, a “face da terra”, a distribuição dos seus “habitantes”, suas inter-relações... etc. A etimologia revela-nos que a palavra “geografia” vem de duas raízes gregas que significam “descrição da terra”; mais lógico seria, portanto, usar a expressão “talassografia”, ou seja, thalassa (mar) + grapheim (descrição). (BOUDOU, 2001, p. 71).

É partindo dessa emergência dos estudos na zona de costa, sobretudo na sua estruturação urbana, que emerge a necessidade da volta ao passado, da busca reflexiva sobre a tomada da expansão urbana em direção à praia.

2.1. A Geografia-Histórica

A descrição em conformidade com o tempo é História, a que está de acordo com o espaço é Geografia... A História difere de Geografia apenas na consideração de tempo e área. A primeira é um relato de fenômenos que seguem um ao outro e têm relação com o tempo. A segunda é um relato de fenômenos um ao lado do outro no espaço (Kant, 1802, apud Philo, 1994, p. 296)

Na busca por um campo da ciência geográfica que satisfizesse o interesse em estudar a geografia do passado do litoral de Fortaleza, optamos pela escolha da vertente de estudos realizados pela Geografia-Histórica. O contato inicial com essa linha se deu na descoberta dos anais do VIII Colóquio Internacional de Geocrítica, ocorrido em 2006 na Cidade do México, sobre o tema: *Las ideas y los desafíos de una organización en torno a la Geografía Histórica y la Historia del Territorio*. O interesse despertado tal temática nos motivou a

desenvolver este trabalho no direcionamento da Geografia-Histórica. Ao optar como ferramenta para o desenvolvimento da pesquisa a utilização das imagens cartográficas e fotográficas, a Geo-história contribui como base para a percepção do movimento de concepção do espaço, contribuindo para a visão da formação urbana no ambiente costeiro por meio dos fragmentos históricos.

No bojo desse debate torna-se essencial compreender o que vem a ser a Geografia-Histórica, dado que as discussões desse campo da Geografia são tomadas em segundo plano na comunidade acadêmica. Tal fato decorre desde que Richard Hartshorne, baseando-se em geógrafos e filósofos alemães mais antigos, introduziu a “separação analítica entre história como a ciência das relações do tempo e a geografia como a ciência de relações espaciais” (PHILO, 1994, p. 294). Assim, percebemos que pesquisas sobre a Geografia de Fortaleza são comuns, mas geralmente se restringem a um retrato da atualidade, sem haver o interesse de reaver os processos históricos de formação do espaço a ser pesquisado. É interessante observar que o inverso não ocorre da mesma forma, pois com a proposta de História-Geográfica, realizado no âmbito da História, há uma atenção voltada com os processos subseqüentes de determinados fatos históricos para a espacialidade da cidade. Dessa forma, a construção da proposta de uma Geografia-Histórica de Fortaleza é um esforço no qual grande parte de nós, geógrafos, somos mais espectadores do que colaboradores.

Essa constatação em si possui algumas exceções. Existem diversas pesquisas sobre a história de Fortaleza, que são geográficas em sua essência, e o fato de não terem sido realizados por geógrafos não diminui a sua importância. No entanto, deve-se levar em consideração que os subsídios geográficos contidos nesses trabalhos são tratados como uma complementação àqueles oriundos da formação original do pesquisador. A exemplo disso temos a extensa bibliografia do Dr. Liberal de Castro, que apesar de sua formação em arquitetura e urbanismo, traz amplas contribuições sobre a percepção da Geografia-Histórica de Fortaleza.

Giovanini (2006, p. 18) afirma que ao contrário da História Geográfica e da Economia Social, que por não se prenderem às fronteiras de suas disciplinas, fornecem contribuições excepcionais ao mundo científico, não ocorre, com a mesma frequência, esse caminho inverso: geógrafos que, a partir de sua formação, façam incursões em outras ciências com o intuito de contribuírem para o desenvolvimento de um determinado tema. Neste caso específico, geógrafos que se aventurem no campo da História para a construção da Geografia-Histórica.

Vale ressaltar uma freqüente confusão entre a história da Geografia e a Geografia-Histórica. Enquanto a primeira se preocupa em analisar a história da formação da Geografia enquanto ciência, a segunda se detém em buscar uma análise geográfica do passado. Para que ao entender o passado, “seja possível organizar melhor o presente, e construir o futuro”. (CAPEL, 2006, p. 03).

É importante observarmos que a Geografia-Histórica se ocupa em questões centrais da Geografia. Ela está intimamente ligada com as transformações geográficas através do tempo e os fatores que os hão produzido. Portanto há que percebermos que a suposta dualidade entre temporário e permanente que freqüentemente passeia pela leitura em Geografia necessita de atenção Geo-histórica. Capel (2006) ao falar do efêmero e do permanente em Geografia, nos lembra que “tudo o que é aparentemente estável e duradouro acaba por resultar em algo fugaz e efêmero, dependendo da escala temporal que utilizamos” (P. 02).

Tudo se encontra em movimento e em constante mudança, mesmo que não seja visível ao nosso olhar. “Sucedem em todo o universo, e também na natureza terrestre, onde os sistemas montanhosos estão sem dúvida modificando-se e onde a vida está igualmente em perpétuo movimento” (CAPEL, 2006, p. 02). Isto se apresenta de modo mais claro nos sistemas sociais, onde podemos observar mudanças mais claras em poucas décadas.

O passado é constantemente abordado como “um país estranho” (LOWENTHAL, 1998, p. 63). De forma absoluta, ele não nos é alcançável; não se pode captar como um todo à nossa disposição nem se pode

conhecer de forma segura, embora parcelar. Assim, compreender a Geografia-Histórica do litoral fortalezense é tentar realizar um busca no passado a fim de compreendermos a atualidade. A isso, Lowenthal (1998) lembra que longe de simplesmente prender-se a experiências anteriores, o passado nos ajuda a entendê-las: “memórias não são reflexões prontas do passado, mas reconstruções ecléticas, seletivas, baseadas em ações e percepções posteriores e em códigos que são constantemente alterados, através dos quais delineamos, simbolizamos e classificamos o mundo a nossa volta” (P. 103).

É o passado guardado pelas imagens da cidade que nos interessa, porque ajudam a entender as raízes do presente. Não obstante, a Geografia ao estudar o pretérito, também está contribuindo à formação do passado. Quando a Geografia está, no presente, disposta a analisar o passado na realidade, “a história de reescreve outra vez, de acordo com novas perguntas que se vão formulando em relação às transformações que a sociedade experimenta” (CAPEL, 2006, p. 03).

Sobre a importância da preocupação histórica na Geografia, Moraes (2005) diz que:

Qualquer olhar geográfico já se exercita em uma concepção que sofre determinações históricas, qualquer leitura da paisagem sendo densa de um temporalidade própria. Se assim é já com os elementos da percepção e da intuição, com muito mais vigor as determinações históricas exercitam-se sobre a elaboração das idéias e a produção dos textos, produtos também de um raciocínio que não foge a tais condicionantes temporais. O conhecimento científico sobre o espaço terrestre sobre seu uso bem exprime essa qualidade (P. 24).

A Geografia encontra-se presente em todas as épocas históricas e em todas as sociedades que pretendemos estudar. “Pode-se, portanto, dizer que em qualquer período da história e em qualquer agrupamento humano existe uma geografia (material e discursiva) que compõe parte da cultura de cada grupo social e de cada civilização” (MORAES, 2005, p. 24).

O próprio Ratzel em sua obra intitulada *Antropogeografia* (1914), mencionando K. Ritter lembra da relação intrínseca entre Geografia e História:

A ciência geográfica não pode prescindir do elemento histórico, se pretende ser verdadeiramente um estudo do território e não uma obra abstrata, uma moldura no interior da qual se observa o vazio, e não a pintura que essa limita. E, da mesma maneira, a História não pode negligenciar a Geografia, pois os fatos que ela contempla necessitam de um cenário onde possam se desenvolver.

.....

A História — prossegue afirmando Ratzel nessa mesma obra — não pode ser compreendida sem a consideração do território onde se desenvolve, e a Geografia de qualquer parte da Terra não pode ser representada sem o conhecimento da História, que sobre essa geografia se imprime deixando suas próprias pegadas (RATZEL, 1914 apud CARVALHO, 2006, p. 09).

Assim, a proposição vinda da Geografia-Histórica não se refere a uma história estagnada, de eventos consecutivos. Isso se dá porque tampouco a história dá saltos, já que nenhum salto pode acontecer “sem uma causa suficiente, que reside na marcha anterior da evolução social” (PLEKHANOV, 2008, p. 01). Mas sim uma história preocupada com os processos de pensamento que motivaram as ações humanas no passado, “e não simplesmente apreciar fenômenos em seus relacionamentos com o tempo. O conteúdo do campo da História limita-se a objetos particulares, isto é, ações humanas que são as conseqüências do pensamento consciente” (PHILO, 1994, p. 272).

Lewis Mumford em sua obra *A cidade na História*, chama a atenção para a necessidade de se voltar ao passado, ressaltando que “se quisermos identificar a cidade, devemos seguir a trilha para trás, partindo das mais completas estruturas e funções urbanas conhecidas, para os seus componentes originários, por mais remotos que se apresentem no tempo, no espaço e na cultura” (MUNFORD, 1985, p. 81).

A importância desse resgate geo-histórico se justifica então pela importância de compreendermos o início das relações ali engendradas, que contribuíram para a atual formação espacial do litoral fortalezense,

espaço esse que é redirecionada em diversos momentos, mudando as razões históricas das mobilidades de fixos e fluxos (CORIOLANO, 1998, p. 36).

Ao propor um estudo em Geografia, direcionado pela Geografia-Histórica, e tendo como ferramenta de trabalho a imagem, algumas considerações necessitam ser estabelecidas com o leitor, na busca de, juntos, compreendermos como essas fontes podem ser apreciadas para a construção da pesquisa.

2.2. Cartografia

Ao estudar os registros cartográficos é importante destacar o fato de que eles possuem expressões e lógicas próprias. De forma literal podemos definir a Cartografia como um veículo de informação sobre os elementos de uma determinada área, assim como de localização, orientação e avaliação das distâncias. Caracteriza-se como mensagem de interpretação e comunicação em torno de aspectos qualitativos, quantitativos e dinâmicos do espaço. O mapa é um tipo de linguagem duplamente particular, como descreve Lévy (2008):

[...] de um lado ele (o mapa) é um meio termo entre o “simbólico puro” (como a pintura abstrata ou os enunciados matemáticos) e o “figurativo” (fotografia, cinema); por outro lado, ele se opõe as linguagens seqüenciais, posto que ele apresenta simultaneamente ao receptor o conjunto da informação.

.....

Por seu caráter não seqüencial, os mapas se alinham entre as figuras (por oposição aos discursos) e, entre as figuras, eles pertencem, pelo fato e sua leitura ser global e instantânea, à família das imagens. (P. 153-154).

Podemos considerar a Cartografia uma linguagem com semântica e sintaxe próprias, produtora de enunciados cartográficos. Possuindo essa linguagem que lhe é pessoal, “os documentos cartográficos são muito mais eloqüentes do que o senso comum supõe, revelando não só a geografia de um lugar ou região, mas também

um determinado tempo, que ficou aprisionado na base material em que foram desenhados ou impressos” (MORAES, 2006, p. 166). Tempo em que os lugares que conhecemos tinham outros nomes, quando nem tudo era conhecido, fazendo com que extensas áreas em branco falassem de sertões a desbravar, e que o medo de monstros que povoavam os mares e as florestas revelasse o medo do desconhecido.

Os mapas eram considerados marcos significativos da evolução da humanidade; por consequência, aqueles que não indicassem algum progresso rumo à objetividade deixavam de ser seriamente estudados. Mesmo alguns dos primeiros mapas produzidos pela cultura européia, como os grandes planisférios da Idade Média Cristã, eram considerados indignos de atenção científica. Os mapas das culturas não européias eram considerados ainda mais estranhos ao epicentro da Cartografia. Estes mapas só recebiam certa atenção da parte dos historiadores ocidentais quando apresentavam alguma semelhança com os mapas europeus (EDWARDS, 1996).

Nessa história comparada da Cartografia, dava-se muita atenção aos aspectos matemáticos do traçado dos mapas, à codificação dos princípios metodológicos cartográficos, e ao surgimento de inovações técnicas, como planos quadriculados, escalas regulares, signos abstratos convencionais e até curvas de nível (CEUB/ICPD, 2000).

Ao utilizar a Cartografia como fonte documental é fundamental destacar que se trata de um tipo de representação cuja produção não está alheia às percepções, valores e concepções de mundo daqueles que a produziram, bem como das sociedades em que viveram. Tucci (1984) assevera que os mapas não podem ser tomados como uma materialização de conhecimentos geográficos, nem reduzidos a uma técnica, ou a um conjunto de metodologias adotadas na superação de problemas de representação estritamente geométricos, “porque assumem significações e atendem a propósitos os mais variados em razão do contexto em que foram produzidos” (P. 54). Como explica Lacoste (1973):



Fig. 5: Mapa de Çatal Höyük feito cerca de 6000 a.C., é o registro cartográfico mais antigo da humanidade. Como ainda não havia sido inventado o papel, os primeiros mapas eram desenhados nas paredes rochosas dos templos. Esse mapa primitivo guarda alguma semelhança com as plantas das cidades modernas, mas sua finalidade era totalmente distinta. O sítio em que foi encontrado era um santuário ou local sagrado, e ele foi criado como parte de um ato ritual, como um “produto de momento”, sem a intenção de ser preservado após o cumprimento do rito. Fonte: Libaut, 1975.

O mapa, talvez a referência central da geografia, é, e tem sido, fundamentalmente um instrumento de poder. Um mapa é uma abstração da realidade concreta que foi desenhado e motivado por preocupações práticas (políticas e militares); é um modo de representar o espaço que facilita sua dominação e seu controle (P. 1)

A Cartografia como ferramenta cidadina parte da obviedade de que a cidade é uma construção e que o ponto de partida de toda construção é a construtibilidade, sendo, portanto, preciso considerar a cidade em relação “às técnicas que tornam não apenas concebível, mas projetada, e, portanto, logicamente, em relação aos procedimentos e às técnicas do projeto” (ARGAN, 1998, p. 75).

Assim, concordamos com Knauss (1997, p. 97) quando assinala que é preciso definir a Cartografia Histórica como a “forma de expressão” e a sua carta como o “suporte material da imagem do espaço”. A Cartografia Histórica pode ser delineada como representação do espaço, conceitualmente demarcada e condicionada historicamente. Pertence, assim, ao campo da ciência social que versa acerca das representações do espaço.

É preciso, portanto, ter cuidado ao analisar a Cartografia Histórica, pois como afirma Bueno (2004) as armadilhas são inúmeras. O autor afirma que “embora anseiem pela máxima exatidão possível, apresentam recortes da realidade, sob uma determinada ótica e limites impostos pela época” (BUENO, 2004, p. 193-194). Longe de serem uma reprodução fidedigna do real, são projetos, nem sempre realizados. No entanto, além de ser “[...] um exercício metodológico que aproxima Geografia e História” (SOUSA, 2002, p. 174) sua importância adquire relevância ao possibilitar o direcionamento da pesquisa para um outro patamar, a ocupação do espaço pode ser analisada a partir da interpretação da representação dos lugares cartografados.

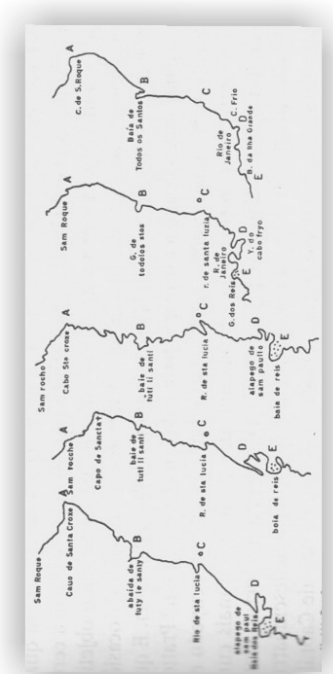


Fig. 6: distorções entre as representações do litoral brasileiro nas plantas do início do século XVI, fruto do descobrimento de novas técnicas de representação cartográfica. De baixo para cima, reprodução da costa entre Ceará e São Paulo nos mapas de Maiolo (1504), Kustmann II (1506), Caverio (1505), Lopo Homem-Reinéis (1519) e o perfil atual. Fonte: Espínoza, 2001, p. 229.

2.3. Imagem Urbana

A cidade pode ser observada como uma grande obra, possível de ser identificada na forma e no espaço, mas essa obra pode ser apreendida através de seus trechos, de seus diversos momentos. A unidade dessas partes é dada fundamentalmente pela história, pela memória que a cidade tem de si mesma. A cidade não se resume ao que é visto na sua objetividade, na materialidade física da arquitetura.

O contexto urbano, como lembra Bertini (2006), se constitui de um processo de inter-relações que se movimentam continuamente, produzindo estilos de vida, maneiras de se estabelecer no mundo, vidas contraditórias, vidas congruentes, conflitos sociais. Sobre o assunto, Carlos (1992) assegura que:

Hoje a cidade é a expressão mais contundente do processo de produção da humanidade sob a égide das relações desencadeadas pela formação econômica e social capitalista. Na cidade, a separação, a separação homem-natureza, a atomização das relações e as desigualdades sociais se mostram de forma eloqüente. Mas, ao analisá-las, torna-se importante o resgate das emoções e sentimentos humanos que nos faz pensar a cidade para além das formas [...]. A cidade aparece como materialidade, produto do processo de trabalho, de sua divisão técnica, mas também da divisão social. É materialização de relações da história dos homens, normatizada por ideologias; é forma de pensar, sentir, consumir; é modo de vida. (P. 37).

A cidade não se auto-explica, uma vez que ela não é uma totalidade, mas apenas a objetivação de uma totalidade maior na qual se insere, tanto que Lefebvre (2004) define a cidade como a "projeção da sociedade sobre um dado território" (P. 45). Os processos históricos surgem enquanto mediador da relação sociedade – espaço, determinando tanto sua natureza social, quanto as diversas formas de uso e ocupação espacial:

O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque o constrói e reproduz, tornando o objeto sobre o qual recai o trabalho em algo que lhe é próprio. Por outro lado, o espaço passa a ser produzido em função do processo produtivo geral da sociedade. É assim um produto histórico que sofreu e sofre um

processo de acumulação técnica cultural apresentando a cada momento as características e determinações da sociedade que a produz. (CARLOS, 2004, p. 15).

Os vários tempos vividos de uma cidade se encontram encenados em parte no seu espaço físico e nos seus núcleos históricos, e em outras nos seus habitantes de desde outrora. Portanto estudar o passado é buscar a compreensão do presente, numa analogia inversa a célebre frase de Hutton⁵. É perceber como as ações se desencadearam pelo tempo e como o resultaram na atualidade. Tornando-se útil para um planejamento para o futuro.

Le Goff (1990) ressalta que o passado sempre fez parte do cotidiano de diversas sociedades contemporâneas. Na Europa, a fé no futuro, apregoada pelo iluminismo, “não conseguiu eliminar aquilo que Hegel chamou de ‘fardo da história’, e que Marx qualificou mais tarde, ao se referir ao processo histórico francês, de peso paralisante do passado” (P. 204). Ou seja, o presente se desenrolou e o futuro se construiu a partir de uma sólida base material e espiritual herdada de outros tempos. Em outras palavras, o passado acompanhou passo a passo o processo de desenvolvimento da sociedade; ele sempre fez parte do presente e da idéia de futuro.

Se os documentos históricos, utilizados à luz dos condicionamentos geográficos nos permitem captar as razões e as orientações da urbanização regional, esses mesmo documentos podem nos esclarecer sobre um outro aspecto que interesse ao geógrafo: a evolução da vida urbana (MÜLLER, 1969).

Trataremos dessa forma da *memória urbana* presente nas imagens, buscando mediante esse termo o passado da cidade. Nesse sentido, poderíamos tratar então da *memória da cidade*, porém a cidade não possui

⁵ James Hutton foi um geólogo escocês, conhecido por ser o pai do Uniformitarismo. É dele a célebre frase: “O presente é a chave do passado” (FAIRCHILD, 2000).

memória, mas as pessoas que nela vivem ou viveram, pois a cidade “não é feita de pedras, mas de homens” (ARGAN, 1998, p. 228), sendo os homens que atribuem um valor às pedras.

Assim, Figueiredo (2005) lembra que apesar dessas imprecisões, a verdade é que os termos memória urbana e memória da cidade, dizem respeito, “não à capacidade de lembrar de indivíduos ou grupos, mas ao estoque de lembranças que estão eternizadas na paisagem ou nos registros de um determinado lugar, lembranças essas que são agora objeto de re-apropriação por parte da sociedade” (P. 35).

Portanto a busca pela Geografia-Histórica de um determinado lugar é uma busca pela sucessão de movimentos. Daí a necessidade de pensar os sujeitos nas condições e situações sociais e históricas específicas, como ser social cuja humanidade foi produzida ao longo da história, e que realiza no processo de reprodução da vida. “Desse modo, o espaço não existe e nem pode ser pensado em si mesmo. Ele é produzido e transformado pelo trabalho dos distintos grupos sociais e por isso é histórico e social” (FIGUEIREDO, 2005, p. 36). Para contribuir com o resgate da produção dos espaços litorâneos em Fortaleza nos deparamos com uma outra fonte rica em detalhes que auxiliam no entendimento da cartografia histórica: a fotografia.

Gaston Bachelard, no livro *A Terra e os devaneios do repouso* (2003), afirma que as imagens são acontecimentos objetivos, provocando a imaginação, não sendo vista, portanto, como uma simples faculdade de representação. A imagem é definida como um desafio, uma provocação, um convite que vai além da simples aparência captada pela visão.

A primeira fotografia reconhecida é uma imagem produzida em 1822 pelo francês Joseph Nicéphore Niépce, sendo constituída de uma placa de estanho coberta com um derivado de petróleo chamado Betume da Judéia. Foi produzida com uma câmera, sendo exigidas cerca de oito horas de exposição à luz solar (MACHADO JÚNIOR, 2007). Com sua disseminação, a partir de 1840, a fotografia passava a ser um importante instrumento de registro da realidade e de preservação da história. Segundo Siegfried Kracauer



Fig. 7: o diálogo entre imprensa e postais e o conflito na representação fica explícito aqui. Ao mesmo tempo que veicula uma imagem da Praça 15 de Novembro, no Rio de Janeiro, modernizada pelas reformas do prefeito Pereira Passos, propagandeia o jornal *Correio da Manhã*, que noticia sobre a Revolta da Vacina. A reação dos setores populares contra a política de saneamento imposta pela Diretoria Geral de Saúde Pública, na gestão de Oswaldo Cruz, serviria de moldura à capital federal modernizada: “retrato” das contradições vivenciadas pelo progresso.
Fonte: Velloso, 2001.

(1988), a fotografia como forma de representação é a própria “redenção da realidade” (P. 71). Isto porque constitui o único meio criado pelo homem que, simultaneamente à inovação, intencionalidade, concepção e pré-visualização do autor, funciona também como representação detalhada de todos os elementos da realidade física – objetos, texturas, pessoas, etc. Com o surgimento da fotografia, a cidade logo se tornou o principal alvo dessa nova tecnologia. É o surgimento da *cidade como obra de arte*.

A *cidade como obra de arte* é aquela que apresenta a imagem urbana como uma representação pictórica. Isso acontece no final do séc. XIX quando a imagem da cidade aparece como resposta à necessidade cultural de entretenimento, prazer e fantasia que brotam no turbilhão do progresso econômico e da revolução industrial (BOYER, 1994). A paisagem urbana passa a ser um tema recorrente na pintura e na fotografia, já que é a imagem intrinsecamente relacionada à modernidade. Boyer (1994) explica:

Os construtores das cidades industriais modernas estavam absorvidos em tirar fotografias, uma prática na qual a moldura da foto torna-se emblemática de uma ordem espacial fechada e unificada. A essência de uma obra de arte era a sua auto-suficiência, sua unidade mantida no quadro que centrava a visão e protegia a obra de arte de distrações alheias a ela. A moldura pictórica definia também o espaço narrativo porque havia uma história urbana a ser narrada dentro dos seus limites (P. 33).

É indiscutível que a cidade se faz representar através das suas imagens, e é através delas que se dá a conhecer de forma concreta. A *imagem urbana* corresponde, portanto, à informação solidamente relacionada com um significado que se constrói numa síntese de contornos claros que a faz única e intransferível.

Essa afirmação, no entanto, carece de rigor por ser excessivamente óbvia. Lucrecia Ferrara, no livro *Imagens urbanas* (1997), convida o leitor a ver além de ver a imagem urbana, *discriminar* suas características para tentar chegar a uma *generalização* que a revela como uma outra face da cidade enquanto objeto de conhecimento. A autora ao se referir a *discriminar* e *generalizar* explica que:



Fig. 8: O culto a imagem. Gravura de exposição de pinturas no museu do Louvre. Fonte: Rodrigues, 2006, p. 128.

Enquanto discriminar, solicito uma observação analítica para distinguir imagens dentro de imagens e, para generalizar, exige-se uma abstração que se descola da concreta imagem para produzir conhecimento. Em outras palavras, é possível transformar numa outra categoria de análise do fenômeno urbano (FERRARA, 1997, p. 194).

Paiva (2005) trata a imagem urbana em simbiose ao *imaginário urbano*⁶, uma vez que a imagem é a cidade vista e o imaginário é a cidade imaginada, no sentido de pretendida, possibilitando a participação do cidadão no emaranhado de experiências e informações urbanas.

Partimos do princípio que sempre há uma finalidade ou uso para a imagem a ser produzida. Boris Kossoy explica que na preparação ante a imagem a ser captada há um recorte espacial de um dado momento da realidade, que sofre influências tanto da ordem material como de ordem imaterial. Há também o que o autor chama de questões das realidades fotográficas. A primeira realidade é aquela que se imagina e teve lugar no passado. O que se vê retratado na imagem é a segunda realidade: “O espaço cênico e os personagens, paralisados num dado momento de sua existência pelo registro fotográfico, permitirão sempre diferentes montagens e interpretações: múltiplas realidades”. (KOSSOY, 1999, p. 130).

Ao propor ter como base para esse trabalho a imagem, direcionamos na busca de uma reconstituição do momento histórico por trás de cada captação, a fim de contribuir para a percepção da reconstituição histórica. Como reforça Susan Sontag: “Uma imagem equivale a uma prova incontestável de que determinada coisa aconteceu. A fotografia pode distorcer, mas sempre existe, ou existiu o pressuposto de que algo existe, ou existiu e era semelhante ao que está na imagem” (SONTAG, 2005, p. 16).

⁶ Segundo Ferrara (1997) imaginário urbano corresponde “à necessidade do homem de produzir conhecimento pela multiplicação do significado, atribuir significados ao significado (...) Pelo imaginário, a imagem urbana – locais, monumentos, emblemas, espaços públicos ou privados – passa a significar mais pela incorporação de significados extras e autônomos em relação à imagem que lhe deu origem” (P. 118).

A imagem urbana atua diretamente na produção da cidade real, num processo interativo que Iwata (2001, p. 01) define como sendo o momento em que a cidade e o homem se moldam. A cidade real, segundo a referida autora “pode ser considerada como a materialização de uma condição anteriormente representada na imagem, que se transforma – e a transforma – continuamente” (IWATA, 2008, p. 01). O reconhecimento dos processos de construção da imagem, quer seja cartográfica ou fotográfica, contribui para a legibilidade da própria cidade, dos processos que geraram seus signos e sua própria identidade.

A imagem litorânea está intimamente ligada à própria ocupação desses espaços. Mas como se deu a origem do interesse à ocupação da zona costeira? Assim, baseado sobretudo nas obras de *Antônio Carlos Diegues* e *Alain Corbin* buscamos algumas reflexões acerca dos principais acontecimentos estabelecidos mediante essa dinâmica da sociedade com o ambiente costeiro, buscando associar a utilização da cartografia no contexto das descobertas marítimas.

2.4. Antecedentes Históricos

De modo geral, a abordagem da Geografia trata a *maritimização* da mentalidade social a partir do momento em que o convívio das atividades humanas é associado ao meio marítimo, no contexto da produção, transporte e lazer. É despertado também na atualidade o interesse da Ciência sobre a diversidade dos usos, bem como as mutações recentes na forma de se perceber o mar, da vivência e da incorporação do ambiente costeiro no contexto da expansão urbana.

Para tanto é vital a compreensão da tomada da relação do homem com o ambiente marítimo, como embasamento para a reflexão sobre o aspecto que este duo vem tomar na costa fortalezense. Percorrendo essa

dualidade é possível perceber também como o percurso da cartografia vem se configurar como modo de representação e de proposição para a ocupação litorânea.

A história escrita da relação do homem com o mar tem início na Grécia Antiga. É possível asseverar que tal civilização era litorânea por excelência. Vejamos sua localização geográfica: centrada ao redor do mar Egeu, seu território é formado por uma grande massa no continente e por variadas ilhas. Além disso, o domínio grego expandiu-se por todo o Mediterrâneo – norte da África, Itália, Península Ibérica e costa francesa. O principal fator diferencial dessa civilização é justamente sua relação com o ambiente litorâneo, notadamente em função do desenvolvimento das suas embarcações.

No entanto o litoral grego em si não dispunha de nenhum diferencial mais provocador às curiosidades marítimas. Tal fato deveu-se ao seu território ser bastante acidentado, com poucas planícies ou locais férteis, que compelia o surgimento de cidades onde quer que o terreno fosse minimamente arável, ou junto ao mar, onde era possível construir bons portos que permitiam a comunicação e o comércio, já que os rios, durante os meses quentes e secos do verão, costumavam ficar reduzidos a meros riachos, sendo assim inviáveis. A própria distribuição das primeiras cidades gregas afirmavam tal fato, pois como elas se desenvolviam de modo isolado, efetivavam-se na forma de governo em cidades-estado (CORBIN, 1989).

Esse pode ser considerado o motivo propulsor do direcionamento dos gregos ao mar, que se mostrou não só como um eficaz ambiente para os meios de transporte e comunicação, embora a maioria dos gregos raramente se afastasse de sua terra de origem, como viabilizou a obtenção de lucro, por meio de trocas comerciais, notadamente com o Egito. Diegues (1998), versando sobre o universo insular, expõe que:

As sociedades insulares são fundamentadas nos conceitos de maritimidade, insularidade e ilheidade. Não é a presença material do mar que se revela como elemento básico das sociedades insulares, mas sim as práticas sociais e simbólicas desenvolvidas em relação ao mar. Na maioria das vezes, o mar é visto ora

como fator de contato, ora de isolamento, dependendo do tipo de relação que as sociedades insulares mantêm com o exterior (P. 34).

Além do uso para a navegação, a natação também era uma prática comum no litoral grego, representando outra relação do homem com o mar desenvolvida nesse contexto histórico. Na civilização clássica grega, a prática de nadar no mar se iniciou como uma prática higiênica, mito de limpeza e proteção dos poros da pele proporcionados por Poseidon, deus dos mares na cultura grega (CORBIN, 1989, p. 32), expandindo-se depois como um esporte, destacado pela presença de associação de provas de natação nos Jogos Ístmicos, disputados em homenagem aos deuses.

Apesar da ampla popularidade que a natação trouxe às diversas camadas sociais da antiga civilização grega, percebemos que, longe de associar a prática do nado nas águas do mar a uma atividade de lazer, de culto ao ócio, essa atividade se apresentava como modo de representação da coragem e virilidade do homem grego perante o temido Poseidon, que controlava as ondas e as marés do universo azul.

Na Grécia a representação do cotidiano por meio da imagem desempenha importante papel desde sua gênese. Era o despertar do mito mágico da imagem que tomava destaque na sociedade ocidental. Desenhando figuras humanas, se supunha que o homem adquirira poderes sobre seus semelhantes, o que talvez fosse considerado perigoso ou inconveniente, por isso que por vários períodos da história grega, precisamente do período *Arcaico* ao *Clássico* (séculos XII ao IV a.C.) a “representação com que faziam do homem não adquiria caráter realista, mas deformado, esquematizado, verdadeiramente simbólico” (CAVALCANTI, 1968, p. 13). Só mereciam uma representação fidedigna com o modelo aqueles atletas vencedores nos Jogos Olímpicos: “quando vencedor pela terceira vez é que o atleta tinha direito à estátua e a pintura representativa, com os seus traços fisionômicos” (CAVALCANTI, 1968, p. 13).



Fig. 9: “A natação”, gravura em vaso do período Helenístico
Fonte: Caminha, 1979, p. 108.

É no período *Helenístico*, compreendido entre a morte de Alexandre (323 a.C) e a instituição do Império Romano (30 a. C.) que os pintores gregos voltam-se para a natureza e a realidade do ambiente (CAVALCANTI, 1968, p. 88). A arte grega é internacionalizada levando a representação da paisagem grega por todo o mundo, por meio, sobretudo, dos vasos de cerâmica que, produzido por atenienses e coríntios, representavam principalmente o litoral do Mediterrâneo espalhando esses vasos pelo mundo antigo, em parte por sua utilidade, como recipientes de vinho, azeite, mel e perfumes, em parte por sua beleza decorativa, além da sua finalidade funerária.

Os romanos constituíam-se numa outra civilização que possuía o costume da representação por meio da imagem, adotando desde os primeiros tempos adotavam lei especial que regulava o uso dos retratos. Direito ao retrato em tinta só os que houvessem prestado serviços ao Estado, era o *jus imaginum* (CAVALVANTI, 1968, p. 13-14). Havia a crença que fazer o retrato de uma pessoa sem o mérito de serviço ao Estado traria conseqüências funestas, por isso, quando alguém caía do poder, sobrepunham uma outra pintura ou decapitavam as estátuas.

A sociedade romana também mantinha laços com o ambiente marinho. Porém, diferentemente da civilização grega, a natação para Roma tinha uma ligação mais associada à atividade física e militar. Exemplo disso é a figura do siciliano Tisander, boxeador olímpico, que utilizou no século VI a prática da natação no mar como forma de treinamento (CAMINHA, 1979, p. 8).

Roma, não obstante, recebeu influência da cultura grega no modo de representação do espaço litorâneo. De modo geral, as pinturas paisagísticas romanas surgiram com intencional realismo nas batalhas marítimas e nas terras conquistadas, servindo para serem exibidas ao povo nos festejos triunfais. Juntamente com essas imagens eram elaborados mapas que retratavam a localização das novas terras, baseando-se sob uma suposição “verídica e minuciosa” (CAVALCANTI, 1968, p. 111).



Fig.10: Mapa-múndi de Ebstorf, de 1235. Composto originalmente por trinta folhas de pergaminho este mapa foi produzido pelo monge inglês Gervásio de Tilbury que utilizando a narrativa bíblica como fonte. Percebemos a partir desta figura a orientação das cartas medievais para o oriente, lugar onde pensava-se ficar o Paraíso, bem como a desconsideração da massa oceânica.
Fonte: Ribeiro, 2005.

Porém, com a queda do Império Romano, em 476 d.C., provocado pela invasão, via mar, por diversos povos bárbaros, entre eles, visigodos, vândalos, burgúndios, suevos, saxões, ostrogodos e hunos (CAMINHA, 1979, p. 71), a moda de representação da paisagem marítima, bem como práticas associadas a praia é substituído pelo medo, pavor e proibição, assemelhando-se ao descrito por Jorge Luis Borges, na poesia que iniciou este capítulo, onde conseguiu representar de modo fidedigno a imagem do mar por um longo período de nossa história: violento, abissal e assombroso.

2.5. Da Igreja ao Renascimento

Na Idade Média, com as mudanças no campo político-econômico-ideológico, a transformação de mentalidade passa a associar o tempo livre às práticas religiosas católicas. Nesse contexto, apoiado na perspectiva cristã emergente, o banho de mar não era considerado atitude de um bom cristão. Com a influência católica ditando os costumes desse período, acreditava-se que a pressão e o calor das águas abriam os poros, neles penetrando, além do sal, as impurezas dos pecados do mar na pele. O corpo não poderia ser exposto às influências nocivas do ambiente externo. O sentido de limpeza era manifestado nas roupas, e não no corpo. A aversão à água era tão grande que acabava ocorrendo uma fobia pelo mar. O oceano era impróprio para a vida terrestre, pois era agora a residência dos “poderes do inferno” (CORBIN, 1989, p. 122).

De modo geral, Corbin (1989) afirma que o domínio católico no período medieval vai marcar a rejeição do mar pelo homem. Rejeitava-se a moradia à beira-mar, fruto da proximidade com os poderes ocultos do demônio, puniam-se os homens impuros com o arremesso de seus corpos na água, temia-se a presença de pescadores, por trazerem as mazelas do oceano.

A arma utilizada pelo cristianismo medieval para reforçar essa aversão pelo mar viria a ser a Bíblia. Tanto o Velho quanto o Novo Testamento reforçavam essa visão do oceano como uma arma de Deus. Essa simbolização do incompreensível em relação ao mar presente na Bíblia era em si mesma terrível para a sociedade do século XIII. O caráter demoníaco do mar, representado como a morada de monstros e seres malignos, surgida desde a Grécia Antiga com os monstros criados por Poseidon, ressurgiu nos escritos bíblicos: “Assim Deus criou os grandes monstros do mar, e todas as espécies de seres vivos que em grande quantidade se movem nas águas, e criou também todas as espécies de aves. E Deus viu que o que havia feito era bom”. (GÊNESIS, 2007, p. 23). Da mesma forma no livro do Apocalipse também existe a visão do ambiente marítimo associado aos relatos sobre o fim do mundo, onde “o mar cobrirá as montanhas, antes de engolfar nos abismos da terra; os peixes e os monstros do oceano aparecerão à superfície, lançando muitos gritos; as águas hão de uivar ante o fogo vindo do céu” (CORBIN, 1989, p. 16).

A Bíblia descreve, em particular, um monstro marinho, chamado *Leviatã* (Figura 11), como o maior dos monstros do mundo:

Ninguém é bastante ousado para provocá-lo; quem o resistiria face a face? Quem pôde afrontá-lo e sair com vida debaixo de toda a extensão do céu?... Quem lhe abriu os dois batentes da goela, em que seus dentes fazem reinar o terror?... Quando se levanta, tremem as ondas do mar, as vagas do mar se afastam. Se uma espada o toca, ela não resiste, nem a lança, nem a azagaia, nem o dardo. O ferro para ele é palha, o bronze pau podre (JÓ, 2007, p. 656).

Nesse período o discurso relativo ao mar era estabelecido mediante a idealização do oceano como a residência do diabo, representado na figura do Leviatã. Essa ideologia, também, vai percorrer o campo da cultura. Segundo Corbin (1989) a imensidade movente do mar carrega em si desgraça: “nas peças de



Fig. 11: “A Destruição de Leviatã”. Gravura a carvão de Gustave Doré – 1865
Fonte: Caminha, 1979, p. 21.

Shakespeare, da juventude e da maturidade, animais ferozes, tempestade, cometas, doenças e vícios tecem uma rede de associações, evocadora de um mundo em conflito, dominado pela desordem” (P. 18).

A Cartografia da Idade Média exerce influência direta do domínio da Igreja, desenvolvendo-se principalmente como suplemento ilustrativo de textos litúrgicos e da Bíblia. Dessa forma, o tipo preferido será a representação geral do Mundo em mapas-múndi circulares (FARIA, 2008), sendo marcadas pela invasão dos mitos marítimos na reprodução do espaço litorâneo.

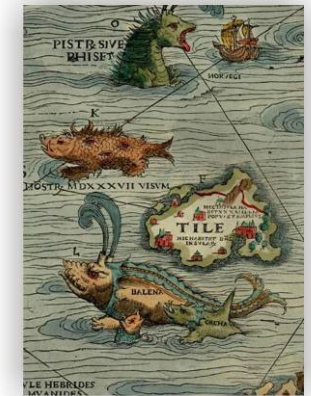
O aforismo do pensamento de rejeição à beira-mar permanece por todo o período da Idade das Trevas, com o ambiente marítimo sendo associado a lugares proibidos e perigosos. Foi devido à busca por novos mercados consumidores, fruto da emergência do regime mercantilista, que o Estado encontra no mar o caminho para a expansão marítima e colonial.

Com o aumento do consumo na Europa é eclodido a necessidade de exploração de outros espaços fornecedores de especiarias, forçando a abertura de novos caminhos, chamados rotas, para a ampliação desse comércio. Tal fato levou ao desenvolvimento de conhecimentos ligados à navegação, originando instrumentos e barcos preparados para longas travessias.

Frente a essa nova situação a cartografia setorizada desaparece. Aos poucos esse mecanismo passa a ser produzido de forma independente, deixando de ser mero complemento ilustrativo de livros. Se antes o Atlântico mal figurava na cartografia, agora ele passa a tomar destaque dado a busca pela transposição dos obstáculos à navegação desse oceano, até então intratável. A europeização do mundo é fruto desse importante processo. O oceano Atlântico, uma vez integrado à navegação sistemática, tornou-se, rapidamente, a mais fecunda via marítima de passagem e, conseqüentemente, de contato entre civilizações. Não se deve admirar, portanto, que fosse palco de embates entre as grandes potências, que lutavam pela predominância política e econômica. Ao atingirem o mar alto, o mar Mediterrâneo viu minguar sua tradicional função histórica. Em contrapartida, a



Fig.12 e 13: Carta Marina, de 1512 (acima). Abaixo, detalhamento da carta, com a representação do oceano por meio de figuras mitológicas. Fonte: Farias, 2008.



proeminência foi passando para o Atlântico, o que fez com que a Europa encontrasse condições suficientes à sua evolução histórica.

Enquanto era mitigado, o Atlântico era também fonte de medo. Nele, habitavam monstros e tormentas. Antigas lendas alertavam que o Atlântico acabaria em um grande abismo, que tralaria as embarcações. A fantasia convivia com o controle de instrumentos científicos. Percebe-se, portanto, que, apesar dos avanços técnicos e científicos, a aversão do homem à paisagem marítima ainda permanecia. Essa conservação da associação do mar a mundos habitados por seres fantásticos pode ser percebida pela presença constante de gravuras de monstros marinhos nos mapas desse período. Um fator que contribuía para essa aversão ao mar no período das grandes navegações foi o alto grau de insucesso das viagens marítimas, de cada três navegantes apenas um voltava ao seu porto de origem. Nesse período podemos dizer também que foi criado a primeira peça de Marketing oficial, ou seja, patrocinado por uma estrutura organizacional, a Igreja Católica, através da Companhia de Jesus, que decidiu mudar o nome do Cabo das Tormentas no Sul da África para Cabo da Boa Esperança. Tentava assim mudar a imagem dessa região marítima conhecida pelos navegantes como lugar de tempestades (tormentas) e de altos riscos de acidentes, para um lugar de passagem para o lado bom, as Índias, portanto lugar de esperança por dias melhores.

O ideal renascentista dessa época favoreceu uma maior aceitação às empreitadas marítimas, o que estimulou o surgimento de novas percepções sobre a utilidade do mar. A partir do Renascimento, novos conhecimentos foram adquiridos: a forma dos oceanos foi conhecida (continentes e pólos); a Lei da Gravitação Universal permitiu a explicação do fenômeno das marés; as correntes e ondas foram explicadas a partir das equações da dinâmica; a salinidade foi explicada da mesma forma que os sedimentos marinhos; e a teoria da evolução dos organismos vivos, desenvolvida a partir dos resultados da viagem de circunavegação da Terra pelo

navio de pesquisas Challenger, entre 1872 e 1876, deu uma nova interpretação à existência dos peixes, mamíferos e outros habitantes dos oceanos (MESQUITA, 1994).

No Renascimento a Cartografia toma um impulso significativo. Isto se deve às novas descobertas da imprensa, da técnica de gravação (xilogravura e gravura em metal), ao aperfeiçoamento de instrumentos astronômicos, à criação da Escola de Sagres, às navegações ultramarinas (descobertas de novas terras) e à redescoberta da *Geografia* de Ptolomeu (FARIA, 2008).

Com o despertar do mapeamento dos continentes, o mundo se tornava uma malha de paralelos e meridianos acessível aos navegadores, com os locais mais distantes sendo precisamente fixados uns com relação aos outros por coordenadas imutáveis. Assim, os cartógrafos em vez de “filosofar sobre o mundo, objetivavam atingir uma respeitabilidade e proficiência matemática com a ajuda de instrumentos de precisão” (LIVINGSTONE, 1992, p. 51).

A percepção acerca do litoral também muda. Essa zona passa a adquirir importância não apenas como meio natural, mas também como fator econômico e social. Essa nova atmosfera é fruto de novos pensamentos que eclodiam na época. O Renascimento, a Reforma Protestante e o Racionalismo davam mais importância ao indivíduo, favorecendo o desabrochar das grandes navegações, com os homens partindo por mar em todas as direções do globo terrestre em busca de novas rotas de comércio e parcerias para sustentar o crescente capitalismo no Velho Continente. Era o início da modernidade. Poderíamos mesmo dizer que nesse período temos o lançamento da semente da globalização, ou mesmo, o nascimento da primeira globalização; a segunda globalização teria sido iniciada a partir da revolução industrial, da motorização a vapor das embarcações que lhes confere independência quanto ao vento, aumenta sua velocidade, diminui o tempo de percurso, portanto “diminui a distância” entre os povos; a terceira globalização é a que estamos vivendo atualmente.



Fig.14: Com a ampliação dos conhecimentos geométricos e matemáticos, foi possível a tradução da “Geografia”, de Ptolomeu, em 1492, sendo um marco na reprodução da esfera em um plano.
Fonte: Mié, 2007.

De modo global temos o surgimento de uma das mais famosas projeções do período renascentista, o mapa-múndi de Gerardus Mercator, de 1569 (Figura 15), que, baseando-se numa malha de coordenadas matemáticas de concepção da Terra em forma de esfera (=tridimensional), foi originalmente projetado como ajuda para a navegação marítima, tornando-se num modelo para muitas representações do mundo (SEEMANN, 2003). Um outro documento que representa esse desbravamento do mar empreendido pelo homem em busca de novas terras é o *Planisfério de Cantino*⁷ (Figura 16). Esse mapa, datado de 1502, além de retratar as grandes navegações, registra, também, a primeira figura cartográfica a representar a faixa litorânea brasileira.

A princípio, a ocupação do litoral se restringia a pescadores, agricultores e pequenos comerciantes. Os progressos da oceanografia na Inglaterra, entre 1660 e 1675, arrefecem os mistérios do oceano. A partir de 1750, transparecem os reflexos de uma mudança de comportamento. Perturbada com a presença de novas ansiedades, o medo das águas tornou-se um mal menor.

Com o surgimento da Teologia Natural na França do século XVII, emerge uma nova maneira de apreciar o mar e a praia. Para se compreender como essa nova percepção se apresenta na aurora do século XVIII, é necessário levar em conta a leitura contemplativa do espetáculo da natureza e a harmoniosa figura de terra pós-diluviana. A teologia natural opera, com sucesso, a dissolução das imagens repulsivas inicialmente evocadas.

Opera-se, portanto, um deslocamento da imagem do Deus punidor, para a do Soberano tranqüilizador, que soube encadear os males e perigos do oceano e impor-lhe limites. Complementa Corbin (1989):

Deus, em sua infinita bondade, dispôs o oceano e as praias tendo em vista o bem-estar do homem. A composição da água do mar corresponde às intenções do Criador: o sal impede que ela se corrompa; assim



Fig.15: *Projeção de Mercator. Nova et Aucta Orbis Terrae Descriptio ad Usum Navigatium Emendate (1569).*
Fonte: Mercator, 2009.



Fig.16: *Planisfério de Cantino, de 1502.*
Fonte: Faria, 2008.

⁷ Sobre o Planisfério de Cantino, Faria (2008) afirma que foi elaborado por um cartógrafo português anônimo, que se baseou no padrão real. O trabalho foi realizado mediante suborno praticado por Alberto Cantino, agente italiano, a serviço de Hércules d'Este, Duque de Ferrara, que por ele pagou 12 ducados de ouro.

garante a sobrevivência dos peixes e a salubridade das margens. Além disso, favorece a conservação dos alimentos. Impede o congelamento das criaturas marinhas (P. 58).

Eclode também o princípio da arte renascentista, tendo como elemento norteador a preocupação pela representação realista da natureza (PROENÇA, 1994, p. 13). Assim o mar surge nas pinturas desse período como a representação da conquista do espaço cênico, forjado por novos ideais e em novas forças criadoras.

Apoiado nesse novo rumo de descobertas, o discurso médico começa a elevar as vantagens da água fria do mar para a saúde do homem. A luta contra a melancolia enobrece o papel do mar, agora menos vilão e mais colaborador. O homem passa, então, a querer se confrontar contra a temida violência das águas do mar, sem temer o desconhecido.

Esse novo tratamento permite beneficiar os doentes das qualidades curativas da água fria do mar e da ambiência marítima. A prescrição de passeios de barco e de estadas em ilhas como tratamento das doenças pulmonares privilegia a virtude terapêutica do mar em relação à água (DANTAS, 2004). Isso resulta, segundo Corbin (1989), do sucesso da teoria de Lavoisier que, insistindo (a partir de 1783) sobre a importância do bem respirar, reforçou o papel da praia nos tratamentos terapêuticos.

Com esse interesse pela paisagem litorânea, sobretudo na Bretanha, região onde esse discurso se intensificou, ocorrem levas de ingleses a espalhar-se por toda a Europa, enquanto se difundia na França a moda de viagem à Itália, permitindo à contemplação das obras, tornando familiares ao olhar as paisagens que inspiraram os escritores antigos e os artistas do século XVII.

Nesse novo frisson surgido na Itália, a costa de Nápoles passa a ser uma das principais áreas de visitantes, dado ao sucesso do livro *Eneida*, poema épico latino escrito por Virgílio no século I a.C., que conta a história de Enéias, um troiano, ancestral dos romanos, que, viajando por aquele litoral, descreve em seus versos a beleza da paisagem contemplativa do litoral napolitano.



Fig.: 17: “O Nascimento de Vênus” de 1485, representação máxima do Renascimento na Itália. A deusa surgindo do oceano.
Fonte: Proença, 1994, p. 72.

2.6. As Práticas Marítimas de Lazer

O termo lazer vem do latim *licere* e significa *ser permitido* (CAMARGO, 1999, p. 23), surgindo na civilização romana como o oposto do termo *trabalho*. A palavra trabalho, associada na Roma Antiga pela atividade política e militar, tem origem do latim *tripalium*, que nada mais era que um instrumento de tortura. (CAMARGO, 1999, p. 23). Há também a definição de lazer por Marcellino (1998) que define como sendo a “cultura vivenciada, praticada, fruída ou conhecida, no tempo disponível das obrigações profissionais, escolares, familiares, sociais, combinando os aspectos tempo e atitude” (P. 15).

No entanto, é o conceito de lazer do sociólogo Joffre Dumazedier, por seu sentido congregador, que será apoiado neste trabalho. Dumazedier (1999) define o termo como:

(...) um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e entreter-se, ou ainda para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais. (P. 35)

Tal conhecimento sobre o significado do culto ao ócio é importante por que é pelo desejo por novos espaços de lazer, emergido no final da primeira metade do século XVIII, há uma mudança de olhar da sociedade européia entorno do ambiente litorâneo. Esta transformação se efetiva progressivamente por meio de um quadro científico e, principalmente, simbólico, contrário àquele que apresentava imagens repulsivas do mar. A reversão dessa imagem repulsiva se opera entre 1660 e 1675 graças aos progressos científicos alcançados principalmente no domínio da oceanografia e a emergência de três fenômenos que modificam o sistema de apreciação: a teologia natural, a exaltação das costas holandesas e a moda de viajar na baía de Nápoles.



Fig.: 18: “Costa de Nápoles”, em 1832 por Giovan Battista Caretti. Fonte: Proença, 1994, p. 81.

Desse modo, os românticos, os médicos e a nobreza contribuíram no desenvolvimento de novas práticas marítimas. No referente às práticas marítimas ligadas ao tratamento terapêutico, tem-se inicialmente o banho de mar. Referente a isso, relata Corbin (1989):

Os banhos gelados provocam uma sensação de frio, e isso, juntamente com o terror e a surpresa, contrai consideravelmente a membrana e os canais dos nervos nos quais residem os humores sutis, e estes, assim mantidos em estado de tensão e compressão, comunicam tanto mais facilmente as expressões externas à alma sensível. Não apenas os sentidos externos ficam mais aguçados com o frio, mas as faculdades animais que nos ajudam a agir e raciocinar adquirem então mais vigor por causa da pressão externa do ar frio. (P. 87).

O banho de mar passa a se inserir na evolução lógica das práticas. Inicialmente surge a moda do banho frio, a partir de 1732, passando a ser recomendado para acalmar a ansiedade e atenuar a irritação nervosa. Dessa forma, a prática do banho de mar não seria, somente um banho frio, mas um banho com sentido medicinal. Há de se perceber, portanto, a importância do discurso médico sobre as virtudes da água fria do mar, despertando práticas que, mais tarde, haverão de escapar a seu controle (DANTAS, 2004).

A partir disso, os banhos de mar vão perpetuar-se, a *posteriori*, como uma prática de lazer. Para o homem, vestindo longas calças, representa uma cena de coragem, almeja o heroísmo de ter enfrentado as investidas do mar, de ter sentido na pele a flagelação da água salgada e de sair como vencedor. Para as mulheres resulta numa libertação das práticas mundanas do lar. O que inicialmente, era realizado somente sobre prescrição médica, passar a ser conquistado com uma prática que reserva insólitos prazeres, no qual as mulheres usavam espessos vestidos de lã para conservar o calor e a moral. Nas praias, o banhista devia esperar sua carruagem em uma confortável barraca, como as mostradas nas próximas imagens, o que aumentava a ansiedade dos tímidos, receosos em entrar no mar (Figuras 19 e 20).

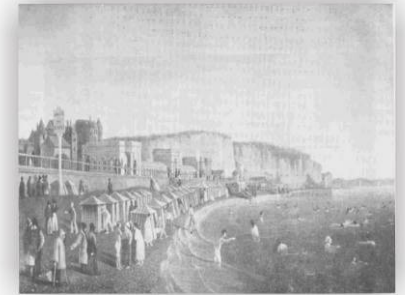


Fig. 19: Banhos de mar na França
(lado masculino)
Fonte: Corbin, 1989, p. 234.



Fig. 20: Banhos de mar na França
(lado feminino)
Fonte: Corbin, 1989, p. 235.

A natação, agora já distante do misticismo greco-romano, passa a corresponder a outro domínio não menos regulamentado que os anteriores. É nesse novo momento, relacionando ao prazer e a ginástica, que os teóricos passam a conceber a arte da natação. Este prazer de desejo de desafiar o mar, além de representar uma prova de coragem e exaltação para o sexo oposto - pois as mulheres, que ficavam próximas à praia observando os corpos dos homens por ventura desnudos – correspondiam também num combate ao sedentarismo e a sobrecarga de energia.

Outra prática de lazer difundida nesse período foi o passeio de barco, que passava a configurar-se como modo de lazer para a sociedade da época. Se as embarcações, até então objetos essencialmente rústicos, e com a finalidade essencialmente ligada ao trabalho da pesca e de transporte de carga, passa a possuir novas tipologias, com adornamentos e outros aparatos, visando o conforto dos novos usuários. Esses novos viajantes, dentre eles principalmente pintores e escritores, passam a engajar-se fisicamente numa caça a uma contemplação mais ampla da paisagem praiana. Procurando um novo ponto de vista, estes novos atores praianos se lançam à proa, procurando a tranqüilidade necessária para o desempenho de sua arte (CORBIN, 1989).

É importante asseverar que, apesar da praia ser local de acesso livre, a zona costeira vem configurar-se já a partir desse momento como lócus da fragmentação da sociedade. Motivo disso é a difusão de boa parte das práticas de lazer mencionadas eram tomadas essencialmente pela aristocracia da época, de modo essencial nas suas estações balneárias. À exceção da natação, que por sua prática simples era adotada pelos menos abastados, os mais pobres ficavam à margem desse efeito da moda das grandes estações, sendo excluídos da difusão e promoção dessas práticas.

É somente a partir de meados do século XIX, na Inglaterra, que a prática de freqüentar as praias torna-se uma opção de lazer para outras camadas da população. Para tanto, concorreram a melhoria dos meios de transporte e a difusão das virtudes terapêuticas do mar, e, também, um comportamento imitativo dos hábitos das



Fig. 21: "The Beach", de 1879.
Representação do litoral inglês por
Tavik František Šimon.
Fonte: Proença, 1994, p. 82.

camadas dominantes. Além da pequena burguesia, a praia começa a atrair, também, a população trabalhadora. Essa descoberta do litoral por outros grupos irá mover um uso da praia bem diverso da “sociabilidade finamente codificada que caracteriza então a vilegiatura marítima” (CORBIN, 1989, p. 294), resultando numa segregação espaço-temporal, com a delimitação de territórios e períodos do ano a serem freqüentados por cada segmento, pois, como afirmou um membro daquela elite, por volta de 1840, seria desanimador “entrar na água em meio a tanta pobreza e tanta feiúra” (CORBIN, 1989, p. 295)

Esse período é também o princípio das raízes filosóficas e ideológicas do ambientalismo. Bayliss-Smith e Owens (1996) sustentam que o interesse ambiental surge como parte integral da reação intelectual a muitos dogmas do liberalismo econômico, expressando suas dúvidas quanto ao industrialismo e ao urbanismo, tendo início o debate da destruição da herança cultural e o mundo natural, que representavam “continuidade, estabilidade e tradição, contra o agitado e infundado remexer do capitalismo industrial” (P. 129). Diegues (1996) afirma que nas concepções do século XIX, a única forma de preservar a natureza seria afastá-la do homem, criando-se *ilhas* que pudessem ser usufruídas pelo homem moderno e urbano, essencialmente destruidor, através da contemplação e fuga do estresse da civilização urbano-industrial.

Portugal também se lança às aventuras marítimas. Com 848 quilômetros de litoral, o povo português não poderia deixar de se familiarizar com as atividades náuticas. A importância da vida marítima na existência econômica desse país emerge desde o princípio de sua nacionalidade. Moraes (2000) ao citar os ensaios de Antônio Sérgio de Sousa, importante intelectual e pensador português, defende a idéia de que a pobreza agrícola impeliu os homens para o mar: “parece-nos caracterizar o Portugal medievo haver nele uma costa que se oferecia aberta à atividade... Costa acolhedora aos navegadores estrangeiros” (P.122). Dessa forma, o vasto litoral também passava a implicar também em contatos, dando ao país um certo cosmopolitismo precoce que parece marcar a formação portuguesa.



Fig. 22: O porto de Lisboa segundo Théodore de Bry, em 1502.
Fonte: Espínola, 2001, p. 183.

Tal potencialidade marítima, contudo só se substantiva “quando se inscreve no quadro de interesses dos diferentes atores sociais em relação à aventura marítima” (MORAES, 2000, p. 133). Assistindo-se a uma unificação dos distintos segmentos das classes dominantes no projeto expansionista português, unindo assim coroa, nobreza, clero e burguesia (MORAES, 2000). Desde a tomada de Celta, em 1415, e a descoberta das ilhas da Madeira e da Canária, Portugal marcava o início da sua expansão territorial.

2.7. Primeiras ocupações da zona costeira do Brasil

Muito antes do descobrimento, Tessler e Mahiques (2003) asseguram que o litoral brasileiro foi ocupado e explorado pelo ser humano. Os inúmeros sambaquis, presentes no litoral sul e sudeste, são testemunhos de que povos habitaram e exploraram os recursos alimentares de praias e outros ambientes costeiros. Porém, é, a partir do período colonial, que se dá a efetiva intervenção humana sobre a linha da costa do Brasil.

O litoral brasileiro foi povoado de forma descontínua, identificando-se zonas de adensamento e núcleos pontuais de assentamentos. No período colonial, formaram-se expressivos conjuntos de ocupações do espaço litorâneo, além de cidades portuárias isoladas, como Belém, São Luís, Fortaleza e Vitória. Moraes (1999) enumera os quatro conjuntos mais expressivos dessa ocupação no Brasil, formados durante o período colonial, a saber:

- *Litoral oriental da zona da mata nordestina*: zona produtora de açúcar, fixando a maior parte dos assentamentos coloniais no “século do açúcar” (1570-1670);
- *Recôncavo baiano*: polarizada por Salvador, maior cidade brasileira até o final do século XVIII, sendo ponto de escala das rotas internacionais do império português;



Fig. 23: Mapa-múndi de Martín Waldseemüller, de 1507. Inspirado tecnicamente na projeção cônica de Ptolomeu. Esta é a primeira representação a figurar a denominação “América”, bem como de algumas localidades no novo continente. É também a primeira imagem a representar a esfericidade da Terra, utilizando dois hemisférios, situados na parte superior do mapa.
Fonte: Mie, 2007.

- *Litoral fluminense*: em menor grau, polarizada pelo Rio de Janeiro, era zona de produção e abastecimento para as áreas mineradoras e de embarque dos produtos minerais daquela região;

- *Litoral paulista*: Restrita pelo litoral fluminense, polarizada por Santos/São Vicente, era articulada com o sistema paulistano no planalto.

A ocupação da faixa litorânea brasileira pauta-se, então, pelas atividades portuárias, o que dá suporte ao modelo econômico primário-exportador, expressando o papel do Brasil na divisão internacional do trabalho como produtor para o mercado externo.

Muito embora tenham surgido nos primeiros trinta anos, ao longo do litoral, algumas feitorias – consideradas os embriões de nossas primeiras cidades – eram estas tão modestas como núcleos de povoados ou como aglomerados urbanos que é preferível admitir-se como real início da urbanização o momento em que se instituiu o regime das capitanias hereditárias, em 1532, quando surgem, oficialmente, as primeiras vilas e cidades (RODRIGUES, 1972).

No decorrer do século XVI, criaram-se catorze vilas, entre as quais lembrariamos a de São Vicente (1532), Porto Seguro (1535), Iguaraçu (1536), São Jorge de Ilhéus (1536) e Olinda (1537). Ao lado das catorze vilas, foram criadas três cidades: Salvador da Bahia de Todos os Santos (1549), São Sebastião do Rio de Janeiro (1565) e Filipéia de Nossa Senhora das Neves (atual João Pessoa), em 1585 (RODRIGUES, 1972). A determinação colonial vai se inscrevendo nos padrões de organização do espaço, na conformação da estrutura territorial, nos modos de apropriação da natureza e de usos dos seus recursos naturais, na fixação de valor ao solo e nas formas de relacionamento entre os lugares (MORAES, 2004).

Nesse período surgiam as primeiras representações cartográficas sobre o território brasileiro. Faria (2008) afirma que a primeira imagem cartográfica brasileira é a de Juan de La Cosa, de 1500, mostrando a costa norte até as proximidades da ponta do Mucuripe, cujo traçado revela conhecimento que se prendem à viagem de



Fig. 24: Mapa de Juan de La Cosa.
Fonte: Mie, 2007.

Vicente Yañez Pinzón. O interesse despertado pelas representações em papel do território conquistado residia no fator da necessidade de demarcação do novo território como parte da coroa portuguesa.

Em comum as novas vilas e cidades tinham sua posição marítima que ocupavam devido ao fato de o colonizador ter chegado inicialmente nas novas terras por via marítima, sendo a única exceção, de ocupação litorânea, São Paulo de Piratininga. Essa posição comum ao longo da orla litorânea é explicada pela necessidade de contatos com a metrópole e “dos múltiplos obstáculos que eram encontrados pelos povoadores quando se afastavam da costa: as escarpas do planalto, a floresta e principalmente a presença dos indígenas (tupis na baixada e os gês no planalto)” (RODRIGUES, 1972, p. 2).

Moraes (2000) salienta a dificuldade da ocupação colonizadora no litoral brasileiro. Somente após o término da Guerra do Açu, no final do século XVII, o *sertão de fora* estava liberado para a ocupação lusitana. Com isso, consolidava-se um “espaço de colonização que abrangia o litoral e a hinterlândia contígua desde a Bahia até o Ceará, conformando a zona core do território brasileiro de então” (MORAES, 2000, p. 385).

Apesar da ocupação do território brasileiro ter se dado da costa para o interior, não equivale a considerar que a zona litorânea conheceu densa ocupação no período colonial. Foi, essencialmente, pontual, sendo as áreas de adensamento restritas aos centros difusores internos.

O modo de ocupação com predominância na zona litorânea perdurou até o século XVIII. Com a penetração no planalto empreendida pelo bandeirismo, a expansão pastoril no Nordeste e os avanços militares no Sul, a urbanização libertou-se da orla marítima. Assim, durante todo esse século, apesar das condições de desenvolvimento econômico da primeira metade dessa centúria, os núcleos urbanos mantêm um forte componente agrícola em suas constituições.

O sistema de sesmarias e as atividades econômicas mais típicas do período colonial (engenhos açucareiros e fazendas de criação) colaboraram para a fixação do homem no campo. Dessa forma, os homens

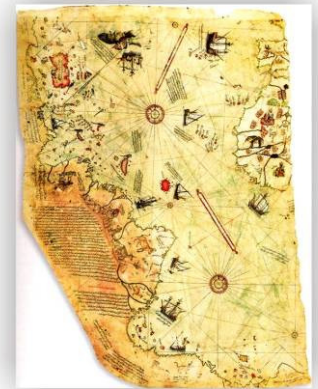


Fig. 25: Planisfério de Pirî Reis, de 1513. Representando principalmente o leste da América do Sul, aparece nesta imagem pela primeira vez duas localidades na costa oriental brasileira: Cabo Frio (Kav Fryio) e Rio de Janeiro (Sano Saneyro)
Fonte: Farias, 2008.

desse período tinham aversão à vida urbana, preferindo viver no campo e só vindo aos centros urbanos a fim de assistirem a festejos e solenidades.

A ausência de riqueza mineral e a falta de base para uma organização comercial levaram os donos das benfeitorias a se dedicarem à exploração agrícola. Como resultado, a lavoura, aproximadamente um século a contar de Martim Afonso, foi a única fonte de riqueza explorada em todas as capitanias. Necessitando explorar o território brasileiro por meio da agricultura, os colonos lusos o fizeram mediante introdução de suas culturas tradicionais, bem como de outras culturas, já de caráter tropical, que praticavam nas suas ilhas atlânticas.

Dentre elas, a cana de açúcar importada da ilha da Madeira, ganhou destaque, sendo a base da riqueza agrícola no período colonial. Paralelo a cultura da cana, desenvolveu-se, também, o pastoreio. Mesmo os latifundiários açucareiros não deixaram de ser também criadores de gado. Os currais invadiram o interior brasileiro, levando o povoamento às regiões mais distantes da costa. Por fim, a mineração teve papel importante em fins do século XVII na ocupação territorial brasileira, provocando intenso afluxo demográfico para o interior. Em suma, até o século XIX, a agricultura e a pecuária absorveram quase totalmente a população do Brasil, deixando ao comércio, à indústria e às demais atividades parcelas pequenas dos habitantes do país. Na zona de costa, os brasileiros foram pouco além da pesca rudimentar, próxima ao litoral, e da navegação de cabotagem (CAMINHA, 1979).

Nesse período ocorria também o crescimento da Cartografia no Brasil. Com a assinatura do Tratado de Santo Idelfonso, em 1º de Outubro de 1777, que estabelecia novos limites entre o território português e espanhol na América do Sul foi solicitado um extenso mapeamento por todo o continente, resultando num minucioso trabalho cartográfico de delimitação de terras (FARIA, 2008).



Fig. 26: Rota assumida por Vicente Pinzón, a partir da ilha de Santiago, no arquipélago do Cabo Verde, até a ponta do Mucuripe, primeiro ponto de desembarque.

Fonte: Espínola, 2001, p. 71.

Ocorreu, também, em território brasileiro, discursos mitológicos sobre a relação do mar como área mantedora de animais ferozes e monstros. Como exemplo disso, temos a descrição do clássico livro de Frei Vicente Salvador sobre a História do Brasil, datado de 1627, a seguir:

Há também homens marinhos, que já foram vistos sair fora d'água após os índios, e nela hão mortos alguns, que andavam pescando, mas não lhes comem mais que os olhos e nariz, por onde se conhece, que não foram tubarões, porque também há muitos neste mar, que comem pernas e braços, e toda a carne. Na capitania de S. Vicente, na era de 1564, **saiu uma noite um monstro marinho à praia**, o qual visto de um mancebo chamado Baltazar Ferreira, filho do capitão, se foi a ele com uma espada, e levantando-se o peixe direito como um homem sobre as barbatanas do rabo lhe deu o mancebo uma estocada pela barriga, com que o derrubou, e tornando-se a levantar com a boca aberta para o tragar-lhe deu um altabaixo (*sic*) na cabeça, com que o atordoou, e logo acudiram alguns escravos seus, que o acabaram de matar, ficando também o mancebo desmaiado, e quase morto, depois de haver tido tanto ânimo. **Era este monstruoso peixe de 15 palmos de comprido, não tinha escama senão pêlo** [...]. (SALVADOR, 1627, p. 14). [grifos nossos]

Relatos parecidos na região do *Mocuripe*, em Fortaleza, também é descrita por Meneses (1902):

Nas noites de lua, cujos raios esbatendo-se nos alvos morros (*sic*) de areia fazem da noite dia e do mar um lago azul semeado de scintilações (*sic*) de prata, eu os tenho ouvido, sentado entre elles (*sic*) [os pescadores] nas jangadas, ao relento, contarem horríveis histórias de encantamento, de phantasmas (*sic*), de visões, de luctas (*sic*) que tem sustentado com animaes (*sic*) desconhecidos e hediondos, dos quaes (*sic*) muitos têm sido victimas (*sic*) e nunca mais voltaram a terra do seu nascimento.(P. 96).

A figura mítica da sereia, no entanto, era a principal banido dos mares de *Mocuripe*:

As sereias com seus cantos maviosos prendem alguns por lá, outros mais medrosos são arrebatados pelo rolo (*sic*) do mar. Que doce impressão não nos deixa n'alma a narração das luzes multicores que aparecem (*sic*) e desaparecem (*sic*) correndo por cima das águas; das vozes, dos gemidos, dos assobios, dos soluções que se ouvem por toda a parte a hora da meia noite; das mulheres vestidas de branco ou vestidas de negro que os acompanham na solidão do oceano, á doce luz do luar, chamando-os pelos nomes

como se fossem conhecidas; dos pequenos barcos embandeirados, profusamente illuminados (*sic*) e tripolados (*sic*) por damas formosíssimas, que cantam ao som de deliciosos instrumentos celesteaes (*sic*) harmonias de uma docçura (*sic*) estranha e ineoriante (*sic*), fazendo-os extasiar e esquecer o logar onde se acham; de mil assimbosas (*sic*) aventuras, scenas sobrenaturaes (*sic*), coisas mysteriosas (*sic*) que dissem (*sic*) ter visto e ouvido (MENESES, 1902, p. 96).

Tais discursos contribuíram para a resistência à onda da ocupação da zona de costa no Brasil. Apesar da diversidade de formas com que o homem se relacionava com o mar, as aglomerações urbanas concentradas ao longo da extensa costa brasileira tinham em comum o uso das faixas de praia para as atividades pesqueiras e portuárias ou para o despejo de lixo, situação que permaneceu em muitas cidades até o início do século XX (SCHRAMM, 2001, p. 27-28).

O brasileiro atravessará dois séculos inteiros de apego à terra firme, sem cogitar uma maior interação com o ambiente marítimo. A mudança de pensamento se deu quando começou a se pensar o mar em termos medicinais. Como situação que veio ilustrar tal fato, Gaspar (2005) narra em seu livro a história de quando com uma inflamação na perna provocada pela picada de um carrapato, Dom João VI, enfiado dentro de um caixote, foi o pioneiro (com história relatada) a se arriscar a mergulhar nas águas cariocas.

Surge em território nacional, nas primeiras décadas do século XIX, portanto, esse novo frisson de transformar a praia numa espécie de hospital, com destaque para tratamentos de problemas respiratórios. Para tanto, havia um código de ética em algumas cidades. No Rio de Janeiro, por exemplo, surge o *Dicionário de Sciencias Eclesiásticas*, de 1760, recomendando o "uso do banho, desde que não se o tome por volúpia. Permitir-se-ão banhos aos doentes todas as vezes que se julgar necessário, mas aos de boa saúde, em especial aos jovens, tais banhos devem ser concedidos muito raramente" (GASPAR, 2005, p. 57).

Esse quadro será alterado com a implementação de políticas de saúde pública e das obras urbanísticas em meados do século XIX, resultando numa melhoria extraordinária das condições sanitárias, permitindo, ao



Fig. 27: Antigas praças, como a XV de Novembro no Rio de Janeiro (figura a cima), a Municipal de Salvador (a primeira cívica do país) foram construídas abertas para o mar. Fonte: Acervo digital do Museu Nacional.

mesmo tempo, a renovação dos centros urbanos e a inserção dos bairros na estrutura citadina brasileira (REIS, 1994, p. 17). Tal situação é encontrada em Fortaleza, cidade onde o ambiente litorâneo passa a proporcionar novas discussões acerca da *forma urbis* citadina.

A cidade de papel

Cartografia e fotografia na formação
do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará

*D*E MANUEL FRANCÊS A ADOLFO HERBSTER

U

utilizando os principais mapas e plantas de Fortaleza até o final do século XIX, propomos nesta terceira parte do trabalho verificar como se processou a ocupação do litoral frente à expansão da cidade. Em conjunto com documentos históricos, principalmente os vinculados aos projetos urbanos, além de imagens da época, buscamos examinar a representação das imagens da cidade na perspectiva da ocupação da zona costeira, destacando as mudanças de olhares do fortalezense em relação ao ambiente litorâneo, observando dessa forma como se estabeleceu a tomada da ocupação e (des)valorização dessa área..

Partindo do período colonial, o interesse geopolítico em Fortaleza é expresso não apenas pelas sucessivas funções da cidade como centro de poder político, mas como pólo irradiador das mobilidades migratórias do Estado. Por ser uma região controlada tardiamente pela dominação colonial lusitana, a expressão cartográfica reflete o emergente interesse geopolítico exercido sobre a localidade, resultando o fato de a cidade possuir uma cartografia extensa e variada, sobretudo a partir dos anos iniciais do século XVIII.

Dentre tantas representações cartográficas que retratam a cidade, serão tratadas neste capítulo algumas que vêm destacar o progresso da ocupação do espaço fortalezense. São elas: a) a *Primeira Planta da Vila de Fortaleza*, de 1726 e desenhada pelo Capitão-mor Manuel Francês; b) a *Planta da Cidade de Fortaleza*, datada de 1850 e organizada pelo coordenador da Câmara Municipal, Antônio Simões Ferreira de Farias; e c) a *Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios*, de 1875, elaborada por Adolfo Herbster, nome de grande destaque na história da forma *urbis* fortalezense.



Fig. 28: Dentre diversas cartas hidrográficas, resultantes de levantamentos costeiros temos a Carta de Nicolò di Caverio de 1504, retratando a costa sul-americana de Fortaleza à São Paulo.
Fonte: Faria, 2008.

3.1. José Martiniano de Alencar

Propondo uma visão do percurso da ocupação litorânea de Fortaleza, remetemos a pesquisa para o século XVI, momento em que o território onde seria construída a cidade de Fortaleza permanecia sob o domínio indígena. Diversos estudos vêm consagrar o período da retomada da capitania aos holandeses, como o verdadeiro marco das origens da cidade de Fortaleza.

Sobre esse tomada, Jucá (2000, p. 12) conta que originalmente, essa capitania foi doada à Antônio Cardoso de Barros, que nem sequer chegou a efetivar a sua pose. Foi somente em 1603, após erradicar, em 1602, o núcleo colonial francês estabelecido em 1590 por Adolf Montbille (o *corsário Mambille* para os portugueses), e os seus aliados, os Tabajaras da Ibiapaba (atual Viçosa do Ceará), que a expedição do Capitão-mor Pero Coelho de Souza avançou até ao rio Parnaíba, de onde retornou para o rio Ceará.

Em face desse movimento expansionista de conquista, Pero Coelho inicia a onda de ocupações por meio de fortificações ao longo do litoral do que viria a ser Fortaleza, edificando na barra do rio Ceará, a oeste de onde se localizaria mais tarde a futura cidade de Fortaleza, o forte Lusitana de São Thiago. Dessa construção, surge ao lado uma povoação conhecida como Nova Lisboa, que posteriormente é batizada pelo capitão-mor de Nova Lusitânia (GARRIDO, 1940, p. 94), sendo o primeiro povoado a se estabelecer no litoral fortalezense pós-descobrimiento.

Porém o povoamento dessa área é efêmero, devido abandono do forte e da povoação em 1605. Tal fato se deveu a uma série de fatores, tais como a falta de recursos, dos constantes ataques dos indígenas, além das dificuldades de comunicação com a capitania da Paraíba, para onde Pero Coelho havia retornado, deixando a povoação e o fortim sob o comando do capitão Simão Nunes Correia, com uma reduzida guarnição (BARRETO, 1958, p. 84-85).



Fig. 29: “Arx in Ceará”. Ribeira do rio Ceará e forte de São Sebastião.
Fonte: Reis, 1994, 31.

Somente em 1612 é erguida uma nova fortificação. Empreendida por Martim Soares Moreno, este coordena a construção do Forte de São Sebastião, no mesmo local do forte onde fora o de São Thiago. Apesar da precariedade de recursos materiais, esta fortificação teve importante papel no estabelecimento do domínio português na região, repelindo os piratas franceses em 1614. Nesse período, Moreno apaziguou também desacordos entre a população, estimulou a agricultura e a pecuária, assim como repeliu naus neerlandesas por toda a década de 1620.

Barreto (1958) nos conta a respeito da situação do Forte de São Sebastião durante um momento peculiar da história da ocupação lusitana no nordeste brasileiro, a segunda das invasões holandesas no Brasil, ocorrida entre 1630 e 1654. Nesse período, o autor afirma que foi relatado à Coroa Ibérica que este forte, não condizente com o poderio do Império, sendo apenas de “faxina e terra, e artilhado com duas peças” (BARRETO, 1958, p. 85), deveria ser abandonado, tal como o de São Thiago. Tal situação do Forte resultou na sua invasão em outubro de 1637 (GARRIDO, 1940, p. 41), empreendida pelas forças holandesas. Sendo assaltada por uma força de quatrocentos soldados e duzentos indígenas sob o comando do Major Jorge Gartsman, estes se depararam com uma defesa formada por vinte e três homens, sob o comando de Bartolomeu de Brito (GARRIDO, 1940, p. 42). Barléu (1974) descreve a situação da ocupação no litoral de Fortaleza no contexto da invasão holandesa:

Os índios moradores do Ceará pediram paz e ofereceram seu auxílio contra os portugueses, rogando ao Conde [Maurício de Nassau] que sujeitasse ao seu poder o forte dali (*sic*), ocupado pelos lusitanos, protegendo-lhes a gente contra as injúrias e a dominação deles. (...).

Arribando Gartsman ao Ceará, informou da sua chegada ao maioral dos brasileiros Algodão, e desembarcada a soldadesca, conduziu-a pelo litoral, vindo-lhe ao encontro os naturais que lhe significavam paz com bandeiras brancas. Depois de falar com o morubixaba, sentindo-se mais animoso com as tropas auxiliares (pois o régulo lhe trouxera de reforço duzentos dos seus), atacou e tomou o forte que era de pedra ensossa (*sic*). Defendeu-se o inimigo frouxamente, com tiros de peça e de mosquete. Foram poucos os mortos e mais numerosos os prisioneiros, e entre estes os mais graduados da milícia. Lucramos com a vitória três peças e alguns petrechos bélicos.

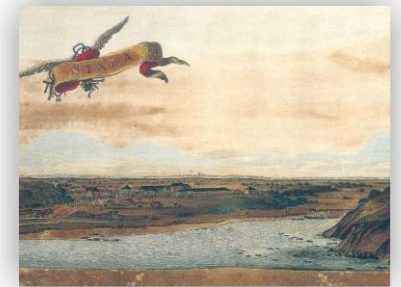


Fig. 30: Representação da Fortaleza de São Thiago, próximo a desembocadura do rio Ceará (imagem colorizada)
Fonte: Arquivo Nirez

.....

Passando este [forte] para o nosso poder, guarnecemos-lo com um presídio de 40 homens. (BARLÉU, P. 31).

As forças holandesas estabelecem seu domínio no Forte de São Sebastião, apesar da infra-estrutura que pouco contribuía para os avanços de suas empreitadas. Adriaen van der Dussen no seu *Relatório sobre o estado das Capitânicas conquistadas no Brasil*, de 4 de abril de 1640, confirma:

A Capitania do Ceará nunca foi povoada: os portugueses tinham ali somente um pequeno forte, de pouca importância, com muito pouca gente, e do qual nos apoderamos. Atualmente lá está sediada uma guarnição da Companhia, com cerca de 40 homens, mas nada rende à Companhia; contamos com assistência de brasileiros que ali residem, os quais espontaneamente nos vieram em auxílio em três ocasiões, com cerca de 200 homens armados, de cada vez (DUSSEN, 1947, p. 16)

Os mesmos índios que apoiaram a invasão são os que provocam a destruição da fortificação, em janeiro de 1644, resultando numa série de ataques próximo ao Porto do Ceará, um trapiche construído pelos holandeses, conforme relata Barléu (1974):

Depois da expedição do Chile, soube Nassau que estalara no Ceará nova revolta. Bandos de brasileiros, chamados à guerra, tinham tomado arditosamente o forte ocupado pelos holandeses e o arrasaram, trucidando o governador [do Ceará] Gedeon Morritz, todos os soldados da guarnição e até os trabalhadores estabelecidos não longe dele, nas salinas de Upanema. A mesma sorte estava reservada para o comissário do Maranhão. Ignorando o que ali havia acontecido, arribou aquele lugar infeliz para recensear os soldados e caiu nas mãos dos rebeldes, perecendo com todos os seus de morte semelhante. Além disso, como se achasse em reparos no porto do Ceará um dos nossos patachos, desembarcaram num barco o patrão do navio, um capitão, um tenente e alguns soldados rasos, os quais os cearenses, encobrendo o ódio com blandícias, mataram sem eles o esperarem. Evadiram-se três marinheiros que se haviam escondido no mato e viram o forte derribado e seus entulhos (P. .304).



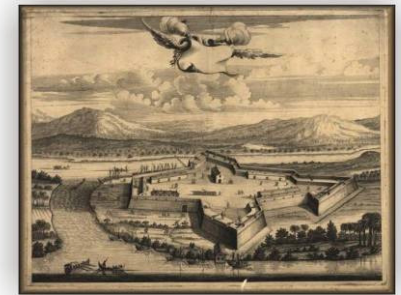
Fig. 31: Forte de São Sebastião (1613)
Fonte: Museu da Imagem e do Som

Os indígenas entregam a fortificação a Antônio Teixeira de Melo, a quem mandam chamar do Maranhão (SOUZA, 1885). Abandonado, seus canhões e telhas foram aproveitados mais tarde para a construção do Forte Schoonenborch, em abril de 1649 (GARRIDO, 1940).

Esse novo forte surgiu dado o abandono do Fortim de São Sebastião, e com nova posição defensiva na costa do Ceará erguida no contexto da segunda invasão holandesa do Brasil, transcorrida entre 1630 e 1654. No espaço que corresponde a atual cidade de Fortaleza, os holandeses direcionavam-se à serra de Maranguape na busca por metais preciosos. A expedição de Matias Beck buscava essencialmente as minas de prata ou de ouro (nunca encontradas), para confecção no Ceará de jóias e adereços. Tanto isso é verdade que ele trouxe consigo os melhores ourives, entre eles Jonas Laurentes, de Ausburg, prateiros e mineiros, e ferramentas especiais para a extração de minérios (ESPÍNOLA, 2007).

Navegadores de formação, esses desbravadores mantinham grandes relações com suas embarcações, atracadas nas proximidades do Mucuripe (CASTRO, 1977). A transferência da ocupação da foz do rio Ceará para a do riacho Pajeú vem possuir também este outro viés, a busca de uma maior proximidade da zona exploratória com o ancoradouro⁸.

Com traçado de autoria do Engenheiro neerlandês Ricardo Caar, o forte foi construído pelas tropas de Mathias Beck que limpavam o terreno, erguendo uma cerca de pau-a-pique, faltando instalar o portão e concluir duas baterias (GARRIDO, 1940, p.42). Inicialmente de madeira (estacas de carnaúba) e terra, sua planta apresentava a forma de um polígono pentagonal, cercada com parapeito e paliçada (BARRETTO, 1958, p.89), aproveitando material e artilharia do antigo Fortim de São Sebastião (GARRIDO, 1940, p.42).



*Fig. 32: “Fortaleza cercada pelo Riacho Pajeú”. Sem autoria conhecida, uma das primeiras gravuras a retratar o Forte Schonenborch. Longe de se preocupar com uma retratação fidedigna, note a largura do riacho Pajeú – aqui navegado –, o autor buscou apresentar a imponente obra recém construída.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital*

⁸ Num olhar rápido a Barra do Ceará, subindo pelo vale do rio, seria o melhor ponto para o alcance do sopé da serra, porém como nos lembra Castro (1977) o problema de assoreamento desse rio não é apenas uma situação da atualidade, encontrando-se já na época da invasão holandesa completamente assoreado, impraticável para qualquer desembarque.

Sobre o monte Marajaitiba, que significa *lugar de muitas palmeiras*, se instalou a nova fortificação, batizada como Forte Schoonemborch, em homenagem ao Governador neerlandês de Pernambuco, ficando guarnecido por quarenta homens e artilhado com onze peças de ferro (BARRETTO, 1958, p.89). De pequenas dimensões, Mathias Beck determinou posteriormente a sua ampliação e reforço das obras de defesa, de acordo com a planta do mesmo Engenheiro Caar, o que foi iniciado a 19 de agosto de 1649 (BARRETTO, 1958, p.89).

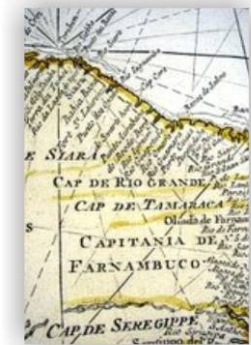
Desse período existe um croqui de 1649 com a localização do respectivo forte (Figura 36). Esse desenho dá o alinhamento da costa desde o cabo *Mocuripe*⁹ (também conhecido como Mucuriba e Mucurive, posteriormente Mucuripe) até a barra do rio Itarema, que significa “local da casa do índio chefe Carajá” (BRÍGIDO, 1912, p. 84).

Em 1654 atracou na enseada do *Mocuripe* uma caravela portuguesa com sete capitães e 150 soldados fortemente armados, sob o comando de Álvaro Azevedo Barreto, para render os holandeses. Beck, negociando uma transferência pacífica, entrega as chaves do *Schonemborch* aos lusitanos, que passou a se chamar *Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção*.

No contexto da retomada portuguesa é efetivado a transferência do emergente povoado – da foz do rio Ceará para o entorno do forte de Schoonemborch, renomeado pelos portugueses de forte de *Nossa Senhora da Assunção*. Sobre esse processo, relata Oliveira (1888):



Fig. 33 e fig. 34: Com a passagem holandesa pelo Brasil temos a construção de um vasto corpo de cartografia e iconografia sobre esse período. Acima temos o “*Brasilijsch Paskaert*” de Vingboons, *Zee-Fakkel de Johannes van Keulen*. Abaixo, ampliação onde é possível observar o detalhamento da representação cearense. Fonte: Farias, 2008.



⁹ Em Iracema (2000) José de Alencar aproveita o romance para buscar uma explicação do termo *Mocuripe*, num diálogo entre Tupi e Martim: “– Por que chamas tu *Mocuripe*, ao grande morro das areias?

– O pescador da praia, que vai na jangada, lá de onde voa a ati, fica triste, longe da terra e de sua cabana, em que dormem os filhos de seu sangue. Quando ele torna e seus olhos primeiro avistam o morro das areias o prazer volta a seu coração. Por isso ele diz que o morro das areias da alegria” (ALENCAR, 2000, p. 56)

Mais detalhadamente, *Mocuripe* origina-se de *Corib* – alegrar, e mo, partícula ou *abreviatura* do verbo *monhang* – fazer (FALCÃO, 2005)

1706

24 de Fevereiro. O Capitão-mór do Ceará, Gabriel da Silva Lagos propôz à Câmara da Villa de São José de Riba-mar a mudança da mesma villa, da barra do rio Ceará, onde estava situada, para a Fortaleza de Nossa Senhora da Assumpção.

.....

No dia 26 o Senado da mesma Câmara se reúne a pedido do povo, e delibera a mudança. (OLIVEIRA, 1888, p. 62).

Essa política de fortificação foi a proposta inicial de colonização portuguesa no território brasileiro, ocupando a partir do litoral da foz do rio Amazonas ao rio da Prata, tendo como ponto de partida as feitorias litorâneas. José Liberal de Castro (1977) traz um texto esclarecedor sobre o padrão da colonização portuguesa no Brasil e a discussão sobre quem tomara o início de Fortaleza, quer seja portuguesa ou holandesa¹⁰.

A fabricação de representações gráficas do espaço que viria a ser Fortaleza é resultado da preocupação em dotar a zona costeira de edificações para a proteção do território recém descoberto. Assim como a *Planta do Forte de Schonemborch*, é criada ao longo do século XVII uma série de desenhos cartográficos a fim de delinear a zona costeira a ser fortificada. Sem haver uma preocupação rígida com a escala ou uma representação mais detalhada, esses desenhos surgem com o objetivo de levar à Europa a descrição do território conquistado, bem como o estabelecimento de rotas marítimas, visando o interligamento dos novos povoados à metrópole.

O detalhamento do perfil litorâneo nas plantas do século XVI, além de visar contribuir para a descrição dessas novas rotas, objetivava também colaborar com as primeiras tentativas portuárias, na busca de estabelecer um lugar para a construção de uma zona de atracação de embarcações. Com o crescimento da vila ao redor do

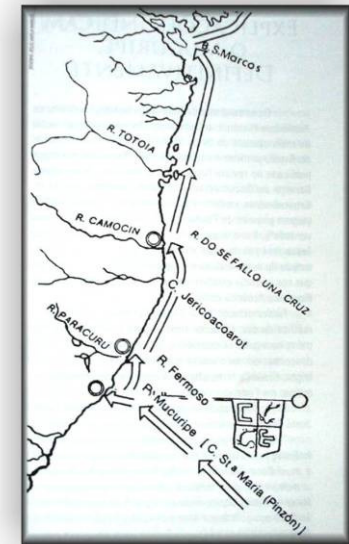


Fig. 35: Desenho de Varella Marcos do seu livro "Castilla descubrió el Brasil en 1500", mostrando o percurso que o primeiro viajante a desembarcar no Ceará, Vicente Pinzón, fez pelo litoral do Ceará
Fonte: Espínola, 2007.

¹⁰ Sobre essa questão Castro (1977) afirma que se os portugueses, no caso fortalezense, aproveitaram a estrutura da fortificação holandesa, fizeram-no porque, independente dos fatores evidentes que eliminavam a Barra e o Mucuripe, sua localização por coincidência atendia à concepção particular de fixação que defendiam, posto que nenhuma outra dentro da área pesquisada, se ajustava tanto às suas aspirações. Mantinham uma herança latina, pois "Roma construía muitas vezes cidades sobre destroços das povoações bárbaras conquistadas, desde que estas contivessem os requisitos de localização a que obedecia. A nova cidade renascia, ou nascia, romana, portanto, traduzindo a marca inconfundível de seus fundadores. Assim, também a cidade portuguesa, tantas vezes erguida sobre ruínas do alcácer mouro" (CASTRO, 1977, p. 23).

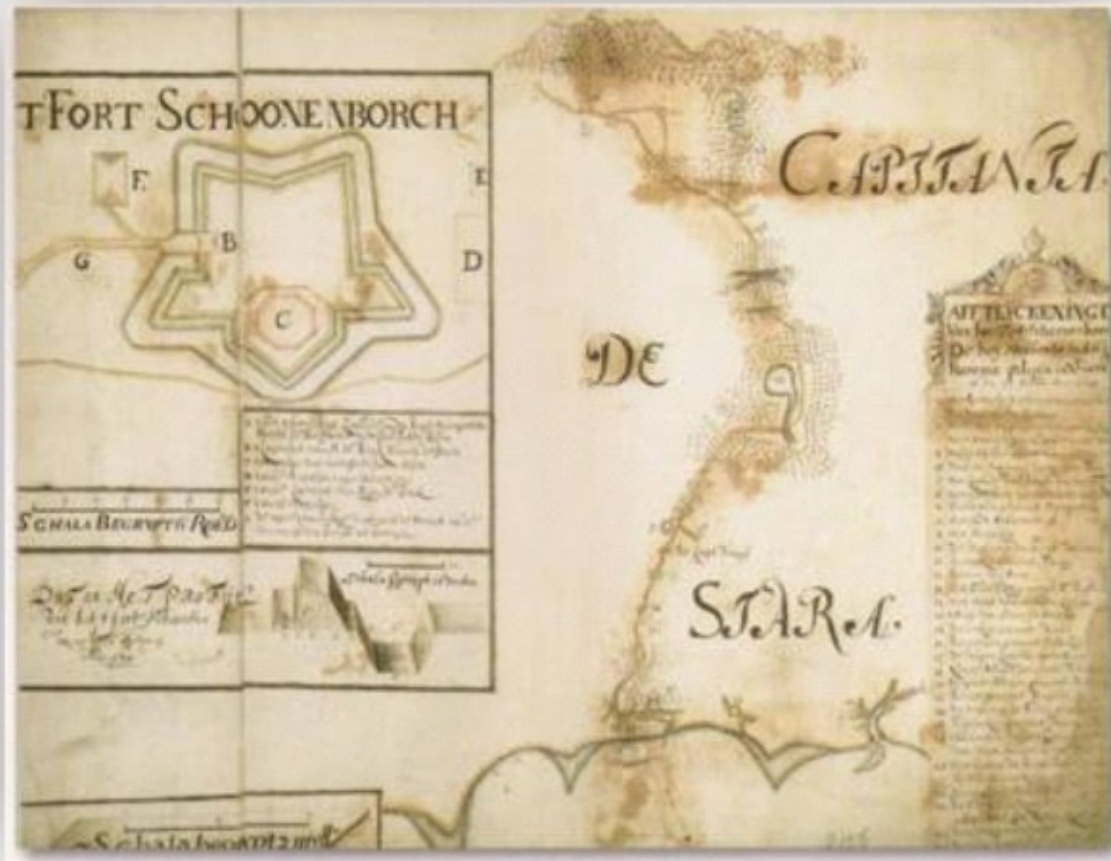


Fig. 36: “Planta do Forte de Schoonemborch” e o perfil da zona costeira no século XVII.
Fonte: Castro, 1981, p. 08.

forte Schoonemborch, e sua efetivação no contexto sócio-político do *Siara*, percebemos a opção de situar o primeiro trapiche próximo a essa aglomeração.

Sobre a ocupação costeira em Fortaleza nos anos iniciais após o descobrimento temos a obra máxima da literatura cearense, o romance indianista *Iracema*. Escrito por José Martiniano de Alencar em 1865, o livro retrata o enlaço entre a índia Iracema, a “virgem formosa do sertão” (ALENCAR, 2000, p. 44), e Martim Soares Moreno, o “guerreiro branco vindo do mar” (ALENCAR, 2000, p. 54).

A presença do litoral e sertão é predominante na obra de José de Alencar, servindo como fonte para o conhecimento da forma de ocupação desses espaços à luz das primeiras investidas no então Ceará. Silva (2006, p. 61) dá sua opinião sobre o ambiente litorâneo presente em *Iracema*, ao afirmar que nas páginas iniciais do romance, reproduzida em parte no início deste capítulo, o mar vai adquirindo feições de lugar privilegiado, trazendo uma perspectiva em que a linha de visada é fixada a partir do mar. No período de fortificação do litoral a figura do ambiente marítimo expressa tal misticismo que é também do mar que Alencar aponta o lugar de nascimento da virgem do Sertão. “Além, muito além daquela serra, que ainda azula no horizonte nasceu Iracema” (ALENCAR, 2000, p. 16).

Recordando o misticismo acerca da visão do ambiente costeiro pelos lusitanos, discutido no capítulo anterior, não é estranho notar que a costa fortalezense, apesar de tomada por um lastro de fortificações, passará um longo período sendo ignorada pelo governo português – quer seja exploratório (depois do fracasso das expedições de Beck) ou de ocupação –, permanecendo inóspita e povoada por índios não amistosos. O mar, ponto de início da colonização cearense, vem se configurar nos primórdios do crescimento da cidade, como um local *ad fora* de Fortaleza, apesar de toda a dinâmica mobilizada pelas fortificações. A faixa praiana em todo o Ceará passaria a ser considerada nesse período como “terra de ninguém, ora pertencendo ao chamado estado do Maranhão ora ao estado do Brasil” (CASTRO, 1977, p. 24).

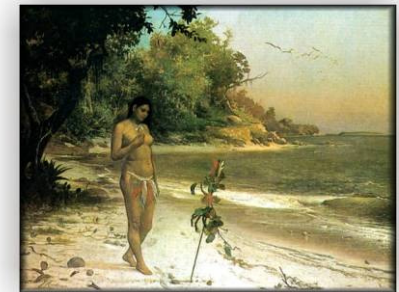


Fig. 37: *Realidade e ficção?*
“*Iracema*”, pintura a óleo do
indianista José Maria de
Medeiros, retratando a heroína
alencarina no inóspito litoral
cearense.
Fonte: Montenegro, 2006, p. 117.

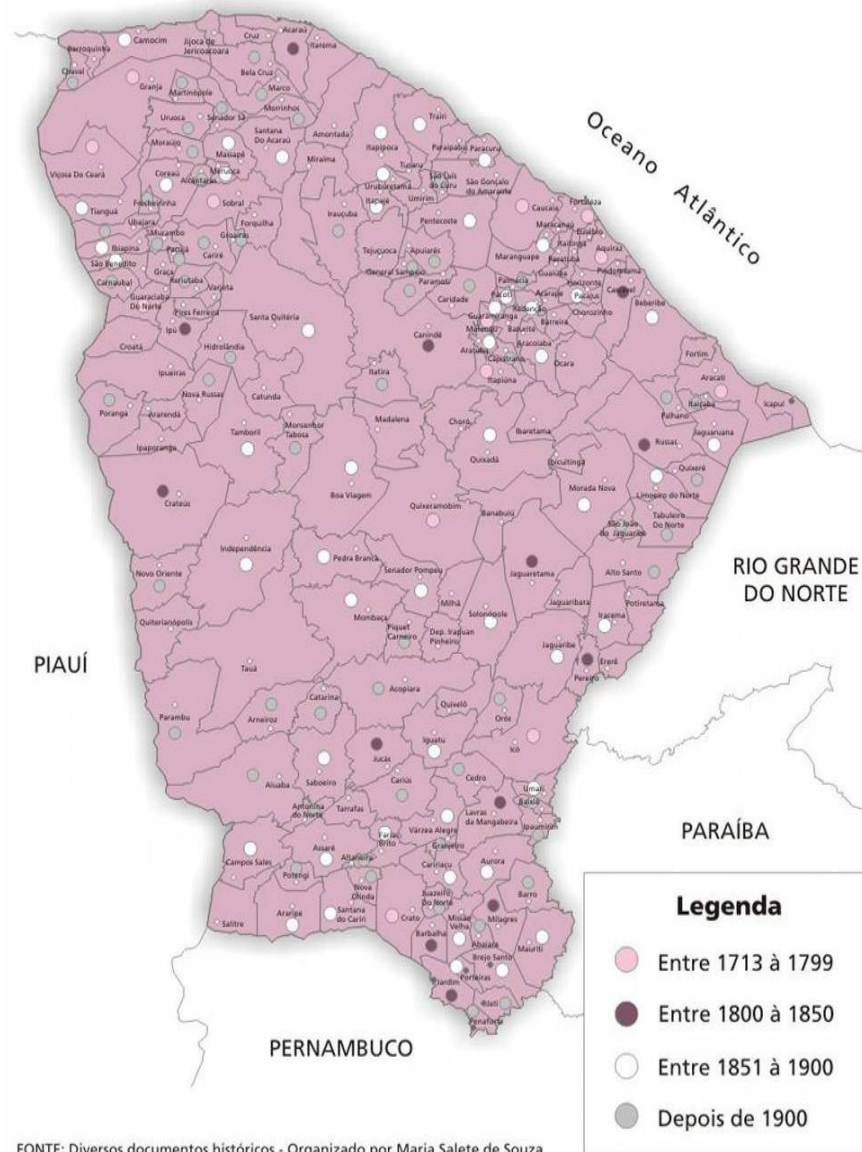


Fig. 38: Período de fundação de vilas no Ceará. Fonte: Costa, 2003.

Até 1799 – ano do desmembramento do Ceará da Província de Pernambuco – Fortaleza era uma vila sem importância econômica. Dentre os poucos povoados àquela época, destacava-se naquela época as vilas de Aracati, Icó, Sobral, Crato, Camocim, Acaraú e Quixeramobim (SOUZA, 1995, p. 109). A figura 38 apresenta o período de fundação das vilas no Ceará. Isso se dava pelo motivo da principal atividade econômica da província ser a pecuária, com a exportação de carne, couro e animais de tração para a Zona da Mata nordestina.

Fortaleza permanecia, portanto, distante da atividade criatória desenvolvida no interior da Capitania, permanecendo, por mais de um século como um simples aglomerado urbano, sem sustentação econômica própria, embora nesse universo habitasse uma população com papéis sociais definidos. O povoado vem se caracterizar, sob a ótica do primeiro Governador do Ceará, Bernardo Manuel de Vasconcelos como “um montão de areia... apresentando do lado pequenas casas térreas... incluindo a muito velha e arruinada casa dos Governadores” (JUCÁ, 2000, p. 28).

De modo geral o crescimento de Fortaleza no período colonial foi bastante lento, em face do modesto cenário político-econômico local, desprovida de atividades econômicas em condições de provocar maior dinamismo à vila, que não passava de uma povoação acanhada, sem qualquer projeção. Ainda não havia uma estrutura portuária, o que dificultava o contato com outras regiões, e tão pouco havia estradas para o interior, que facilitassem um maior relacionamento com as áreas de produção. Assim sendo, as vilas do Icó e do Aracati, localizadas no vale do Jaguaribe, tiveram inicialmente importância maior que a futura capital (DIÓGENES, 1984).

3.2. Manuel Francês

Analisando a consolidação de Fortaleza como capital do estado do Ceará, Dantas (2002) afirma que a cidade nascera voltada para o sertão, contradizendo sua natureza litorânea, dado as relações no campo cultural e econômico da sociedade com o interior do Estado. “Nascia a cidade litorânea-interiorana cujas particularidades diferem daquelas que caracterizam a cidade comerciante, aberta para o mar por intermédio de seu porto” (DANTAS, 2002, p. 33).

O litoral passa a ser vislumbrado pela sociedade fortalezense quando em busca de uma vida política-econômica mais independente, a cidade apresenta-se como ponto de exportação dos produtos produzidos no interior do Ceará, notadamente o charque e o algodão, através do Porto, implantado em fins do século XVIII, nas intermediações da Praia do Peixe, atual Praia de Iracema.

A oferta de mercadorias para o exterior já era presente desde meados do século XVII nas principais cidades brasileiras, uma vez que vendiam seus produtos para a Europa e outras capitâneas. Nesse período o comércio do Brasil dava seus primeiros passos. O comércio de ouro movimentava cidades mineiras e paulistas, a cafeicultura exportadora expande-se pela Baixada Fluminense, indo até o sul de Minas, seguindo o Vale do Paraíba até penetrar em território paulista.

Fortaleza não se inseria nesse novo modelo econômico que se iniciava no país. A vila encontrava-se sem infra-estrutura básica para o surgimento da economia de exportação vigente em outras capitais. A ausência de porto em Fortaleza, capaz de exportar os produtos produzidos no Ceará, levava o crescimento de outras localidades, portuárias, como Aracati e Acaraú, passando a colocar o Ceará na rota de exportação do algodão. A própria geo-política cearense, eminentemente sertaneja, vinha a contribuir na falta de interesse na efetivação da ocupação de Fortaleza.



Fig. 39: Primeira Planta da Vila de Fortaleza, de Manuel Francês (1726). Note que o perfil litorâneo retratado aqui é um tanto retilíneo, com exceção de uma pequena enseada, provavelmente a do Mucuripe, onde eram atracadas as embarcações citadas por Castro (1977).

Fonte: Museu da Imagem e do Som

Essa notável precariedade infra-estrutural de Fortaleza é percebida na análise da *Primeira Planta da Vila de Fortaleza*, rascunhada em 1726 por Manuel Francês (Figura 39) que retrata a situação do povoado no início do século XVIII. Desenhada pelo capitão-mor daquele período, a planta surge com o objetivo de apresentar à Coroa Portuguesa o domínio lusitano sobre a região. O brasão português sobre o forte e as dez cruzes espalhadas pelo desenho, com o objetivo de reforçar a dominação católica no local, vem como uma tentativa de apresentar características que favorecessem a elevação da Fortaleza de Nossa Senhora da Assumpção à categoria de vila.

É importante destacar que a política de fundação ou de criação de vilas pela coroa portuguesa, bem como suas implicações nas transformações do espaço urbano das aglomerações constituíam tarefa complexa. Os recursos técnicos, econômicos e políticos eram ainda muito limitados para o número e a importância das aglomerações existentes.

Partes das localidades que foram objeto de tal política sofreram intervenções. Algumas delas, como foi Fortaleza, foram elevadas ao estatuto de vila sem nenhuma transformação maior do que a construção de uma Casa de Câmara e da fixação de um pelourinho. Além do mais, a referida casa era edificada, com frequência, bem após a data de criação da vila.

Abreu (1995) assegura que as cidades coloniais brasileiras, de um modo geral, além de ponto de controle do território, vinham manter algum destaque na assistência material à grande propriedade rural escravista. A elite senhorial, em ocasiões especiais, e muito especialmente nas festas cívicas ou religiosas, se dirigia aos poucos núcleos existentes, que definham o restante do ano em insuportável e insignificante monotonia.

As vilas, ou melhor, dizendo, as aglomerações urbanas – uma vez que o primeiro termo possuía um significado preciso no período colonial, que não se aplicava a toda e qualquer localidade – adquirem uma importância particular no século XVIII, notadamente a partir de 1750, principalmente no que tange a necessidade de expansão colonial.



Fig. 40: Atividades do Porto de Aracati no final do século XVIII.
Fonte: Espínola, 2007, p. 31.

Nessa conjuntura, Fortaleza desperta como parte de uma política ampla, que tendo como objetivo inicial o controle e a defesa do território da colônia, passa a despertar o interesse enquanto para sua integração social, política e econômica com vistas ao seu desenvolvimento, desde que subordinado, evidentemente, aos interesses da metrópole.

Percebemos no desenho de Manuel Francês as poucas edificações existentes em Fortaleza, que contava com algumas dezenas de casas ainda não arruadas, o forte de madeira, uma igreja e um mercado. Notamos também a presença de alguns outros sobrados, que segundo pesquisas recentes da historiografia fortalezense duvidam de suas existências. Um dos fatos que levantam essa dúvida é uma visita relatada pelo viajante inglês Henry Koster, descrita no livro *Viagens ao Nordeste do Brasil*, de 1818, que destaca em suas anotações que as edificações de Fortaleza só possuíam o pavimento térreo.

O desenho de Manuel Francês possuía uma conotação muito mais simbólica do que geográfica. Mantendo certa tradição medieval, a imagem assume também o papel de veículo do imaginário e do maravilhoso, onde a representação do mundo interior se misturava às projeções de teor simbólico, curioso, especulativo e, porque não dizer, criativo.

É visível também o direcionamento da ocupação da vila: para o sul e a oeste do Pajeú. O único sobrado próximo ao mar, devido a sua estrutura com mais de uma pavimentação, provavelmente nunca existiu ou foi inteiramente destruído entre essa data e a visita de Koster a Fortaleza cinquenta anos depois, sendo portanto fruto de um suposto crescimento de Fortaleza, proposto pelo seu desenhista. Portanto, podemos perceber o vazio entre o pequeno aglomerado de habitações existentes na vila até a zona costeira, que se mostra ainda ocupado pela vegetação litorânea natural, com destaque para os coqueirais.

Alguns fatores contribuíram para tal desinteresse. A raiz européia, que como vimos no capítulo anterior, não mantinha um maior interesse na ocupação da zona costeira e a tradição interiorana dos primeiros migrantes

do povoado, que ainda não se habituavam com a paisagem marítima no seu cotidiano, são pontos de destaque na observação da não-ocupação costeira. No entanto, a interposição principal se deveu pela resistência de grupos indígenas que se localizavam próximos à praia, que resultavam em confrontos constantes com os emergentes moradores da vila.

Um outro fator que também veio contribuir para uma fraca ocupação da costa de Fortaleza nesse período foi os fortes ventos, que invadiam as residências, carregado de sedimentos. Sobre esse fato, marcante do ambiente fortalezense, que se esperava que soprassem “a sorte ou o destino reservado a este pedaço do território do Nordeste” (SILVA, 2006, p. 30). Castro (1977) relata que:

O mar, em frente das terras cearenses, principalmente mais para o noroeste de Fortaleza, sofre calmarias temporárias. Os ventos sopram semestralmente em sentidos contrários. Assim, uma caravela que do Pará demandasse a Pernambuco, teria muitas vezes de esperar seis meses para partir. Em algumas ocasiões, seria mais rápido ir a Lisboa, para de lá partir. Em algumas ocasiões, seria mais rápido ir a Lisboa, para de lá retornar às outras partes do Brasil. Por consequência de tal fenômeno, nasceria o interesse de se manter uma povoação fortificada na costa cearense, de se prever apoio logístico, como se diz hoje, onde as naus pudessem fazer eventual aguada ou, em caso extremo, descer-se a terra, continuar viagem, pelo menos até o Punaré, que é o rio Parnaíba, entre o Piauí e o Maranhão. A essa condição especial de local de baldeação é que a Fortaleza deve sua existência. A ela, mais que a tudo, como a comprovar a afirmação de Marcel Poète, teórico e urbanista, de que as cidades nascem onde se troca de transporte (P. 24).

Numa observação mais detalhada, podemos vislumbrar também nesse desenho de Manuel Francês a existência, desde àquela época, da presença da vila de pescadores no litoral da capital cearense. Herança herdada dos índios, essa prática vai ser um dos primeiros símbolos da presença de atividades ligadas diretamente à zona costeira da região, sendo ao longo do século XVIII e de boa parte do XIX, como a de principal destaque na ocupação do litoral.

Os pescadores e suas famílias buscavam no mar a possibilidade de melhorar suas condições de vida mediante a pesca. Assim, “não era prática usual nestas comunidades utilizar o mar como lazer. O mar fazia parte do cotidiano destas pessoas, e, assim, trabalho e lazer aglutinavam-se em virtude da estreita relação que mantinham com ele” (SILVA, 2006, p. 26). Tal atividade vem firmar a formação de diversas comunidades marítimas não só em Fortaleza, mas em outras partes da costa cearense.

Acerca da importância econômica de Fortaleza, embora esta possuísse a função de capital administrativa da capitania, a cidade não estava inserida no eixo da economia cearense. Esta por sua vez, era baseada no binômio gado-algodão. Com o estabelecimento da indústria do charque, esta foi responsável pelo surgimento e expansão de vilas em diferentes pontos do Ceará: Icó (1738), Aracati (1748), Sobral (1773), Quixeramobim (1789) (LEMENHE, 1991). As charqueadas também vão estabelecer as primeiras relações do sertão com o litoral, “baseadas no mercado interno que alimenta um comércio marítimo (transporte de cabotagem de exportação e importação), reforçando contatos com capitanias mais desenvolvidas economicamente” (DANTAS, 2003, p. 215).

Fortaleza permanece sem expressão na economia local até a segunda metade do século XIX, quando surge como ponto favorável à exportação do algodão cearense para a Europa, permitida pela construção do sistema ferroviário, ligando os pólos produtores à capital, além da efetivação de uma outra estrutura portuária, nas imediações da Prainha.

3.3. Antônio José da Silva Paulet

O urbanismo no princípio do século XIX emerge nos discursos das cidades como disciplina, diretriz e estratégia, tanto na forma de delineamento ou desenho de cidades, como no ato de construir. Mais do que um

instrumento de planejamento, as aglomerações urbanas constituem, em si mesmas, entidades de grande importância nas políticas do período em foco.

Os centros urbanos, sejam eles novos ou transformados em função das finalidades almejadas, passam a proferir um discurso com significado próprio. Eles tentam afirmar o poder do Estado, constituindo-se de certa maneira na sua materialização. Tais aglomerados no início do século XIX vêm proliferar a representação de um ideal da sociedade fundado no pensamento iluminista francês que por aqui chegava.

O discurso se expressa, em termos formais, pela regularidade do traçado urbano. Os urbanistas do século XIX em geral, como já havia ocorrido desde o Plano de Wren (MORAES, 2006), recorriam ao traçado reticular com inclusão das diagonais. O traçado xadrez¹¹ que resulta da divisão racional do solo e que remonta aos assentamentos urbanos mais antigos, tornou-se o esquema básico da maioria das cidades, prometendo não apenas ordem e clareza, mas também igualdade na distribuição da propriedade. As diagonais tinham como referência tanto as cidades poligonais fortificadas surgidas a partir de 1500, como é o caso de Fortaleza, com ruas que irradiavam do centro para as pontas localizadas nos lados do polígono.

É nesse contexto que o engenheiro Antônio José da Silva Paulet, ajudante-de-ordem do então governador da Província do Ceará, Coronel Manuel Inácio de Sampaio, elaborou em 1813 uma planta da vila. Na *Planta do Porto e Villa da Fortaleza* (Figura 41), Paulet não se atém a esmiuçar o plano da vila, mas sim detalhar o litoral fortalezense e as informações oceânicas próximas à costa, destacando principalmente o aspecto

¹¹ Sobre o plano em xadrez, nos descreve José Liberal de Castro: “O plano em xadrez está intimamente ligado a objetivos colonizadores ou de expansão urbana. Era o traçado helenístico por excelência, empregado por Alexandre, o Grande, nas cidades recém-criadas em seu vasto império. Era o traçado de colonização romana, introduzida algumas peculiaridades. Fora o escolhido por ingleses e espanhóis nas Américas, por influência renascentista, para o qual elegiam previamente terreno plano, que permitisse a expansão ilimitada. Já as próprias cidades de incipiente caráter comercial levantadas no último período da Idade Média, as chamadas “bastidores” ou “vilas novas”, com fundação aprovada pelo poder monárquico que procurava ajudar a burguesia nascente, com objetivo de combater a nobreza feudal, apresentam todas traçado intramuros em xadrez, sucedendo nelas apenas já ter a praça do mercado a mesma importância urbana que a da catedral.” (CASTRO, 1977, p. 30). Essa observação é importante ao verificarmos que todos os planos urbanos para a cidade de Fortaleza, desde os projetos de Silva Paulet, passam a se basear no ideal em xadrez.



Fig. 41: *Planta do Porto, e Villa da Fortaleza*, de Silva Paulet (1813).
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 18

do perfil litorâneo e a localização dos recifes, já na busca pelo melhor lugar para fixação de uma zona portuária que permitisse atracação de barcos maiores. Possuindo mais características de carta náutica do que propriamente uma planta, tal fato é justificado pela história do urbanista, que, antes de sua inserção no Exército, já havia trabalhado na Marinha Real, daí a origem do provável interesse na representação da zona costeira em seus planos e representações urbanas.

Dessa forma foi solicitada outra planta que destacasse a estrutura urbana de Fortaleza. Assim, Paulet elaborou em 1818 a *Planta da Vila de Fortaleza* (Figura 42). Nesse plano, o urbanista apresenta uma proposta urbanística para a Vila, no qual ele proporciona a idéia de um plano em xadrez mais elaborado. Constam nessa proposição as primeiras ruas em linha reta, servindo de baliza para os futuros arruamentos para que se desdobrassem de norte a sul, indo do mar para o sertão, modelo adotado até hoje. Na planta são estabelecidos caminhos demandando para o interior e litoral: caminhos de Arronches, de Aquiraz, de Soure, de Jacarecanga, de Messejana, Picada do Macuripe e da Precabura. Observa-se que essa planta urbanística também registra um ligeiro crescimento da Vila ao longo da margem esquerda do riacho Pajeú, seguindo a tendência de crescimento detectada na planta de 1726, além da formação de um conjunto de edificações no Outeiro da Prainha, próximo a atual avenida Pessoa Anta.

Esse plano contraria a idéia que era dada sobre urbanismo em Fortaleza até então, os arruamentos eram realizados fazendo contornos de acordo com as curvaturas de estruturas naturais como rios, serras, depressões etc. Em Fortaleza, a zona mais antiga, nas primeiras décadas do século XIX, era muito pequena e se estendeu acomodada às curvas do riacho Pajeú. Paulet, respeitando o traçado original que encontrou, a ela justapôs uma nova, em “xadrez, ajustável ao terreno quase plano, levemente ondulado, do sítio onde se desenvolveu o aglomerado urbano” (CASTRO, 1977, p. 13). Para Linhares (1992), a proposta do plano xadrez vem traduzir a imposição de uma autoridade central capaz de forçar a regularidade do esquema e a sua coerência.

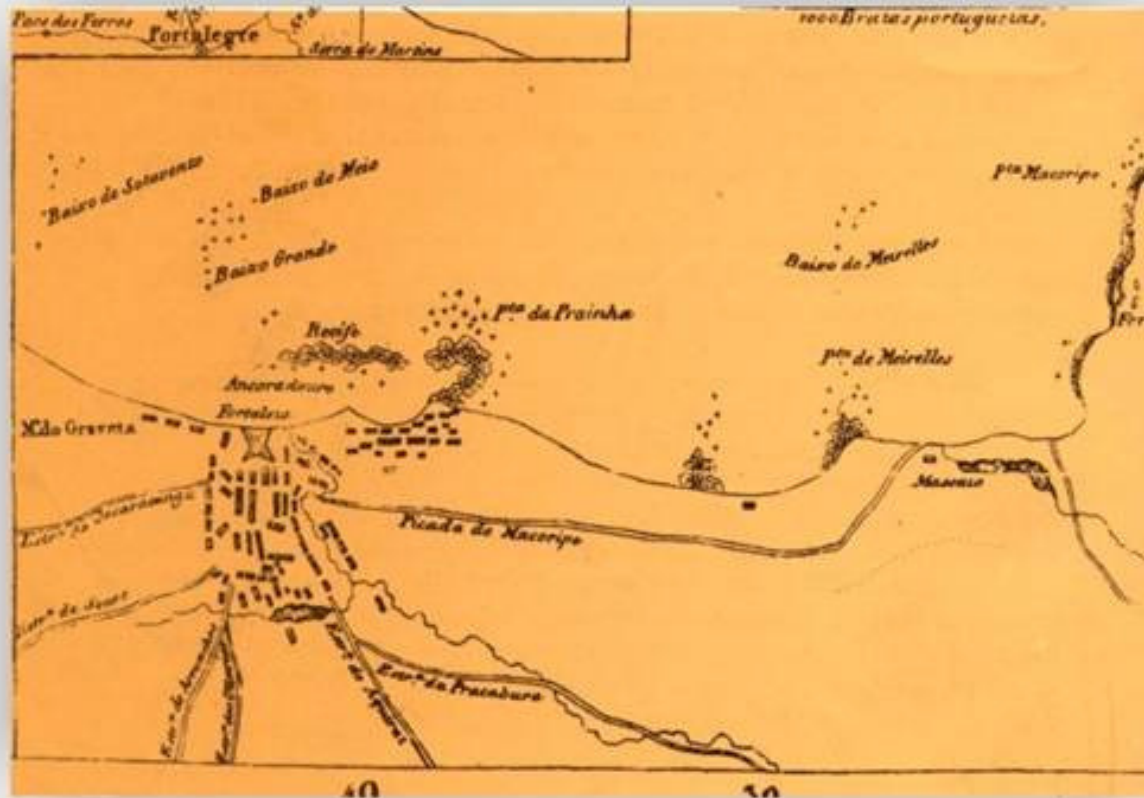


Fig. 42: Planta da Vila de Fortaleza, de Silva Paulet (1818).
Perceba que Paulet ainda permanece no interesse de detalhar o perfil da zona costeira, agora de forma mais ampliada.
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 15.

Sobre a estrutura da Vila, o viajante inglês Henry Koster, em visita a Fortaleza nos primórdios do século XIX, relatou em seus diários de bordo a ainda precária estrutura da Vila. Em seus escritos, dizia ele que Fortaleza se encontrava:

[...] edificada em chão de areias e formando quadro, tendo quatro ruas que partem de uma praça e mais outra rua extensa, que se alonga paralela (*sic*) ao lado septentrional da praça. As casas constam somente de andar térreo. Calçamento não há e apenas calçadas de tijolos na frente de algumas casas. Contem a cidade três igrejas, o Palácio do Governo, a casa da Câmara, a Cadeia, a Alfândega e a Thesouraria (*sic*). O número de habitantes, tanto quanto posso julgar, é de mil a mil duzentos. A fortaleza de que a cidade tira o duplo nome está levantada sobre um monte de areia, perto da cidade e consiste numa muralha da banda do mar e um forte palanque do lado da terra (KOSTER; CASCUDO, 2002, p. 53).

Outras dificuldades apresentadas por Koster na sua passagem pela cidade foram a constatação da ausência de transporte, as precariedades portuárias e o cotidiano enfrentado com as constantes secas. Na área litorânea, dá-se destaque para a fortaleza e uma vila de pescadores nos arredores da Prainha, além do porto (KOSTER; CASCUDO, 2002, p. 41).

Há também as visitas do missionário metodista americano Daniel Kidder, que vem à localidade por duas vezes. Acerca da primeira visita, realizada em 1816, diz Jucá (2000) sobre as impressões do Missionário a respeito da vila de Fortaleza:

Kidder afirmava que ao longo da Fortaleza só se avistava areia que molestava os pés, pois os queimava quando o sol estava a pino. Ao soprar um vento forte a areia açoitava, incomodava os olhos das pessoas, freqüentemente gerando irritações. Tal situação trazia inconvenientes até para a locomoção a cavalo ou em veículos de tração. Contudo, atestava um “ar de progresso”. Com muitos prédios em construção, existindo apenas uma igrejinha concluída e outra inacabada. O viajante ironizava o repouso cotidiano de seus habitantes, cujo embalo em redes se fazia nas horas de sol a pino, vivendo a maioria ao “...Deus dará” (P. 28-29).

Sobre sua visita em 1842, existe o registro no livro *South Atlantic Ocean*, de Alexander G. Findlay:

O Sr. Kidder diz em 1842 que no momento de nossa chegada, percebemos a inércia que nossa brigada inglesa sofreu no porto. O desembarque não é bom em nenhuma parte, em conta as pesadas ondas que continuamente afrontam nossa vertente. Passado este primeiro momento eu e meu comandante recebemos uma forte retranca para impedir nosso atracamento. Mesmo não de bom grado, entramos em contato com a terra [...]. Os passageiros são desembarcados numa paviola, uma espécie de cadeira levantada em postes, e transportado por quatro homens do mesmo modo como um *Bier* (FINDLAY, 1867, p. 272, tradução nossa)¹².

Os ventos, que dificultavam a ocupação costeira, passam a contribuir para um maior interesse lusitano pela Vila. Tal fato decorre de que todas as embarcações que partissem do norte brasileiro para as principais cidades da época (Salvador, Recife e Rio de Janeiro) necessitavam de um ancoradouro para aguardar a diminuição dos ventos quando passassem pela costa cearense. Assim nasceria o interesse de se manter a povoação fortificada na costa fortalezense “para prever apoio logístico, como se diz hoje, onde as naus pudessem fazer eventuais paradas ou, em caso extremo, descer-se a terra e continuar viagem” (CASTRO, 1977, p. 24).

Um marco desse crescente interesse pelo litoral da vila como ponto de atracação é, em março de 1803, a chegada do primeiro navio direto da Europa, a escuna *Flor do Mar*, em dezembro, a polaca *Felicidade*, em 1805, 1806 e 1807, a galera *Dou Amigos*, fazendo seguidamente essa nova linha direto com Lisboa (D’ALGE, 1979).

¹² Mr. Kidder says in 1842, at the time of our arrival, a few coasting smacks and an English brig were all the vessels in port. The landing is nowhere good, on account of the heavy surf that continually breaks upon the strand. Adapted to this, the pilot boat in which I went on shore was guarded by strong outriggers to prevent capsizing, but even then did not willingly come in contact with the shore. After conveying passengers from the ship to a fordable depth, they are landed in a paviola, a kind of chair elevated on poles, and carried by four men in the same manner as a bier



Fig. 43 (ao lado): Perspecto da Villa de Fortaleza de 1811. Observe a distância da aglomeração urbano da zona costeira e a grande presença de vegetação nativa, bem como a vila de pescadores
Na fig. 44 (abaixo) observamos a estrutura portuária do período.
Fonte: Chaves et al , 2006.

A Vila, no entanto, não crescia no mesmo ritmo que o interesse estrangeiro desejava. Para melhor visualização da Fortaleza do início do século XIX, observamos o *Perspecto da Villa de Fortaleza* de 1811 (Figura 43), onde podemos percebê-la ainda na gênese. É possível observar principalmente a precariedade do porto, além da longa distância de atracação dos navios até a zona portuária. Notamos, também, o maior adensamento residencial distante da zona costeira, resultando num litoral quase desabitado, com exceção da pequena vila de pescadores, localizada na margem esquerda da imagem.

A condição de vila com uma população expressiva não era o suficiente para garantir a sustentação econômica de Fortaleza, isolada do interior, onde se desenvolvia a civilização do couro e do gado. A cidade continuou sem expressão político-econômica até o segundo quartel do século XIX. Em 17 de março de 1823, Fortaleza é elevada pelo Imperador D. Pedro I à condição de cidade, porém segue convivendo com problemas como a inexistência de um cais, dificuldades de desembarque, condições sanitárias precárias e surtos epidêmicos (DIÁRIO, 2005, p. 9141).



3.4. Simões Ferreira de Farias

O século XIX foi o período da inserção da economia cearense aos ditames e interesses do capitalismo internacional que então se consolidava, na sua fase monopolista-financeira. Particular desempenho teve o Ceará na década de 1860, em decorrência da Guerra da Secessão (1861-1864), nos Estados Unidos, com a produção e comércio do algodão que era cultivado no interior da Província e exportado através do Porto de Fortaleza.

A criação das linhas de vapores em cabotagem¹³ incentivou o comércio e o transporte de mercadorias das várias cidades do interior com destino à Capital, estabelecendo assim as relações econômicas e sociais do sertão com Fortaleza. Com destaque temos a implantação da Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, iniciada em 1873 e concluída no mesmo ano (ORÍÁ; JUCÁ, 1994, p. 35). Outro ponto fator desta ligação foi a construção do porto nas proximidades da Prainha, hoje denominada praia de Iracema. Nesse sentido, Fortaleza toma um novo rumo, com o porto passando a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transporte, como destaca Lisboa (1926, p. 131): “O conjunto porto-ferrovia assume então dupla determinação no espaço urbano da metrópole litorânea. Marca de um lado, o local que se tornaria o centro da cidade e, de outro, o eixo, ou os eixos ao longo dos quais foram implantados as primeiras indústrias e armazéns”.

Como consequência, surgem estabelecimentos com caráter produtivo de manufatura, associados ao beneficiamento do algodão. Ao longo destes eixos de circulação da atividade primário-exportadora, se desenvolvem núcleos urbanos distintos, criando uma dinâmica entre o “espaço de produção (sertão) e o espaço

¹³ A navegação de cabotagem no Brasil foi reservada às companhias nacionais até 1856. A partir de então, foi autorizada a participação estrangeira nessa atividade, até que o advento da República re-nacionalizou a navegação costeira. Podemos, assim, considerar que o final da primeira metade do século XIX foi marcado pela presença de companhias de navegação estrangeira no movimento comercial interprovincial do Brasil. (TAKEYA, 2003).

de distribuição e consumo (mar), materializando um cenário no qual a capital assume o papel hegemônico, constituindo a gênese da rede urbana cearense” (LEMENHE, 1983, p. 21).

Na segunda metade do século XIX, Fortaleza retira de Aracati, responsável até então pela exportação dos produtos cearenses, o comando das relações comerciais de boa parte do Vale do Jaguaribe e do Sertão Central, em razão do estabelecimento das linhas de vapores diretamente para a Capital (SOUZA, 1995). Sobre isso, falam Oriá e Jucá (1994, p. 21-22): “A partir de 1866, aglutinando em seu favor a vantagem de possuir uma adequada bacia portuária, Fortaleza ultrapassou Aracati em importância comercial e assumiu hegemonia político-econômica em relação aos demais centros do interior”.

Para Lemenhe (1983), essa disputa pelo controle da comercialização do algodão acontecia que, para os comerciantes de Fortaleza, “o controle sobre a comercialização ensejaria o início de uma acumulação, até aquela época praticamente impossível, e, para os de Aracati e Icó, a possibilidade de recuperarem-se da retração pecuária” (P. 49). Muitas vilas se desenvolvem com a instalação das vias férreas. Como exemplo, temos as cidades de Cedro, Acopiara, Reriutaba, Nova Russas, Cariré, Baixio, Capistrano, entre outras (SOUZA, 1995).

O crescimento de Fortaleza decorre, então, do progresso do cultivo do algodão no sertão e serras próximas. No período de 1880 a 1926, Fortaleza intensifica mais a ação sobre o interior, com a expansão da rede ferroviária, que vai atingindo as mais distantes localidades do interior do Estado, como Baturité, Quixadá, Crato, Sobral e Crateús (SILVA, 1992). Mesmo com a queda na procura do produto brasileiro (ver grifos na Tabela 1), em razão do retorno dos Estados Unidos no comércio do algodão, o produto cearense ainda permanece no mercado internacional.



Fig. 45: Signo do crescimento da Cidade são as sucessivas plantas de expansão urbana elaboradas a partir de 1850, como esta, a “Planta da Cidade de Fortaleza”, de Manuel do Rego Medeiros (1856).
Fonte: Arquivo Nirez

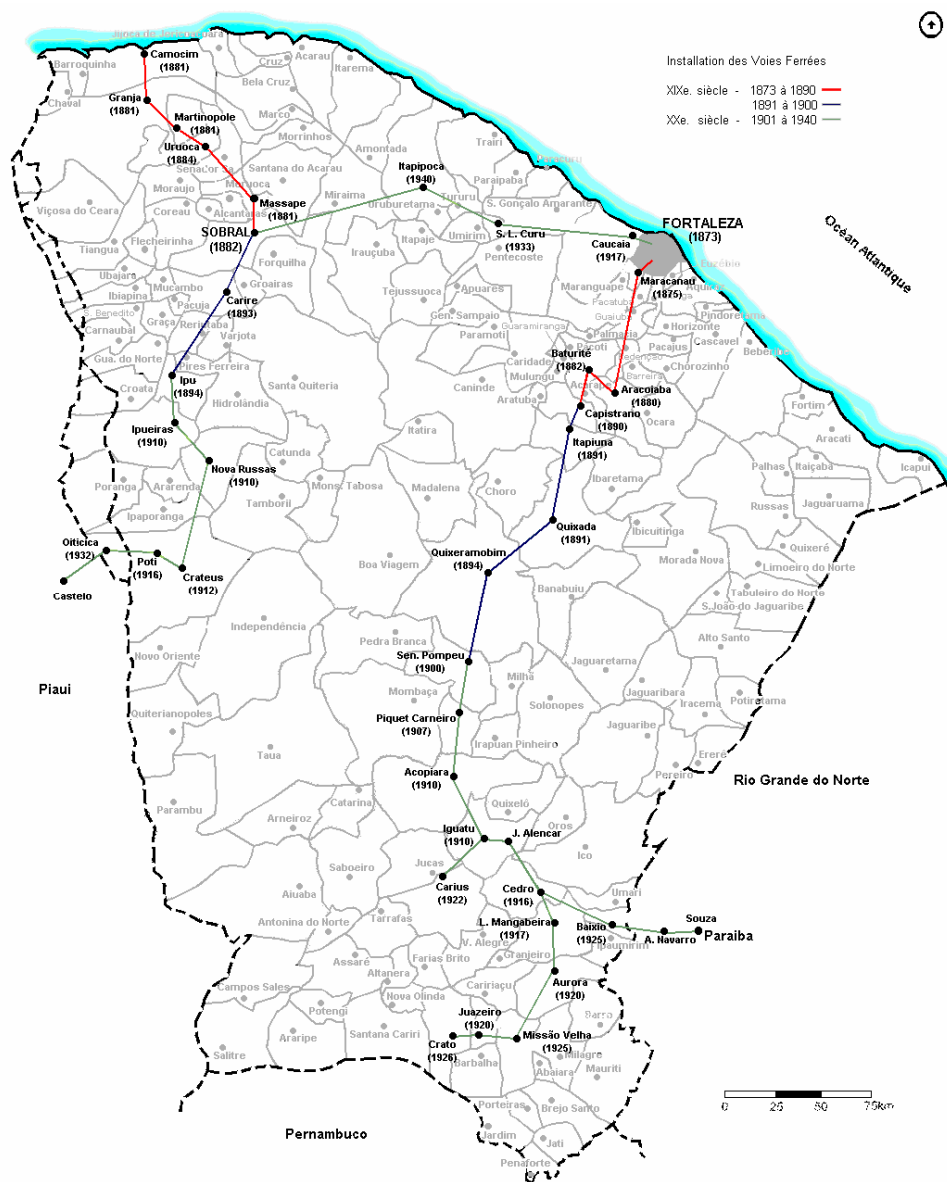


Fig. 46: Plano ferroviário cearense com as datas de implantação das estações
 Fonte: Dantas, 2003.

1821 – 1830 (%)	1831 – 1840 (%)	1841 – 1850 (%)
Açúcar 30,1	Café 43,8	Café 41,4
Algodão 20,6	Açúcar 24,0	Açúcar 26,7
Café 18,4	Algodão 10,8	Couro e Peles 8,7
Couro e Peles 13,6	Couro e Peles 7,9	Algodão 7,5

Tabela 1 – Porcentagem dos principais produtos na exportação brasileira

Fonte: Pinto, 1977, p. 77.

Com o término da Guerra da Secessão, no entanto, o número de exportações da produção algodoeira declinava rapidamente. Dessa forma, é dada a instalação de indústrias têxteis em Fortaleza para consumir o excedente dessa produção¹⁴.

A centralização do poder político e administrativo iniciado no Primeiro Reinado favoreceu o crescimento econômico e a hegemonia centro-urbana de Fortaleza no contexto cearense, contribuindo também para a ocorrência da maior parte de investimentos governamentais em edificações, infra-estrutura e serviços na capital (COSTA, 2005).

A respeito da evolução de Fortaleza, Linhares (1992) destaca a economia pastoril, a economia agrícola e a hegemonia econômica e político-administrativa da Cidade como sendo os momentos mais importantes na análise de sua consolidação como centro hegemônico, e que determinou, a partir da segunda metade do século XIX, os traços fundamentais de sua urbanização.

Na tomada de crescimento da Cidade, é iniciada uma série de edificações pelo perímetro urbano fortalezense: é inaugurado em 1844 o *Theatro Concórdia*, primeira casa teatral de Fortaleza, localizada na parte



Fig. 47: *Planta Exacta da Capital do Ceará, de Adolfo Herbster (1859)*
Fonte: Arquivo Nirez

¹⁴ Tal circunstância é favorecida ainda pela abertura dos portos em 1808, permitindo o comércio direto com Londres, e pelo surgimento do barco a vapor, diminuindo o tempo das viagens e assim o custo com os transportes, aumentando o volume de comercialização.

oriental do antigo *Lyceu do Ceará*, além do Santo Cruzeiro (1846) e a Igreja Matriz (1854)¹⁵ (OLIVEIRA, 1888).

Num pensamento global, o fenômeno de urbanização moderna surgiu em seus traços atuais na segunda metade do século XIX, coincidindo com a chamada *Revolução Industrial*, constituindo um dos traços mais marcantes de nossa era. Em pouco mais de um século, o fenômeno urbano mudou de natureza e de dimensões. Não concerne mais à minoria de uma população, mas a uma maioria, apesar de segregada. Não é mais um fenômeno localizado pontualmente no espaço geográfico, mas um fato areolar, recobrando vastas superfícies. Não representa mais um dos aspectos fragmentários da vida de um Estado; encontra-se no centro de todos os aspectos e de quase todos os problemas do mundo moderno (MÜLLER, 1969).

Nesse novo contexto, foi em meados do século XIX que passou a ser mais efetiva a participação da Administração Pública Municipal com o planejamento da cidade de Fortaleza, com o seu embelezamento, a construção de praças e até arborização.

Sob essa conjuntura, é solicitada a elaboração de várias plantas da Cidade, que tinham como objetivo nortear a expansão urbana pela qual passava Fortaleza. Dentre elas, podemos mencionar a *Planta da Cidade de Fortaleza*, elaborada pelo Padre Manuel do Rego Medeiros, em 1856; e a *Planta Exacta da Capital do Ceará* de 1859, de autoria de Adolfo Herbster. Simões Ferreira propõe também, noutra planta, até pouco tempo desconhecida da comunidade geográfica, a retratação da estrutura urbana vigente na Cidade, além de um projeto de expansão.

A *Planta da Cidade de Fortaleza* de 1850 (Figura 48), organizada por Antônio Simões Ferreira de Farias e há muito perdida, reencontrada nos dias atuais pelo arquiteto José Liberal de Castro, reforça a expansão

¹⁵ Oliveira (1888) nos lembra que o referido templo, apesar de inaugurado, ainda não se encontrava completamente construído, levando ainda 30 anos para a total conclusão de suas obras.



- LEGENDA**
- 1 Rua Governador Sampaio
 - 2 Estrada do Meireles
 - 3 Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção
 - 4 Santa Casa de Misericórdia
 - 5 Praça 7 de Setembro
 - 6 Parque da Liberdade

Fig. 48: *Planta da Cidade de Fortaleza, de Simões Ferreira de Farias (1850).*
Fonte: Castro, 2005

da Cidade para longe do litoral. A área costeira era retratada na planta por uma ocupação irregular, quase espontânea, “fato que teria motivado a contratação de Farias para organizar uma outra planta unicamente referida aquela parte da cidade” (CASTRO, 2005, p. 110).

Notamos que o riacho Pajeú continuava a constituir uma barreira física à expansão para o leste, embora já estivesse aberta a rua do Norte (atual rua Governador Sampaio), delineada por Paulet no começo do século. Podemos perceber nos pontilhados a proposição urbanística de Simões de Farias, indicando o traçado de ampliação oriental da cidade. A planta de 1850 refletia, assim, um clima de expectativa de progresso, subjacente no imaginário da população.

Sobre a expansão prevista para o leste da cidade, Castro (2005) diz que,

A fim de tentar executar a expansão prevista para o leste da cidade, Farias tomou, como eixo de montagem da nova malha a rua do Norte (rua Governador Sampaio). Nada se sabe, aliás, sobre o que teria levado Paulet no começo do século à abertura da rua do Norte, implantada isoladamente em sítio alheio à malha continua por ele próprio formulada. Também não se explica porque a rua do Norte, denominação conferida a logradouro situado na parte oriental da cidade! Talvez porque aponta-se para o Norte, todavia, de modo aproximado, de resto, como as demais “ruas” da trama ortogonal (P. 151).

A rua Governador Sampaio passava a servir naquela época como eixo direto de um futuro crescimento de Fortaleza para o leste. Vemos também que a expansão da cidade proposta por Simões de Farias para o leste não é correspondida com a expansão do litoral para a mesma direção, passando a zona costeira por precário projeto de ampliação, onde se percebem apenas escassas proposições de arruamentos.

Observando a planta de Simões, notamos também um caminho cruzando o riacho próximo à foz. Essa estrada que liga o litoral oeste do riacho Pajeú ao litoral ao leste do córrego a estrada do Meireles. Tal estrada, um simples caminho arenoso, atuais ruas Rufino de Alencar e Monsenhor Tabosa, encontrava-se margeando a



*Fig. 49 (ao lado): Gravura de Joaquim José dos Reis Carvalho, quando da sua vinda como componente da Comissão Científica da Exploração, em 1859. Podemos perceber na imagem o perfil litorâneo da cidade no período de construção da Planta de Simões de Farias, com destaque para a presença da embarcação a vapor concorrendo espaço com a jangada. Nesse período o Forte ainda era o principal equipamento estabelecido próximo à praia, como pode ser visto na ampliação abaixo (fig. 50).
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 14.*

ela apenas uma capela, denominada de Conceição da Prainha¹⁶, cujas obras, iniciadas uma década antes, ainda estavam por completar. Desse ponto, a estrada continuava para o leste, atingindo o Meireles, de onde prosseguiu até o Mucuripe, desviando-se das dunas (CASTRO, 2005, p. 107).

Em virtude da falta de detalhamento na primeira planta de Simões de Farias sobre a parte a nordeste da Cidade, foi encomendada uma planta mais particularizada sobre aquele espaço. Nesse detalhamento da planta de 1850 (Figura 51), é destacada a área do entorno da Prainha, onde podemos notar a predominância da paisagem natural, composta por dunas e lagoas interdunares, tendo como sinais de ocupação daquela parte do litoral a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, o Quartel da Fortaleza, a Tesouraria Provincial e a Alfândega (Capitania dos Portos).

O fato de a cidade localizar-se próximo ao litoral permanecia sem contar muito na formação social dos seus habitantes. A cultura interiorana continuava a legitimar-se por toda Fortaleza, “até mesmo aqueles imóveis localizados à beira-mar, faziam referência a presença do homem do sertão e de seus utensílios” (BARROSO, 1912, p. 31).



¹⁶ O prédio foi construído para um colégio de órfãos, mas em 1864, durante a construção foi convertido em seminário, sendo inaugurado como o venetando Dom Luis Antônio dos Santos à frente de seu destino (MENESES, 1992).

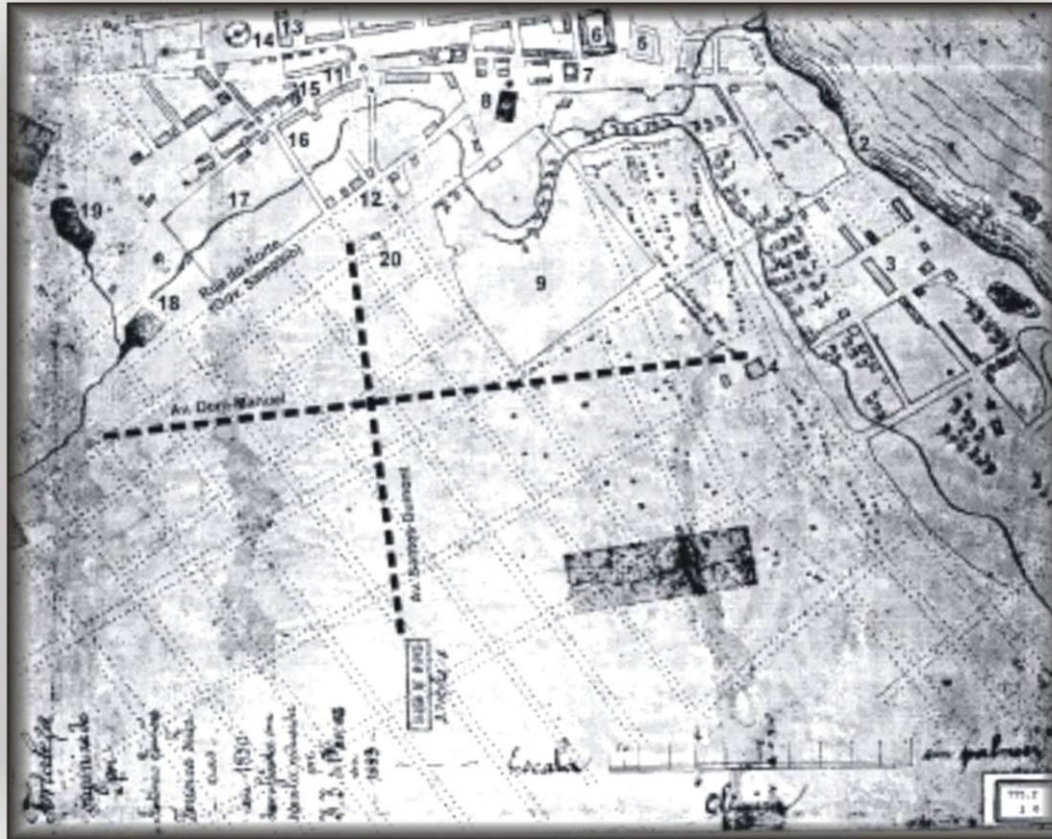


Fig. 51: “Ampliação da Planta de 1850” (destaque para a região leste da cidade). Note em pontilhado o plano em xadrez novamente proposto para a cidade. Perceba também as poucas edificações presentes nessa parte do litoral, caracterizadas pelas numerações inscritas por Liberal de Castro, que também superpôs à malha urbana de Farias o atual cruzamento ortogonal das avenidas Santos Dumont e Dom Manuel. Este cruzamento, aplicado por Herbster, deu origem ao sistema de vetores que orientaram o desenvolvimento do bairro da Aldeota.
Fonte: Castro, 2005.

Legenda

- | | | |
|---|--|-------------------------------------|
| 1. Rua do Cajueiro (Beco do Pocinho) | 14. Chácara Guimarães (futura sede episcopal) | 6. Oceano Atlântico |
| 2. Riacho Pajeú | 15. Praça Carolina/Mercado Público | 7. Prainha |
| 3. Açude do Pajeú | 16. Tesouraria Geral | 8. Alfândega (Capitania dos Portos) |
| 4. Lagoa do Garrote (Parque da Liberdade) | 17. Residência de Simões de Farias | 9. Igreja da Conceição da Prainha |
| 5. Futuro Colégio dos Educandos (hoje Colégio da Imaculada Conceição) | 18. Câmara Municipal e Cadeia | 10. Fortaleza da Assunção |
| | 19. Praça Municipal (do Ferreira) | 11. Quartel de Fortaleza |
| | 20. Igreja do Rosário, Palácio e Largo do Palácio (Praça General Tibúrcio) | 12. Tesouraria Provincial |
| | | 13. Matriz de São José (futura Sé) |

As zonas de praia em Fortaleza caracterizam-se nesse período, principalmente, por duas funções que contribuíam para sua desvalorização, que eram o escoamento dos esgotos e as atividades da zona portuária. Destacamos o fato de que na planta de Simões de Farias consta uma projeção para o futuro porto de Fortaleza, localizado na Praia de Iracema. Tal interesse acerca da questão portuária ganha destaque na década de 1850 com a tomada de novos contratos do porto de Fortaleza com os estados vizinhos, como a surgida entre Ceará e Maranhão, consoante busca Oliveira (1888):

A navegação entre o Maranhão e o Ceará começa em 1858, em virtude de contracto (*sic*) celebrado nesse anno (*sic*) entre o Ministro do Império, Márquez de Olinda, e a Comp.^a de Navegação do Maranhão. Esse contracto é approved (*sic*) pelo Governador Imperial por Decreto n.º 2197 de 26 de Junho de 1858. Por elle (*sic*) tinha a Comp.^a o privilegio exclusivo da navegação por espaço de dez annos, e o de 20 annos de duração da subvenção, de 6 contos nos dez primeiros annos e 4 contos nos dez outros (P. 32)

O porto também ganha destaque com as exportações para a Europa. Pela Tabela 2, comprovamos que, entre os anos de 1850 e 1870, os valores referentes ao comércio de Fortaleza com portos estrangeiros foram permanentemente superiores àqueles relativos aos portos nacionais. Lemenhe (1983) assevera que essa relação se manteria inalterada até o final do século XIX, quando aumentariam as trocas interprovinciais/estaduais, impulsionadas pelo processo de industrialização e o crescimento do mercado interno dele decorrente. De modo geral, o movimento do porto em Fortaleza teve um crescimento bastante significativo: em dados percentuais entre os anos de 1848 e 1853, cresceu 65%, e, de 1853 a 1858, o aumento atinge os 75% (GIRÃO, 1997).

Enquanto sua condição litorânea, Fortaleza é revelada como importante núcleo urbano a fim de viabilizar a atividade de exportação, através, a principio, da implantação do porto e, posteriormente, com o advento das ferrovias (PAIVA, 2005, p. 31).

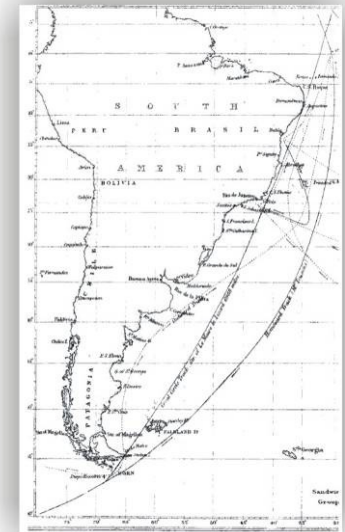


Fig. 52: As atividades portuárias cresciam na cidade porém ainda não entrava definitivamente nas rotas internacionais. A figura acima representa a rota marítima internacional na costa do continente sul-americano. Fortaleza permanecia sobreposta ao porto de Recife. Fonte: Findlay, 1886, p. 123.

Exercícios	Importação		Exportação	
	Estrangeiros	Nacionais	Estrangeiros	Nacionais
1850-55	2216	894	1533	340
1855-60	4804	2620	5281	1168
1860-65	6021	3094	10752	1679
1865-70	13173	4359	21651	585

Tabela 2: Porto de Fortaleza – valor oficial das importações/exportações, para portos estrangeiros/portos nacionais, em contos de réis, entre 1850-1870, comparativamente.

Fonte: Lemenhe, 1983, p. 114.

O porto passa a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transporte. O conjunto porto-ferrovia assume então dupla determinação no espaço urbano da metrópole litorânea. Marco de um lado, o local que se tornaria o centro da cidade e, de outro, o eixo, ou os eixos ao longo dos quais foram implantados as primeiras indústrias e armazéns (VILLAÇA, 1998, p. 131).

A esse interesse dado à atividade portuária, chega a Fortaleza uma leva de técnicos para estudar os portos do litoral da Capital cearense. Espínola (2007, p. 77) lembra que, além do trapiche próximo à Prainha, havia também outro, concluído em 21 de junho de 1857, tendo como construtor Fernando Hitzshky, medindo cento e cinquenta metros de comprimento por dezessete metros e sessenta centímetros de largura. Pouco, no entanto, se encontrou sobre a importância desta proposta portuária, bem como seu destino.

Com as carências da estrutura portuária percebidas, apesar da aplicação das projeções de Paulet e Farias, em 14 de novembro de 1859 é dado início aos trabalhos de melhoramento e conservação do Porto de Fortaleza. Com o projeto do Engenheiro P. F. Berthot, é erguida no Meirelles a barlavento do porto, um muralha de “alvenaria de 204 braças de comprimento, 14 palmos de altura e 1 ½ de espessura; e plantando-se árvores apropriadas para revestir as dunas ou comoros de areias formadas pelos ventos do Mucuripe” (OLIVEIRA,

1888, p. 69), a fim de desviar a direção das areias impelidas ao longo da praia, objetivando imobilizá-las nas ditas dunas.

Nesse mesmo ano chega à cidade o corpo de Engenheiros do Império, comandado pelo Engenheiro Ricardo José Gomes Jardim, incumbido pelo Ministro da Marinha de examinar o porto de Fortaleza (OLIVEIRA, 1888).

Era a necessidade do crescimento portuário dado a economia despontada em Fortaleza. Esse incremento da atividade comercial no Porto de Fortaleza a partir de 1850 esteve relacionado a uma expansão econômica, entendida como expansão da atividade agroexportadora, verificada a partir desses anos.

Takeya (1995) observa que há de se mencionar uma mudança na pauta das exportações do Ceará, caracterizada por nova diversificação, além daquela representada pelo café em Baturité e pelo crescimento de valores e/ou quantidades de mercadorias como o algodão e a têxtil.

3.5. Adolfo Herbster

Como afirma Lemenhe (1992) a hegemonia econômica e político-administrativa de Fortaleza, iniciada na primeira metade do século XIX, mais precisamente em torno dos anos 1820 e 1830, completa-se na sua segunda metade.

A base essencial da prevalência de Fortaleza sobre as demais cidades decorreu fundamentalmente da centralização de um volume maior da produção para o mercado externo, favorecido, de um lado, pelo próprio desenvolvimento das atividades agrícolas e pastoris e, de outro, pela sua condição de capital.

Com Fortaleza apontando como centro político-econômico do Estado, ela passa a despertar o interesse da imigração do sertão cearense para a fixação de moradia. Isso vem se dá pela intensificação das estiagens no

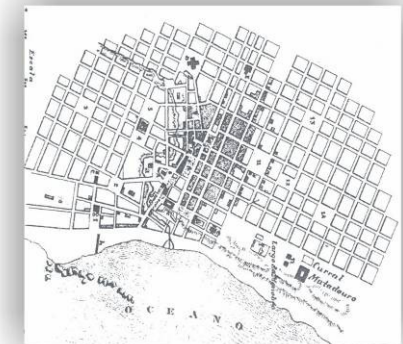


Figura 53: Primeira projeção de Fortaleza realizada por Adolfo Herbster em 1863. A área achuriada representa a parte já edificada na cidade. Devido a falta de detalhamento no seu planejamento é solicitada uma outra planta. Fonte: Museu da Imagem e do Som

Ceará durante o século XIX e a Lei de Terras¹⁷, criada pelo Império em 1850 e que estabelecia um novo regime jurídico de acesso à terra.

A elaboração dessa lei se deu para reafirmar a grande propriedade rural no Brasil, pois mantinha os privilégios de que gozavam seus proprietários. O Ceará, assim como o restante do território nacional, era controlado por uma classe dominante, sendo que essa lei naturalmente não se destinava a desenvolver o país, e sim a resguardar interesses e privilégios de uma minoria.

Além disso, contribuía também a sedução que a infra-estrutura da cidade, bem como as possibilidades de emprego exerciam sobre os que partiam do campo. Assim, Costa (1999) afirma que os migrantes, ao chegar a Fortaleza alojavam-se sob árvores, nas praças, no Passeio Público, nas ruas e em terrenos vagos, notadamente a zona costeira.

A classe abastada também vem alorjar-se em Fortaleza nesse período. A urbanização de Fortaleza é também favorecida por essa migração da parcela mais rica da população vinda do interior cearense, e com ela ocorre a emergência de melhorias infra-estruturais e de serviços na capital. Nesse sentido, a urbanização em Fortaleza se desenvolve e a casa da cidade torna-se a primeira residência do fazendeiro, que agora, só passa a visitar sua propriedade rural no momento do corte ou da retirada do algodão.

Percebemos o incremento de equipamentos urbanos em Fortaleza, como a construção de um novo cemitério; a criação da *Academia Francesa*; a iluminação a gás carbono que, com 44 lampiões instalados em 1848, substituíu o azeite de peixe; bondes à tração animal; serviço telefônico, entre outros (MENESES, 1895, p. 151). Para este período, tem-se ainda a construção de uma doca no porto (1862), as obras de reformas do



*Fig. 54: Ceará Gás Company, ou simplesmente Gasômetro, na esquina popularmente conhecida como Oitão Preto, levando a iluminação a gás para as ruas da cidade.
Fonte: Arquivo Nirez*

¹⁷ Uma das graves conseqüências dessa lei foi a consolidação do grande latifúndio como estrutura básica da distribuição de terras no Brasil. Com essa lei, todas as terras devolutas tornaram-se propriedades do Império, que somente poderia vendê-las por intermédio de leilões. Portanto, o acesso à terra, agora, só era permitido por meio dos mecanismos de compra e venda. Saiu-se beneficiado quem tinha mais dinheiro, ou seja, os latifundiários. “Essa lei discriminou os pobres e impediu que os escravos libertos se tornassem proprietários, pois nem uns nem outros possuíam recursos para adquirir parcelas de terra da Coroa ou para legalizar as que possuíam”. (STEDILE, 1993, p. 11)

Trapiche d'Alfandega (1860), ponte da estrada de Soure (1860), termo que liga a Vila à região norte da Província; as obras nas ruas: o alinhamento, o aterramento e calçamento de algumas ruas centrais, tais como: Palácio, Travessa do Garrote, Alfândega, praça da Municipalidade, Baixo, Praia, Formosa, Palma, Amélia, Travessa das Flores, paredão da Matriz, etc (SILVA, 2005, p. 322).

Preocupado com o direcionamento do crescimento da cidade, é elaborado a *Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios* (Figura 57), de autoria do engenheiro Adolfo Herbster. Integrante da diretoria de obras de Pernambuco, Herbster é cedido ao Governo Provincial do Ceará em 1855, sendo contratado pela municipalidade fortalezense. Dois anos depois, sendo solicitado para a elaboração de plantas da cidade. O “Arquiteto da Câmara”, como é conhecido então, traça um plano urbanístico de desenvolvimento para a cidade, dado pela necessidade de expansão àquela época, devido o aumento de sua população.

A referida planta possui um traçado xadrez com grandes *boulevards*, já idealizado para as ruas da capital cearense, cinquenta anos antes de Herbster, por Silva Paulet (LINHARES, 1992, p. 31). De modo geral, além de retratar a cidade, Herbster propõe sua expansão, elaborando cintas de avenidas, circulando o espaço urbano habitado, configurados através dos *boulevards* do Imperador, Duque de Caxias (logo prolongada para leste), e da Conceição (atual avenida Dom Manuel), que comporia as vias de acesso ao Centro, estabelecendo um modelo de secção de vias urbanas em voga até os dias atuais.

Percebemos que Herbster desprezou o arruamento proposto por Simões de Farias em 1850, evitando cortar o Pajeú em trechos centrais, já ocupados por residências. De modo geral podemos assegurar que este Plano consolida a malha urbana da cidade tanto na definição dos limites, como nas diretrizes de expansão urbana.



LEGENDA

- 1 Vegetação natural costeira e campo de dunas
- 2 Riacho Pajeú
- 3 Parte edificada da Cidade (área axuriada)
- 4 Praça 7 de Setembro
- 5 Ramal do riacho Pajeú (Lagoa do Parque da Verdade)
- 6 Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção
- 7 Igreja da Sé
- 8 Recifes
- 9 Avenida Duque de Caxias
- 10 Avenida Dom Manuel

Figura 55. "Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios", de Adolfo Herbster (1875).
Fonte: Chaves et al., 2006, p. 26

Para Paiva (2005, p. 32) a proposta de ordenamento do urbanista vem impregnada de racionalidade e salubrismo, trazendo à tona a questão do discurso médico-higienista emergente nos projetos urbanos àquela época. Podemos afirmar que a preocupação sanitária era uma das bases de sustentação que forma o tripé da política urbana, juntamente com habitação e transporte.

O urbanismo nasce com o higienismo. A preocupação com as epidemias e a crença de que o amontoamento das moradias nos bairros populares contribuía para a produção de ‘miasmas’ que faziam adoecer a população, levou a que os médicos higienistas atuassem diretamente sobre o espaço construído (principalmente a moradia da população pobre) e sobre os corpos, estabelecendo uma política de esquadramento do espaço urbano e de controle da circulação de pessoas. (PECHMAN, 2000, p. 391).

O espaço físico de Fortaleza até o final do século XIX é modesto, compreendendo aproximadamente um espaço de 5 km², contendo 34 ruas, no sentido norte-sul e 27 no leste-oeste (JUCÁ, 2000), além da existência de três *boulevards* e 15 praças, com destaque para a praça 7 de Setembro e a dos Mártires.

Posto a necessidade de expansão da Cidade, Herbster propõe em seu projeto a proposta de expansão de Fortaleza a partir da continuação da avenida Duque de Caxias, correspondendo ao que se tem hoje como avenida Heráclito Graça. Essa solução visava contornar o riacho cruzando pela avenida Dom Manuel e suas paralelas, em trechos já distantes da foz (CASTRO, 2005).

Essa nova proposta de expansão da cidade para o sul e para o leste reforçava o desinteresse de fixação de moradia na faixa de praia pela classe abastada. Temos uma cidade em processo de construção de uma identidade, de uma cultura oficial e erudita, que era ainda incipiente. É o início da europeização de Fortaleza, disciplinando o espaço urbano, controlando o comportamento social e moral na rispidez da geometria cartesiana.

Os melhoramentos que foram implementados tiveram fundamentais destaques para a transformação da cidade, ganhando destaque entre os viajantes que por aqui passavam. A pavimentação das ruas, o alinhamento



Fig. 56: Visualização da paisagem litorânea de Fortaleza no final do século XIX. Da esquerda para a direita: Igreja da Sé, Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, Gasômetro, Passeio Público, Santa Casa de Misericórdia, e Cadeia Pública.
Fonte: Arquivo Nirez

das casas e as edificações mais ousadas resultavam em descrições que há muito não lembrava mais a cidade de areia visitada por Koster.

É interessante ressaltar que a praia, até então ainda ignorada pelos seus cidadãos, despertava o interesse pelos estrangeiros que por aqui passavam. A exemplo disso temos os escritos de Louis Agassiz, viajante suíço que em expedição ao Nordeste brasileiro com sua esposa Elizabeth Cary, na década de 1880 diz no seu relato intitulado *Journey in Brazil*:

Gostei do aspecto da cidade do Ceará. Agrada-me as suas ruas largas, limpas, bem calçadas, ostentando tôda (*sic*) sorte de côres (*sic*), pois as casas que as ladeiam são pintadas das mais ousadas tonalidades. Na frente da pequena cidade ocorre uma extensa praia, e o barulho do belo mar, batendo nos recifes, chega até o quarteirão central. (AGASSIZ, 1938, p. 314).

Nesse período, algumas das mais importantes edificações da cidade foram se instalando próximo ao Forte de Nossa Senhora da Assunção. O Largo da Misericórdia (atual Passeio Público), a Santa Casa de Misericórdia, a Penitenciária e a Estação da Estrada de Ferro terminaram por formar uma barreira entre a cidade e o mar, afirmando o desinteresse de uma possível urbanização do litoral. O acesso à praia tornava-se mais difícil, já que somente o Passeio Público tinha sua parte frontal voltada para o mar.

Para Rocha Júnior (1984) o desinteresse dado pela zona costeira fortalezense era tão marcante que os serviços mais insalubres eram ali instalados: o velho Paiol da Pólvora, por muito esteve localizado no Largo da Misericórdia até o seu remanejamento para local próximo ao Cacimbão da Lagoinha; o Gasômetro, dos tempos da iluminação a gás (1867), ampla câmara situada entre as ruas Amélia (atual Senador Pompeu) e Formosa (atual Barão do Rio Branco); na encosta que separava a Santa Casa de Misericórdia do mar, a descida da rua era conhecida como *rampa* para ali se depositar o lixo da cidade; posteriormente a Companhia de Energia Elétrica do Ceará esteve localizada na área em questão.



Fig. 57: Sinais de mudanças. Vista da Avenida Alberto Nepomuceno no final do século XIX. Fonte: Arquivo Nirez

O espaço entre o mar e essas edificações, passou a ser ocupado pelo comércio de exportação, próximo ao desembarcadouro e o Arraial Moura Brasil, formado pela população sertaneja foragida da seca. Essa população indigente “vai se alojando em barracos em terrenos próximos à ferrovia, às indústrias, à zona de praia e às margens dos rios, áreas desprezadas pelos grupos sociais de maior poder aquisitivo” (COSTA, 2005, p. 71), passando a se configurar como a mais efetiva ocupação na zona litorânea até então. Herbster propõe em seu projeto a instalação de um novo equipamento na zona portuária:

Transmitto (*sic*) a V. Ex^a., afim de que o informe com o que se offerecer (*sic*) o incluso requerimento, em que o Engenheiro Civil Adolpho Herbster residente nessa Província solicita do Governo privilegio para construir uma doca no porto da Capital da mesma Província para facilitar o embarque e desembarque dos gêneros e mercadorias (DIRECTORIA, 1862)

O porto, por seu papel de espaço de troca de mercadorias expelia a ocupação pelas classes abastadas, favorecendo a ocupação dos agentes que tinham ligações diretas com o ambiente portuário: as prostitutas, os bares, e os estabelecimentos de jogos de azar para os catraieiros.

3.6. Henry Ellery

Próximo à zona portuária temos o surgimento do Arraial Moura Brasil, que se localiza entre a zona portuária da praia de Iracema e o Centro da cidade, sendo marcado por um entorno de dunas fixas e móveis. Esta área se caracteriza por possuir uma população de baixa renda que fugia dos graves problemas climáticos caracterizados por secas periódicas que assolaram o Estado durante o final do século XIX e início do século XX e que foi atraída para a capital cearense pelo progresso que ela apresentava. Outro fator determinante para a evasão para Fortaleza deveu-se também pela estrutura fundiária concentradora no território cearense.

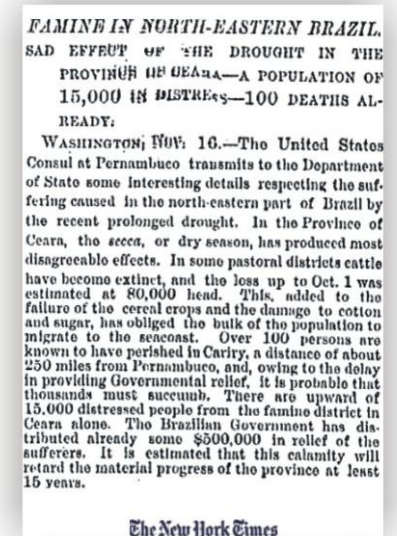


Fig. 58: A seca no Nordeste vira notícia no mundo todo. Aqui, reportagem de jornal norte-americano sobre as mortes no semi-árido cearense.
Fonte: Famine..., 1877.

Essas dificuldades favoreceram a migração em massa da zona rural para a capital, que se encontrava no processo de esplendor econômico, recebendo grandes investimentos industriais e comerciais. Fortaleza era alvo de atração por todo o sertão cearense, como a salvação do terror da fome e da seca.

Sobre o período de longa estiagem pelo qual passou o sertão cearense no final do século XIX, relata em forma de poesia o escritor Juvenal Galeno:

Minha pátria! Lar querido... / Qu'immensa (*sic*) desolação! / Cae-me (*sic*) o pranto dolorido / No luto do coração; / Que a minha terra adorada, / Por fera sêcca (*sic*) assolada, / Ora vejo amortalhada / N'amargura, n'afflicção! (*sic*) / Os sertanejos descendo / Em bandos ao litoral... / Sem mantimentos... comendo, / Bravia raiz lethal (*sic*)... / Ai, choram... São retirantes... / Andrajosos, mendigantes (*sic*)... / Esparsos... agonisantes (*sic*)... / Perdendo o sopro vital!

Magros sobejos da morte, / Buscando à morte escapar, / Emigram p'ra o sul e norte... / Eil-os na praia a embarcar! / Oh, quadros tristes, penosos!... / O desterro... o aís saudosos... / Que trances angustiosos... / No barco... à proa... no mar!...

Magros sobejos da morte, / Buscando à morte escapar, / Emigram p'ra o sul e norte... / Eil-os (*sic*) na praia a embarcar! / Oh, quadros tristes, penosos!... / O desterro... o aís saudosos... / Que trances angustiosos... / No barco... à proa... no mar!... (GALENO, 1887, p. 66-69).

Fruto de tal situação era que Fortaleza, segundo o censo de 1872 possuía 20.098 habitantes, após a seca dos *Dois Setes*, que durou de 1877 a 1879, atingiu segundo os dados censitários de dezembro de 1878, 48.369 habitantes, resultando num crescimento populacional de 141% num intervalo de apenas seis anos. Para melhor visualização dessa explosão populacional por qual passou Fortaleza nesse período (vejamos o Gráfico 1).

Grande parte das imagens criadas nesse período procuravam mostrar o sofrimento coletivo, utilizando as cenas de tristezas e a dor, como mecanismos de comoção para a população cidadina, sobretudo com finalidades políticas de angariar recursos materiais para a Província (GARCIA, 2006).

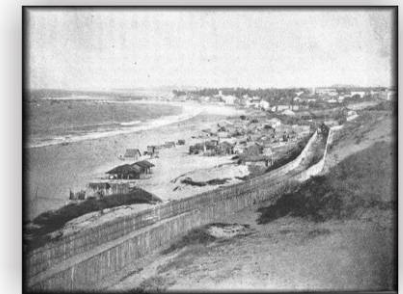
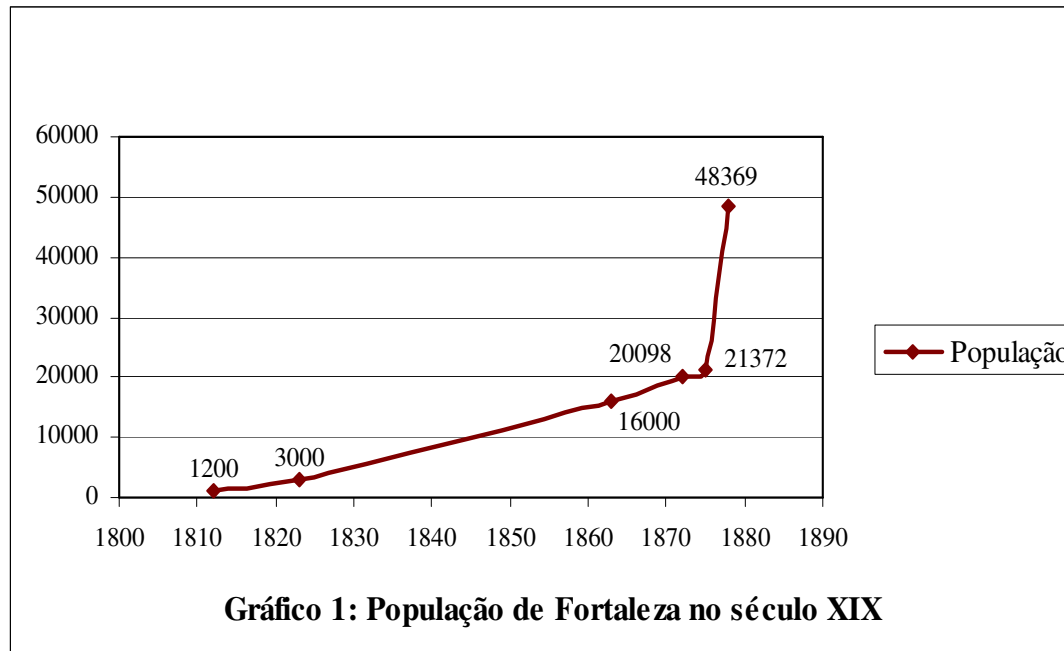


Fig. 59: Arraial Moura Brasil. Destaque para a longa murada que protegia a linha de ferro da ocupação irregular.

Fonte: Arquivo Nirez

A chegada d'aquelles (*sic*) desventurados era um espetáculo contristador (*sic*). O triste cortejo da miséria desfilava a todas as horas pelas ruas da capital. Era um quadro sombrio uma caravana de retirantes, verdadeiros esqueletos animados, com a pelle (*sic*) enegrecida pelo pó das estradas e collada (*sic*) aos ossos, estendiam a mão descarnada pedindo esmola a todos que encontravam (TEOFILO, 1922, p. 97)

Portanto os seguintes fatores: a) a crise na agricultura nordestina; b) as secas periódicas; e c) a imagem de atração da cidade, favoreceu a migração rural-urbana de uma população que vinha com a expectativa de fuga dos problemas deixados no sertão, buscando se inserir no mercado de trabalho, alcançando uma renda fixa, e



Fonte: Adaptado de Meneses, (1895), Oliveira (1997) e Costa (1999).

assim melhores condições de vida. Este momento marca o início do processo de “expansão urbana efetiva” (PAIVA, 2005, p. 33), provocada essencialmente pelo crescimento demográfico gerado pela migração campo-cidade.

Esta população, despreparada para enfrentar o mercado de trabalho urbano, sofre com a dificuldade de se inserir na cidade, pois não existem empregos e infra-estrutura urbana necessária para atender o enorme contingente que se desloca para a capital, favorecendo o surgimento de favelas em terrenos públicos desocupados (SILVA, 1994).

Segundo Jucá (2000) desde 1888, constava na planta da cidade o registro de casas dispersas no Arraial Moura Brasil. Os tipos de moradia eram de baixa renda, apertadas, com pequenos quintais, classificados como focos de propagação de doenças infecto-contagiosas. Os quartos eram geralmente escuros e pouco ventilados e, por conseguinte, quentes durante o dia. Apesar de pequenos, no primeiro quartel do século XX os bairros pobres cada vez mais se tornavam visíveis, sobretudo acompanhando as ferrovias:

Os comboios despejavam os flagelados na parte da cidade que ficava mais próxima do mar, onde se localizavam as últimas estações férreas de Fortaleza. Muitos retirantes erguiam seus casebres na proximidades da praia. Esse aspecto ajuda a entender o processo de constituição das primeiras favelas de Fortaleza (RIOS, 2001, p. 18)

A Cidade não oferecia o suporte necessário para incorporar a mão-de-obra que o demandava. Como conseqüência direta deste processo, Fortaleza passou a conviver com um processo de formação de áreas de pobres e miseráveis.

Mesmo se instalando no litoral, esses migrantes não se adaptavam às condições de sobrevivências praticadas pelos pescadores que lá também habitavam. Conforme Dantas (2005, p. 270), “o fluxo migratório ocorrido na cidade inviabilizava a absorção dos egressos do sertão nas atividades de pesca, como ocorrida

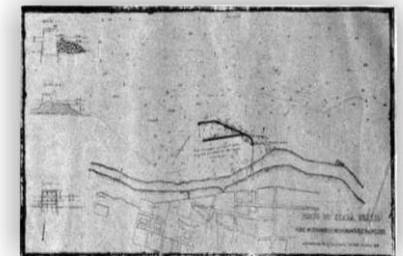


Fig. 60: Plano para o porto de Fortaleza, apresentado por John Hawkshaw em 1870. Fonte: Espínola, 1978.

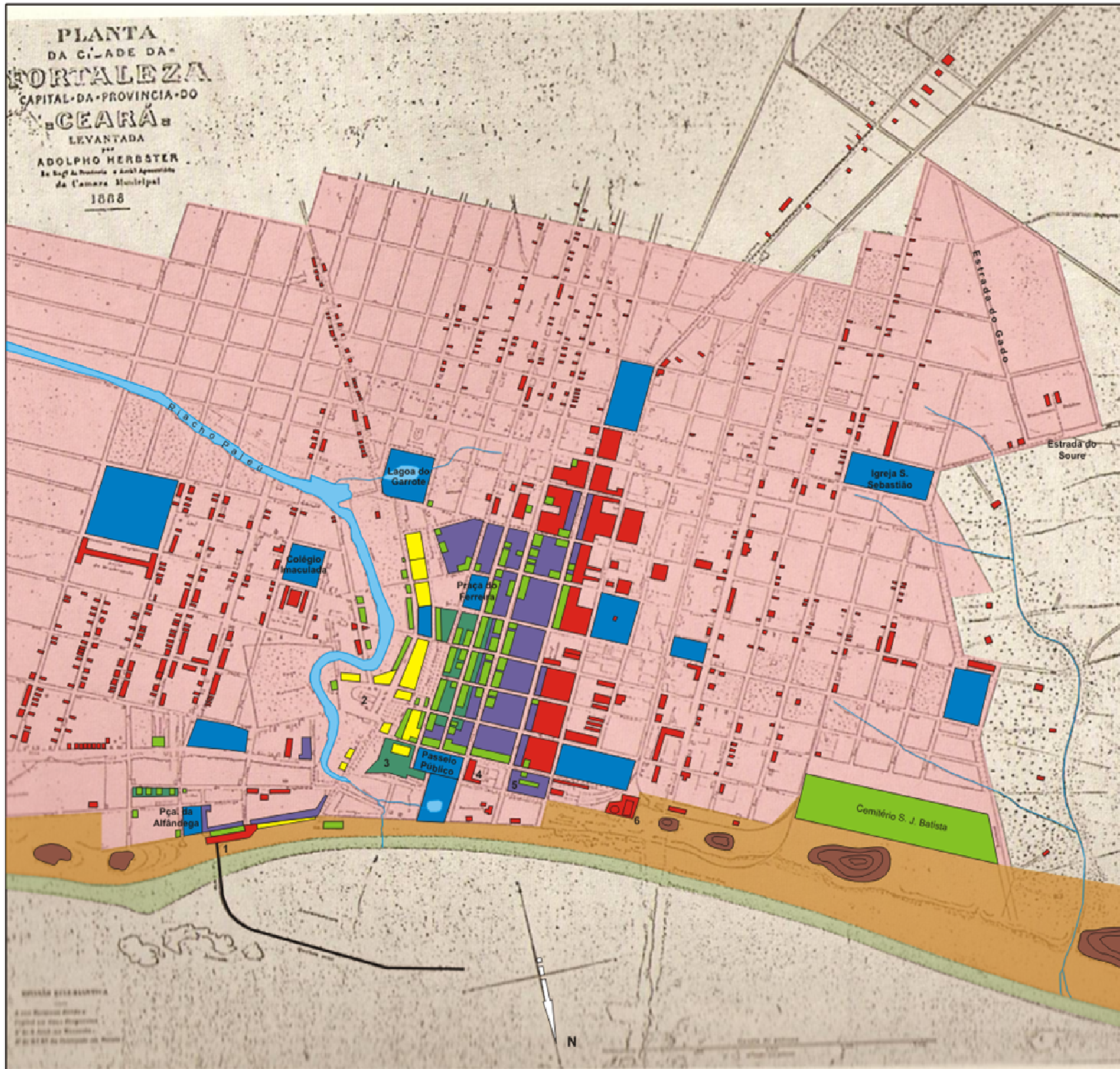
anteriormente”, pois esses egressos realizavam atividades vinculadas aos trabalhos do sertão sendo, portanto difícil sua adaptação à pesca litorânea.

A população migrante passou então, a aglomerar-se nos terrenos de marinha, que na época não despertava qualquer interesse tanto do ponto de vista econômico quanto social, ocasionando assim o processo de ocupação do espaço urbano, desprovido de infra-estrutura e sem perspectivas de desenvolvimento social.

A sua relação com o espaço litorâneo vem apresentar-se de modo diferencial. Tentavam eles reproduzir naquela porção da cidade seu cotidiano do campo, “nos seus quintais ou mesmos nas ruas, mantendo hortas, fruteiras, criação de pequenos animais com porcos e galinhas pelos arredores da cidade” (COSTA, 1999, p.115). O sertanejo trazia consigo seu modo de vida e o representava no espaço da cidade, entretanto em colisão com o estilo de vida urbano.

A demanda dos migrantes à Fortaleza trouxe a tona políticas bem próximas com a que vimos recentemente nos grandes projetos de açudagem. Com o crescimento do volume de exportação/importação, houve a necessidade de ampliação das estradas de ferro e de um novo porto. Dessa forma o engenheiro Saturnino Brito planeja em 1892 a ampliação da estrada de Baturité (FERREIRA; DANTAS; EDUARDO, 2007), e em fins de 1870 ao termino das sessões *do Instituto Politécnico do Ceará* a fim de minorar os problemas porque passava a cidade é proposto em relatório as obras do porto de Fortaleza.

Nesse contexto, é criado também um novo código de posturas, devido às preocupações de ordem higienísticas e urbanísticas que tinham por objetivo salvaguardar o decoro, a moral e os bons costumes dados à explosão demográfica decorrente do êxodo rural naquele período. Num trecho desse código fica regulamentado que os dejetos fecais não poderiam ser despejados nas ruas, mas sim na praia do Porto das Jangadas, denominação antiga da praia de Iracema (ORÍÁ; JUCÁ, 1994).



-Figura 61-
EXPANSÃO URBANA DE FORTALEZA

Dissertação: **A cidade de Papel: Cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará**

Organizador: Fábio de Oliveira Matos
 Orientador: Fábio Perdigão Vasconcelos
 2009

Mapa construído sobre a "Planta da Cidade de Fortaleza", levantada por Adolfo Herbster em 1888.

Legenda

- Vila do Forte¹
- Expansão de 1810-1825²
- Expansão até 1850³
- Expansão até 1859⁴
- Expansão até 1875-1888⁵
- Malha Urbana Projetada⁶
- Praças
- Cursos Fluviais
- Praia
- Zona de Maré
- Dunas
- 1 Porto de Fortaleza
- 2 Igreja da Sé
- 3 Forte
- 4 Santa Casa
- 5 Cadeia Pública
- 6 Ceará Gás Company Limited

1:1300

¹ Baseado na "Planta de Fortaleza" (1726) de Manuel Francês e em MOTA SILVA (2005).
² Baseado na "Planta da Vila de Fortaleza" (1810) e "Planta de Fortaleza" (1825) ambas de Silva Pauet.
³ Baseado na "Planta da Cidade de Fortaleza" (1850) de Simões de Farias.
⁴ Baseado na "Planta Exacta da Capital do Ceará" (1859) de Adolpho Herbster.
⁵ Baseado na "Planta Topográfica de Fortaleza e Subúrbios" (1875) e "Planta da Cidade de Fortaleza" (1888), ambas de Adolpho Herbster.
^{1,2,3} Baseado em MOTA SILVA (2005)
^{3,4,5} Baseado em MENEZES (1992)

Tornava-se evidente o desinteresse do litoral por parte de grande parte da sociedade. Mesmo com os discursos médicos afirmando dispor o litoral fortalezense de excelentes condições climáticas para o tratamento de doenças respiratórias, a cidade ainda não se voltava definitivamente para o mar.

O porto à essa época, de tão acanhado, ganhou dos cronistas o apelido de *Trapiche do Ellery*, devido localizar-se quase na frente do seu dono – o inglês Henry Ellery –, na rua Senador Alino, esquina com a rua Dragão do Mar.

De 700 palmos de extensão por 80 de largura era freqüente a dificuldade nas operações de carga e descarga do porto. Espínola (2007) ao discorrer sobre a história portuária de Fortaleza revela que raros eram os sacos de farinha, por exemplo, que chegavam secos à praia ou ao interior dos navios, havendo a necessidade de ajuda das jangadas para o transporte porto-embarcação. Sobre esse fato Paulino Nogueira em suas notas sobre a *Fortificação em Fortaleza*, em 1888 escreve:

O Ex.mo Sr. Desembargador Antonio de Sousa Mendes, muito digno actual (*sic*) Procurador da Coroa (*sic*) nossa relação, tem-me referido mais de uma vez que, em 1846, quando acadêmico da Academia de Olinda, de viagem para sua província natal, o Piauí (*sic*), saltando no nosso porto, a jangada, ao aportar, ainda chegou a Fortaleza (NOGUEIRA, 1888, p. 124).

O *Trapiche do Ellery* era alvo constante dos jornais da época, no qual eram inflamados por importadores e exportadores, que acompanhavam o crescimento do problema sem assumirem responsabilidades. Isso se dava pelos grandes prejuízos com as exportações/importações ocorridos devido aos acidentes e da precariedade funcional do *Trapiche* (ESPÍNOLA, 2007).

A cidade crescia em direção ao sertão e para o oeste, assim como previam os planos já mencionados. Observando a figura 61 podemos perceber que um pequeno córrego a leste marcava o limite da proposta urbana de Herbster, ao contrário dos grandes loteamentos projetados na parte oeste da Cidade.



Fig. 62: *Trapiche do Ellery*, na década de 1890.
Fonte: Arquivo Nirez.

Visualizando as projeções urbanísticas até a proposta de 1888, podemos perceber também que após o período de seca, de 1877 a 1879, a proposta de Herbster tomou um outro rumo, com as áreas a serem habitadas sofrendo interferência a partir das construções dos abarracamentos, alojamentos destinados ao abrigo dos retirantes, que tendo como prioridade o afastamento da população das áreas centrais, não se adequando aos traçados do mapa.

Somente no final do século XIX houve uma proposta de construção de um novo porto para a cidade na enseada do Mucuripe, idealizada pelo engenheiro cearense Zózimo Basílio. Contudo, como afirma John Hawkshaw:

Fortaleza representa o centro comercial; a cidade, que é asseada e cômoda, já existe e dispense-se (*sic*) considerável capital em armazéns, prensas de algodão, repartições e edifícios para o comércio.

.....

É por isso que a Associação Comercial do Ceará tem toda a razão de opor-se à mudança do porto para o Mucuripe (ESPÍNOLA, 1978, p. 15).

John Hawkshaw, engenheiro inglês em visita a cidade para realizar estudos sobre a condição portuária do município, elabora em 1875 um projeto para o porto de Fortaleza (ver em anexo). Nesse novo projeto portuário, Hawkshaw propõe que o antigo molhe paralelo deva ser removido, a fim de permitir a passagem dos sedimentos. Propõe ele, caso o cais for insuficiente para a atracação, a construção de um molhe paralelo a praia, criando uma espécie de enseada artificial. É também de Hawkshaw a proposta do estabelecimento de uma linha de trilhos ligando o porto ao caminho de ferro de Baturité, além de um viaduto em *off shore*, para facilitar a passagem da sedimentação.



Fig. 63: Armazém na rua Costa e Silva. Era o sinal do dito crescimento econômico que tanto se divulgava no final do século XIX. Fonte: Arquivo Nirez.

As propostas do engenheiro inglês foram debatidas por todo o final do século XIX, findo resultar numa nova alteração no perfil da zona costeira na cidade. Em síntese, era essa a temática portuária que aportaria no século que se iniciava.

Novos rumores advindos da Europa começavam a chegar à cidade. O porto com sua tentativa de reforma fracassada prometia, com Hawkshaw, obter um novo rumo. A Cartografia passava a ter uma nova companhia para retratar o litoral de Fortaleza. O século da fotografia estava preste a desembarcar, e a cidade se tornava cada vez mais no palco das representações sociais como a conhecemos na atualidade.

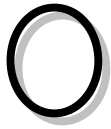
A cidade de papel

Cartografia e fotografia na formação
do espaço litorâneo de Fortaleza - Ceará



E AMEDEÉ MOUCHEZ A SABOYA RIBEIRO

2014



papel da imagem no início do século XX é tomado como sinônimo do real. A função por vezes poética pensada para a fotografia no século anterior, quer seja associada ao ofício das artes ou como instrumento de ilusão é modificada, sendo nesse novo período constantemente associada a sua capacidade de representar o infalsificável.

Da função de comprovante documental, com o início da exigência do retrato nos documentos de identidade, ao registro familiar, com a difusão dos retratos de família, a fotografia emerge junto ao novo século como uma forma de *comprovante da realidade*, de documento que evidencia desde o status familiar até mesmo a própria existência humana, sendo utilizado como o “atestado de uma vida e de uma riqueza perfeitamente representada através de objetos, poses e olhares”. (MAUAD, 1996, p. 76).

O herdeiro recém-nascido, a criança nos seus trajes escolares, o *debut* das jovens damas, o casamento, os filhos e até mesmo o corpo já sem vida: todas as etapas da vida projetam-se como momentos a serem *eternizados* num papel fotográfico. Por meio da fotografia os grupos sociais passam a moldar suas faces identitárias “sustentando representações que deverão ser aceitas pelos códigos culturais existentes no meio onde estão inseridos” (SOARES, 2007, p.19).

Recordando o que foi dito na segunda parte desta dissertação, acerca da história da fotografia, a origem dessa técnica não era nova, pois já remontava do início do século XIX. O desinteresse que esta vem a ter por quase todo aquele século deveu-se, além do alto custo de se produzir uma foto, a ampla concorrência com a pintura. No novo século, com os ditames do fidedigno, é retomado o instrumento fotográfico como a principal ferramenta de *registro da realidade*.

Esse interesse pela técnica fotográfica não era a única novidade no novo século. Em meados do XIX já se apresentava o nascimento de um período marcado por mudanças políticas, sociais e econômicas em escala



Fig. 64: Mulheres das famílias Caminha, Pompeu e Moreira da Rocha posando na Praia de Iracema na década de 1910.
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 79.

mundial. Com a descoberta dos derivados do petróleo e da eletricidade desdobra-se, além da descoberta de novas técnicas fotográficas, o surgimento do cinematógrafo, fonógrafo, telefonia, automóvel e diversos outros equipamentos que se tornariam signos da modernidade. A expansão da industrialização e da urbanização em conjunto com a formação de um mercado mundial foram os principais processos que contribuíram para esse desenvolvimento técnico-científico que impactou a vida social nesse período.

Nesse contexto de transição, a cidade passa a ser o cenário desses novos processos. Com o advento da modernidade a cidade passa a ser o lócus de convergência de diferentes mercados, de diferentes individualidades e de diferentes classes sociais (SOARES, 2006). Esse frisson que se concentrava nos centros urbanos não poderia ser passado despercebido pelas lentes fotográficas.

Tal como a Cartografia dominara o século XIX acerca da representação do urbano, os anos iniciais do século posterior foram marcados pela substituição da representação geral da cidade por imagens particularizadas do espaço urbano. A cidade passou a servir como modelo a ser fotografado na busca pela representação do novo cotidiano citadino. A representação do mundo tornou-se fracionada em pequenos fragmentos: toda paisagem surgia num papel padronizado de dimensões 9x14 ou 14x9.

Eram sinais das mudanças que ocorriam na sociedade. A descoberta dos derivados do petróleo e da eletricidade havia desdobrado na invenção, além, da fotografia, do cinematógrafo, fonógrafo, telefonia, automóvel e todo um novo universo de equipamentos que se tornariam símbolos da modernidade.

Esses novos ares não seriam diferentes no Brasil. Com a abolição da escravidão e a queda da monarquia, o país passou a inserir-se de forma mais efetiva no processo de expansão do capitalismo comercial, com significativos desdobramentos em sua organização social. Acentuaram-se os anseios de modernização do país, “ensejados pelo novo quadro sócio-econômico que se delineava e amparados nas idéias de progresso, disseminadas entre as classes dirigentes e setores médios intelectualizados” (SCHRAMM, 2001, p. 16).



Fig. 65: Cartão-postal colorizado a mão da rua Major Facundo, em 1910.

Fonte: Arquivo Nirez

Considerava-se como fundamental a vinculação do novo regime com os ideais progressistas das repúblicas capitalistas estrangeiras – que foi mesmo incluída até mesmo no lema da nova bandeira nacional (REIS, 1994, p. 9) –, contrapondo-se ao antigo regime, cujo vínculo fundamental era a escravidão, sinônimo de atraso econômico e social.

Os fotógrafos desempenham o papel de registradores desses novos ideais, produzindo imagens ligadas à *modernização* do indivíduo do século XX. Na espetacularização do Brasil, os fotógrafos tornam-se os detentores de uma prática cultural que materializava os ideais de progresso, novidade, modernidade e de aproximação para com as sociedades européia e norte-americana (SOARES, 2007, p. 18), por vezes trazendo uma determinada ótica que nem sempre versava com a realidade. Um olhar milimétrico de um país em atraso, mas que almejava um futuro que não condissesse com seu passado. Esse novo panorama de mudanças torna-se especialmente visível nos centros urbanos, cuja modernização consiste numa das metas das primeiras administrações republicanas.

Efetivamente, as principais cidades brasileiras na transição do século XIX para o XX foram cenários de intensos processos reformadores, refletindo a integração do país na economia capitalista mundial e aflorando um novo projeto de sociedade (SOARES, 2006). Em São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, por exemplo, ocorrem reformas urbanas nas áreas centrais e em seus espaços adjacentes, inseridos numa política mais ampla que buscava uma nova identidade coletiva para o país.

Fortaleza também vem fazer parte desse contexto de mudanças. Se já era notório o interesse de transformações da *forma urbis* pelos planejadores da cidade em meados do século XIX, o novo século traz consigo o projeto de construção de uma *nova cidade*, no contexto de transformações estruturais e adequações sociais. Em verdade pensava-se numa *nova cidade* com os mesmos ranços da antiga, porém retocada. A morfologia da estrutura urbana de Fortaleza se encontrava em intenso processo de transformação produzida a



Fig. 66: A loja “Torre-Eiffel”, na rua Major Facundo, no quarteirão entre as ruas Guilherme Rocha e São Paulo, fotografada do sobrado que ocupava o local do Hotel Savannah. Um toque europeu nas novas construções que despontavam na década de XX. Fonte: Arquivo Nirez



Fig. 67: II Exposição Regional, organizada no Salão do Photo Walter. Sentados ou de pé, fotógrafos e pintores posam para o registro fotográfico. Fonte: Salon..., 1924.

partir da ação de determinados setores da elite local, que pretendiam modernizar a forma urbana e adaptá-la as exigências funcionais da sociedade capitalista que se consolidava.

A semelhança como ocorria nas principais capitais brasileiras, em Fortaleza as imagens fotográficas desempenham a função de expositoras da cidade. Construídas principalmente sob o formato de cartões-postais as paisagens da cidade tomaram um novo status, tornando-se o símbolo da sociedade que almejava o moderno. A explosão desse modelo de correspondência em Fortaleza é fomentada pela liberação da produção dos bilhetes-postais pela indústria privada em 1889 (VELLOSO, 1999, p. 1). Esta modificação, na aparência pouco relevante, representou estímulo significativo ao seu uso, pois na parte antes destinada à mensagem, começaram a serem impressas gravuras dos mais diferentes tipos.

Com a popularização desse modo de correspondência, demorou pouco para que novos processos de produção de cartões-postais permitissem que imagens colhidas pela fotografia, e não mais pelo desenho, ocupassem todos os campos de uma das faces do papel. “Ilustradores, tipógrafos, famosos ou obscuros, célebres ou anônimos, passavam a revelar a arquitetura, a moda, os transportes, os estilos artísticos, o folclore e a religião, a exemplo do que acontecia em todo o mundo” (MIRANDA, 1985, p. 13).

As imagens da cidade passaram a servir como suporte para os desenhos que preenchiam as primeiras páginas dos principais periódicos da cidade àquela época, *Unitário* e *Correio do Ceará*, pois não havia sido desenvolvida técnica para transpô-las diretamente nas prensas de jornal. Foi somente entre a década de 1910 e 1920 que as imagens fotográficas alcançam os jornais, e não surpreendentemente, foi o formato das paisagens dos cartões postais que tomaram as páginas dos periódicos.



Fig. 68 (acima): Cartão-postal colorizado a mão da Rua Formosa (atual Avenida Barão do Rio Branco) em 1908 e fig. 69 (abaixo): Cartão postal do Mercado de Ferro, de 1899. Exemplos da representação de fragmentos de Fortaleza nos meios de correspondência. Fonte: Chaves et al, 2006, p. 84 e 158.



4.1. *Captain Amédée Ernest Barthélemy Mouchez*

O projeto de urbanização de Fortaleza, implementado em meados do século XIX, seguia um padrão de disciplina e repressão em nome da modernidade e civilidade que a cidade *precisava* adquirir. Entretanto, com a chegada de comerciantes e investidores oriundos de municípios vizinhos há um significativo aumento no comércio da cidade, propiciando a formação de uma nova classe social burguesa, mas sem grande prestígio junto à aristocracia tradicional fortalezense.

Com forte poder econômico, esse grupo de comerciantes e profissionais liberais formou a face de uma nova elite que buscava o reconhecimento dentre os demais da elite local, tentando mostrar-se distinta das classes sociais mais baixas. A partir da estratégia de associação com o poder público local, esse novo grupo adere aos costumes e hábitos divulgados como conceitos de modernidade e civilidade na intenção de se afirmar enquanto classe dominante.

Disseminando os anseios de modernização em aspectos diversos da vida urbana, a elite emergente de Fortaleza, inseridas nesse novo quadro sócio-econômico dos primeiros anos do século XX, passa a introduzir inéditas práticas sociais no que se refere ao convívio urbano e ao lazer, configurando-se, como afirma Ponte (1993) num “cosmopolitismo civilizatório” (P. 17).

Os setores dominantes produziram inédito mundanismo elegante [...]. Rompendo valores e costumes e costumes tradicionais, esse cosmopolitismo provocou novas relações e comportamentos pessoais e públicos, via europeização de condutas e transformação de eventos (como o carnaval) em espetáculos luxuosos (PONTE, 1993, p. 18).

Como meio de serem realizadas as melhorias pensadas para a Cidade, é solicitada intervenção pública em sua estrutura urbana, principalmente no tocante ao seu aformoseamento. Como forma de dar início a



Fig. 70: Cartão-postal do ajardinamento da Praça Marquês do Herval no início do século XX.
Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 71: Cartão-postal colorizado a mão do Jardim 7 de Setembro, em 1907.
Fonte: Arquivo Nirez.

tentativa de dar um novo perfil urbano à Fortaleza, começaram as reformas num dos principais centros de convivência da cidade: a Praça do Ferreira. Iniciada nos festejos de 7 de setembro de 1902 (GALENO, 1991), esta reforma se tornaria o ponto de partida das novas intervenções urbanas na cidade. De um vasto areal cercado por “mogumbeiras e cajueiros” (ADERALDO, 1989, p. 63) a praça se tornou um verdadeiro “jardim de encontros” (OLIVEIRA, 1997, p. 61).

O intendente Guilherme Rocha, responsável pela política de melhoria da aparência urbana da Cidade – como o ajardinamento de praças e das regras de asseamento dos seus cidadãos – expandiu a experiência tida no coração da cidade para suas artérias. Dos aspectos físicos (estrutura das ruas, posicionamento das residências, praças e teatros) aos aspectos sociais (indumentária, comportamento, circulação), nada passou sem um *retoque*.

Aos poucos a Cidade se caracterizou como um misto de crescimento urbano e de aumento da população e da pobreza, dado pela atração que a cidade exercia aos migrantes sertanejos, impulsionando no âmbito da elite local a busca por elementos diferenciadores do restante dos cidadãos, que visassem realçar perante os demais seu status social.

Das mudanças significativas que ocorriam na experiência cotidiana da sociedade fortalezense, Machado Júnior (2007, p. 12) questiona se a modernização dos espaços correspondia à modernização das representações do urbano. Podemos assegurar que o discurso da época geraria uma influência na construção da cidade real, na concretização de seus signos e de sua identidade. No sentido lúdico, as imagens fotográficas tornaram-se amplamente utilizados na imprensa, após o domínio da técnica da reprodução fotomecânica, compondo o conteúdo propriamente dito dos meios de comunicação escritos, tomando o papel de *Habetur pro veritate*¹⁸ dos

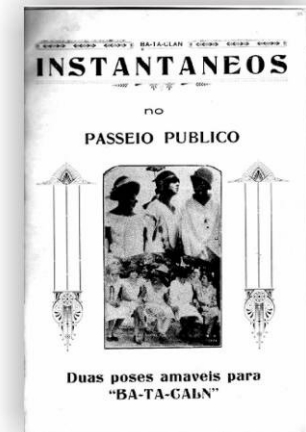


Fig. 72: “Instantâneos”, sessão destinada a fotografia na Revista BA-TA-CLAN
Fonte: No passeio..., 1926.

¹⁸ Provérbio, originado do latim, que significa “ter-se por verdade”.

periódicos, transportando a Cidade diretamente nas capas dos principais jornais e revistas da época, como o *Bata-clan*¹⁹, *A Jangada*²⁰, *Verdes Mares*²¹, *Ceará Ilustrado*²², *Unitário* e *O Povo*.

Nas páginas dos jornais as fotografias revelavam, em sua superficialidade, um código cultural que aparentemente encontrava-se implícito na cidade. Essas imagens determinavam as maneiras pelas quais determinados grupos sociais buscaram representar visualmente as novas formas de comportamento vigentes àquela época.

Na imprensa as imagens fotográficas permitem que sejam questionadas as mudanças no ambiente urbano da cidade e as novas formas dos indivíduos se auto-representarem: como se expõem em público, como se movimentam dentro destes espaços e como interagem com seu grupo (MACHADO JÚNIOR, 2007, p. 13). Elas também trazem aos iletrados uma oportunidade de acesso a informação sobre a Cidade. Dessa forma, com o surgimento da leitura visual proporcionada pela fotografia, Fortaleza torna-se mais acessível à grande parcela dos que coexistiam no espaço urbano citadino.

É desse período a visita do *captain* Amédée Ernest Barthélemy Mouchez. Madrileno com carreira na marinha francesa, inicialmente ocupou-se em estudos hidrográficos ao longo da costa da Coréia, China e América do Sul. O viajante aperfeiçoou a prática do levantamento marítimo e terrestre, além da adaptação de instrumentos para uso naval, sendo especialmente preocupado com os problemas de determinação de longitude, desenvolvendo a utilização do teodolito (SIMPKINS, 1981, p. 194).

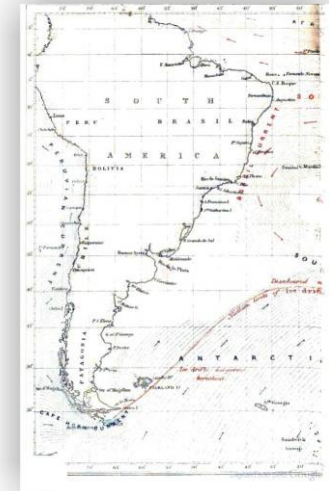


Fig. 73: Mapamento sul-americano do "Nautical Directory for the South Atlantic".
Fonte: Findlay, 1867, p. 138.

¹⁹ Periódico destinado ao público feminino, publicado aos sábados, de propriedade da *Empreza Cearense de Annuncios*. Iniciou em 1926 e durou apenas um ano, compreendendo 19 números.

²⁰ Periódico dedicado a arte, literatura, atualidades, publicação quinzenal, de propriedade da *Typ. Renascença*. Funcionou de 1925 a 1927.

²¹ Periódico de divulgação do Grêmio José de Alencar, fundado pelos alunos do Colégio Cearense Sagrado Coração. Funcionou entre as décadas de 1920 e 1940.

²² Periódico independente local, de propriedade de Demócrito Rocha. Funcionou entre os anos de 1925 a 1926.

Ao atingir o posto de capitão em 1867 Mouchez incorporou-se ao *Nautical Directory for the South Atlantic*, comandada por Alexander G. Findlay, e embarcou numa série de expedições que resultou num estudo sistemático da costa da América do Sul e de parte da África (FINDLAY, 1867, p. 3). Nessa empreitada, o *captain* visita pela primeira a costa fortalezense, descrevendo-o como sendo:

[...] formado por pesados campos de areia, sob a forma de um quadrado com quatro grandes ruas, tendo ruas adicionais ao lado da praça. O forte, a partir da qual deriva o nome do local, fica numa colina arenosa próxima a cidade, continuando com uma rampa em direção ao mar. Não há nada convidativo que dê preferência a este local; não tem rio, nem grande porto, e a praia possui um solo ruim; os ventos são violentos, e no recife oferece muito pouca proteção aos navios que ancoram dentro dela [...]. A praia é íngreme, o que torna a navegação perigosa para a passagem de um barco na tomada da costa, e o desembarque é particularmente inconveniente. A ancoragem do terreno é mau exposta; os ventos estão sempre em direção Sul-Leste e variam bastante, quase não podendo um navio trafegar pela costa (FINDLAY, 1867, p. 272)

Em 1899 Mouchez inicia o projeto de um novo atlas náutico, retornando à Fortaleza. É desse período a elaboração de uma carta da zona costeira da cidade, onde há um visível interesse da área adjacente ao porto. Na planta é possível perceber também a ampliação do espaço urbano de Fortaleza se comparado a planta de Herbster, podendo ser observado a estrutura citadina que surge com o novo século, a zona *litorale naturale* à oeste da capital e o trapiche.

Este levantamento contribuiu para os estudos entorno da construção de uma nova zona portuária da cidade, dado as limitações que a atual possuía para a expansão fortalezense. Muito se falava das deficiências que o desembarcadouro de Fortaleza possuía, dificultando o processo de embarque e desembarque de cargas e passageiros. Observando a carta de Mouchez podemos perceber o porto instalado em zona da plataforma continental rasa, apresentando um calado pequeno, variando entre 3 e 7 metros, no qual impedia a ancoragem de navios de grande porte, que enfrentavam uma enseada aberta e mal protegida dos ventos.



Fig. 74: O pintor Vicente Leite em exposição de pinturas e fotografias no Club Iracema. Pela primeira vez em Fortaleza, as imagens recebiam iluminação especial, elétrica, enquanto a iluminação pública ainda fosse à base de gás carbônico.
Fonte: Pintura..., 1925.



Fig. 75 "Carta Náutica da Cidade de Fortaleza", do Captain Amedée Monbez, em 1899. Fonte: Biblioteca Pública Manoel Pimentel

É destaque nesse período a instalação de novos equipamentos urbanos, como a pedra fundamental do *Theatro José de Alencar* em 1896, sendo concluído em 1910, vindo reforçar o modo eclético de progresso e o ajustamento às chamadas civilizações européias de maior prestígio (CASTRO, 1987, p. 211). Complementam-se a esses novos equipamentos as inaugurações em 1897 do antigo *Mercado de Ferro* e em 1902 do *Parque da Liberdade*, em referência à libertação dos escravos no Ceará (MENESES, 1992).

Apesar da nova estrutura urbana que emerge na cidade com o início do novo século, as preocupações no em torno de seu planejamento, a longo prazo, é deixado em segundo plano, favorecendo o interesse imediato de dotar o urbano com melhorias estéticas, que visualmente trazia uma nova forma de percepção do município para seus cidadãos.

A exceção da representação de Mouchez, raro se tornou a cartografia de Fortaleza nos anos iniciais do século XX. Apenas a zona costeira ainda despertava algum interesse para o planejamento, fato ligado às necessidades despertadas com a construção de um novo porto, como será visto mais adiante. A cartografia passava a ser substituída pela fotografia como forma de reprodução do espaço urbano. Se de positivo o período *Belle Époque* trouxe consigo o aformoseamento da cidade, podemos afirmar também que tal período trouxe consigo a despreocupação com o direcionamento da expansão de seu espaço urbano, o olhar para o futuro cidadão que se tornara uma marca no século anterior.

No contexto das reformas urbanas percebe-se a estratégia de isolamento da classe abastada. Ao exigir padrões culturais de acesso às praças e clubes, esses locais passaram a servir como espaço para a busca da autoafirmação da elite cidadina.

As estratégias de diferenciação podem ser percebidas no forte investimento em locais de lazer, tanto *públicas* quanto *privadas*. Objetivando acolher essas novas formas de convívio social, os abastados passam a criar novas áreas para seu deleite exclusivo. Ponte (1993), Freitas (2005) e Girão (1950) destacam a inauguração



Fig. 76: Cartão-postal da fachada do Cine Moderno no período de sua inauguração.

Fonte: Chaves et al, 2006, p. 143.

do *Clube Iracema* (1884), a *Associação Comercial do Ceará* (1903), o *Clube dos Diários* (1913), o *Clube dos Príncipes* (1924), o *Theatro Polythema* (1911), o *Cine Theatro Majestic* (1917) e o *Cine Moderno* (1922). Sendo áreas de acessos restritos, tomados pelo viés da segregação, visavam atender os “interesses de classe e a necessidade de lazer e sociabilidade dos segmentos burgueses afluentes” (PONTE, 1993, p. 135).

No contexto de ocupação de novos espaços, o interesse pelo espaço litorâneo estava prestes a ser modificado. Apesar de ser marcante o isolamento da zona costeira no início do século XX, ao se inserir nos novos ares pelo qual passa a cidade e com a ampliação do alcance da ciência no convívio social, aos poucos o imaginário social fortalezense sobre o ambiente costeiro é modificado.

O ponto de partida deu-se com a eclosão da opção de Fortaleza como área para o tratamento de doenças respiratórias, sobretudo a tuberculose²³. Com o clima ameno sendo o principal receituário dos médicos da época, a qualidade climática de Fortaleza o tornava nacionalmente conhecido. Com a média da temperatura anual em 26,7°C (máximas de 30,4°C e mínimas de 26,7), pressão barométrica com média de 762,4, umidade relativa de 72,6 e 998mm de chuvas anuais (STUDART, 1997, p.7), Fortaleza é tomada por doentes em busca de tratamento. No litoral, principalmente na atual praia do Meireles, são criados sítios para o tratamento da tuberculose (DANTAS, 2002, p. 35).

Associada as práticas terapêuticas, o Meireles também se especializa em sítios para banhos de mar, dado o discurso médico que associava os banhos de água salgada para o tratamento de doenças mentais. No entanto Dantas (2002) assegura que:

Independente de sua importância na época, mencionada prática [os banhos de mar] não adquire as mesmas dimensões dos banhos de mar na Europa, provavelmente por causa da fraca ênfase que lhe é dada pelos



Fig. 77: Imagem da orla do Meireles no início da década de 1920. Fonte: Arquivo Northon Filho.



Fig. 78: Caminhadas na Praia do Peixe na década de 1920. Ao fundo percebe a construção dos primeiros bangalôs. Fonte: Arquivo Nirez.

²³ Sobre o assunto conferir a bibliografia do Dr. Eustório Wanderley Correia Dantas sobre a maritimidade em Fortaleza.



1-Grupo de Pessoas em frente ao Palácio Municipal em 1907



2-Visão geral do Palácio Municipal em 1907



3-Visão geral do Palácio Municipal em 1907



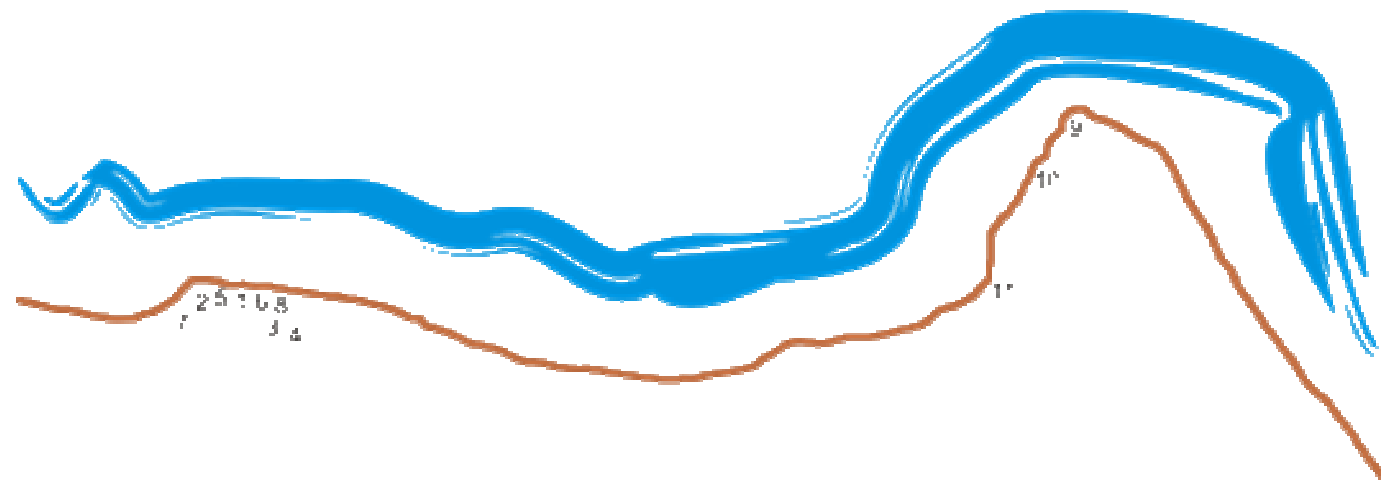
4-Trabalho dos Lavadeiros no Piauílham



5-Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção em 1907



6-Visão geral do Largo do São Paulo em 1907



7-Beira-mar em 1907



8-Visão geral do Palácio Municipal em 1907



9-Visão geral do Palácio Municipal em 1907



10-Visão geral do Palácio Municipal em 1907



11-Vista do Forte de Nossa Senhora da Assunção em 1907

Litoral de Fortaleza no início do século XX

Elaboração:
Sérgio S. S. S.
1999

discursos médicos. No Ceará, perde em importância, se comparada com os discursos versando sobre as qualidades curativas do clima, especificamente no tratamento das doenças respiratórias (P. 35).

O periódico *O Nordeste* retrata outra prática realizada na zona costeira, associada à recreação e ao lazer: eram as serenatas, que aproveitando a paisagem dos campos de dunas e as noites de lua cheia, eram realizadas timidamente nas praias da capital.

Oh que bello é o som que surge de tão distante em nossa cidade! Daquelas dunas brancas como o céu surge uma canção que vem encantando as noites daquelas moças, que observam atentas o murmurar que vem com o vento, como se a própria lua viessem a cortejar. Procuram-se pelas ruas os autores do belo som ouvido na noite do dia 15 (NO CEARÁ..., 1922, p. 7).

No entanto, os banhos de mar terapêutico, o tratamento de doenças respiratórias e as serenatas não inseriram a imagem praiana no cotidiano fortalezense. Alguns livros sobre o assunto como o de Dantas (2002) e Fernandes (1977) afirmam que isso se deveu pelos seguintes motivos: a) os banhos de mar como finalidade terapêutica não adquiriram grandes dimensões devido a pouca ênfase dada pelos discursos médicos; b) o tratamento da tuberculose tinha finalidade estritamente médica, além de não ocorrer exclusivamente nas zonas de praia, pois há registros de tratamentos em cidades como Iço, Quixadá e Quixeramobim, e c) as serenatas eram atividades pontuais de lazer que estavam associadas mais ao ambiente desafiador que a costa propunha do que a uma atividade marítima poderia propor.

As caminhadas na praia também surgem no contexto de novas práticas no litoral em Fortaleza. Emergindo como uma proposta para a fuga da turbulência da cidade, a praia surge como um convite a meditação e ao descanso. Como nos mostra a revista *Ba-ta-clan*:

Nada mais suave á alma que não perdeu de todo a sensibilidade, que um passeio á praia por uma noite enluarada.



Fig. 80: Uma outra imagem de caminhadas na praia do Peixe na década de 1920. Ao fundo nota-se o movimento portuário
Fonte: Arquivo Nirez.

.....

O mar, com seu rugir contínuo e sua tristeza eterna, é a grande atracção (*sic*) das almas solfredoras (*sic*). É o refúgio santo daquelles (*sic*) que sentem, em certas ocasiões (*sic*), o horror da humanidade. Há gente que mais necessita de se encontrarm só, meditando, que mesmo de alimento para o corpo.
(NA PRAIA..., 1926, p. 13)

A praia aparece como lócus de reflexão enquanto *ser estranho*. Recordando o pensamento europeu enquanto ambiente inóspito que outrora já havia sido associado ao mar, este passa a gerar um novo recanto para a meditação em Fortaleza. Chegando a insinuar uma proposta dicotômica entre cidade e mar, o artigo segue retratando a tomada da evasão para o litoral:

[...] deixei a praça do Ferreira, abandonei o rumor da avenida, buscando a solidão da praia, o silêncio da noite, como a creança (*sic*) medrosa a protecção (*sic*) materna. Dormi pelo caminho, numa lethargia que sucede sempre, as grandes emoções. Mal sentia o baloiçar do carro. E, despertando, tive quase um susto com a mudança de cenário (*sic*): era um contraste o panorama que se descortinava a meus olhos com a praça movimentada...

Uma faixa de praia pulverizada, orlava um inmenso (*sic*) prato de esmeralda liquida. Extranha (*sic*) sensação de frio percorreu-me o corpo... Fechando a borda do paletot (*sic*), enfiei-me pelo areal silente, indo sentar-me sobre uma jangada, poisada (*sic*) no barranco, como enorme passaro nocturno (*sic*), é espera da manhã. A lua derramava no dorso luzidio do mar um pranto copioso, deito de luz e calma... deixei-me carregar pela aza do pensamento e sonhos vieram e quadros reproduziram, num desfilar variado e continuo [...] (NA PRAIA..., 1926, p. 13).

Era o início de uma nova linha de pensamento associado ao mar que desembarcava na Cidade. A caminhada na praia desencadeou um novo frisson no espaço costeiro em Fortaleza, como será visto mais adiante. Enquanto isso, dado a ampliação do discurso científico e a modernização dos equipamentos urbanos, os abastados também aproveitaram os periódicos que a todo o momento afluíam na capital para fazer críticas sobre a realidade do perfil urbano de Fortaleza. Lixo, precariedade da qualidade e quantidade de linhas de bonde, mendicidade nos parques públicos: as manchetes dos jornais evidenciavam a contradição entre a realidade social e o projeto de sociedade veiculado no seio dos discursos dos cidadãos.

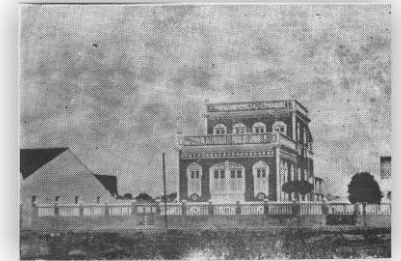


Fig. 81: Vista do palacete da família Moreira da Rocha em Jacarecanga na década de 1920.
Fonte: Arquivo Nirez.

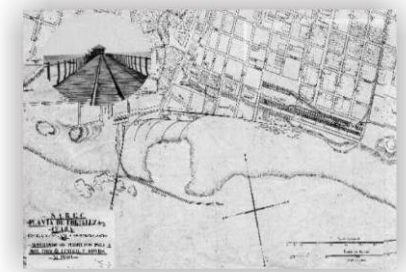


Fig. 82: Imagem da localização do novo porto de Fortaleza.
Fonte: Arquivo Nirez.

Nesse movimento, decorrem as mudanças de uso do espaço de Fortaleza. O Centro – local de moradia da maioria da população abastada – passou a concorrer com a formação de bairros nas suas cercanias, como o Jacarecanga e o Benfica, na intenção de se distanciarem da efervescência e do tumulto que aquela parte da cidade passava a exercer. Era a intensificação do processo de segregação “com o aparecimento dos bairros dos ricos, dos remediados, dos pobres e dos muito pobres” (CASTRO, 1987, p. 234). Inserido no contexto de expansão a zona costeira passa a atrair múltiplos olhares. A área compreendida pela Praia do Peixe também vem apresentar-se como local para o refúgio dessa parte da sociedade.

4.2. Domingos Sérgio de Sabóia e Silva

Antes de discorrer sobre o período de tomada da ocupação e urbanização do litoral de Fortaleza é imperativa a compreensão de como estava a questão portuária na cidade. Com a busca pelos ditames da “ordem capitalista, republicana e racional” (SCHRAMM, 2001, p. 21) é dado início a construção de um novo porto. Instalado no bairro da Prainha e construído em paralelo com o novo prédio da alfândega, o referido foi projetado por John Hawkshaw com execução confiada à sociedade inglesa *Ceará Harbor Corporation Ltda* (PONTE, 1993, p. 35).

As preocupações em dotar uma cidade de melhores instalações portuárias vinculavam-se ao momento em que esta vem se firmar como entreposto comercial no final do século XIX, com a função de escoadouro, principalmente da produção de algodão, café, couro e cera de carnaúba (PASSARAM..., 1926).| A construção desse novo porto viria a ser importante também no processo de independência definitiva da cidade com o porto de Recife, pois até então as principais relações comerciais da capital cearense ainda dependiam daquela zona para se efetivarem (RODRIGUES; SOUSA FILHO, 2007, p. 46).



Fig. 83: Construção da Ponte Metálica.
Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 84: Ponte Metálica no período de sua construção.
Fonte: Arquivo Nirez.

As condições dos ventos e a força da maré entre os anos de 1899 e 1900 impediram a concretização do projeto de Hawkshaw, no final “reduzido a mero paredão sem utilidade, batido impetuosamente pelas vagas furiosas” (GIRÃO, 1997, p. 213). Um novo projeto portuário teve que ser modelado para que fossem retomadas as atividades de volumes e pessoas no porto. Para tanto coube ao engenheiro Domingos Sérgio de Sabóia e Silva estudar e projetar o melhoramento do Porto de Fortaleza.

Sobre o projeto de Sabóia e Silva, este constou na construção de um modesto desembarcadouro batizado de Ponte Metálica, sendo protegida por um quebra-mar e construída com estrutura de ferro e piso de madeira. Levantada entre 18 de dezembro de 1902 e 26 de maio de 1906, sendo montada sob a direção do engenheiro cearense Hildebrando Pompeu e o escocês Robert Graw Blasby (ESPÍNOLA, 1978, p. 8) esta foi a primeira grande obra guardada pelas lentes fotográficas da cidade.

Com todas suas etapas de construção registradas, a ponte Metálica – em conjunto com a reforma da Praça 7 de Setembro – serviu como modelo de estrutura moderna a ser espelhada pelos seus cidadãos, com suas imagens espalhadas em forma de cartão postal por toda cidade.

A construção da ponte Metálica resultou principalmente das conquistas de Fortaleza em sua inserção no contexto da expansão econômica que ocorrida pelo mundo, no qual emergia a necessidade de maior abertura com o estrangeiro (VIEIRA, 2002). Fortaleza, porém, permanecia com dificuldades de expandir seu volume de trocas comerciais por intermédio do porto, pois ainda era inviável a atracação de navios maiores no cais da cidade.

Estudos continuavam a admitir as deficiências naturais de um porto na praia do Peixe, ressaltando as qualidades portuárias na costa do Mucuripe. Porém, não havia o interesse de se levar o porto para longe da cidade, dado ao custo elevado que a construção de uma nova zona portuária poderia acarretar para os cofres públicos. Assim, o discurso para a permanência do antigo porto foi feito afirmando que a ausência de arrecifes



Fig. 85: Guindastes da Ponte Metálica.
Fonte: Arquivo Nirez.

para controlar a arrebentação das fortes ondas do Mucuripe impediria a atracação de navios (JUCÁ, 2000, p. 122).

Rodolfo Espíndola, em clássico livro intitulado *O Porto de Fortaleza*, narra as desventuras geradas naquela zona portuária, com os passageiros desembarcando em pequenos barcos, sendo carregados pelos catraieiros até a terra firme, onde não conseguiam escapar dos constantes banhos das ondas (ESPÍNOLA, 1978, p. 9). Apesar das precariedades, o porto vai se configurando como uma das principais pilasstras da sociedade de anseios cosmopolita que emergia na Cidade.

No entanto a presença dos cidadãos nas áreas próximas ao desembarcadouro era evitada, devido às características repulsivas que esta zona proporcionava. Como toda zona portuária, o de Fortaleza convivia com suas imediações ocupadas principalmente por atividades de meretrício, basicamente prostíbulos, bares e estabelecimentos de jogatina para o entretenimento daqueles que vinham com os navios de carga. O restante permanecia ocupado por favelas (SILVA, 1992, p. 37) com suas moradias de tipologia tipicamente interioranas e pelas colônias de pescadores, nas áreas que compreendem os atuais Pirambu, Iracema e Mucuripe.

Essa cidade de contrastes – com uma zona central transformada num imenso canteiro de obras, rica de serviços, empregos e lazer, e um entorno formado por um substancial cinturão de pobreza – decomporia o projeto *belle époque* pensado pelos abastados da cidade.

Com o crescimento urbano de Fortaleza, os mais pobres, que além de viver literalmente à margem da civilidade – habitando as imediações do Centro –, passaram a buscar essas novas áreas urbanizadas que haviam sido construídas para o deleite dos ricos. As principais áreas de lazer passam a conviver portanto com a constante presença de mendigos. Tal situação contribui para trazer o litoral fortalezense em evidência, com a praia sendo o lócus dos discursos sobre as normas e condutas da civilidade fortalezense, como pode ser observado nas leituras dos periódicos no início do século XX.

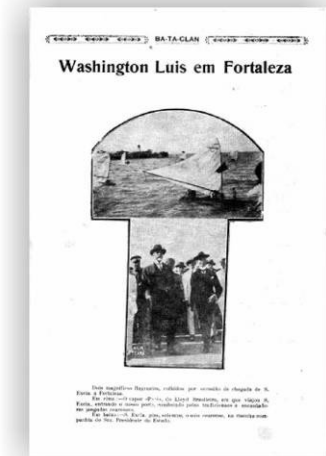


Fig. 86: Página da Revista BA-TA-CLAN retratando a visita de Washington Luis à Fortaleza. Na imagem acima percebe o vapor Pará sendo escoltado pelas jangadas próximo ao porto de Fortaleza. Até o então presidente da República aventurou-se nas jangadas para desembarcar na cidade. Fonte: Washington..., 1926.

Analisando na atualidade os discursos jornalísticos daquela época, que traziam em evidência o lado dos mais abastados, torna-se óbvio no que essa dualidade entre ricos e pobres resultaria: a construção de uma classe intelectual rica que estava mais preocupada com os problemas dos seus do que propriamente interessada em noticiar as inquietações da maioria da cidade.

Nesse contexto um curioso fato torna-se perceptível, pois enquanto os jornais estampavam por toda a cidade notícias denunciando a *invasão* da pobreza nas ruas da capital cearense (*Como estão nossas ruas?*, Correio do Ceará de 21/09/1908; *Não há Fortaleza como outrora*, Correio do Ceará de 15/05/1909, dentre outros), as lentes fotográficas de Fortaleza não avistavam essa nova paisagem da cidade. As intencionalidades daqueles que produziam as imagens dos periódicos tornava-se evidente, pois não há fotografias ou qualquer outra alusão visual nas páginas dos jornais que associassem os enfrentamentos pelo qual passava Fortaleza. Os periódicos denunciavam, mas as imagens não poderiam conviver com o sonho afrancesado que permeava o restante do jornal.

Assim, no interior dos discursos dos abastados são intensificados os anseios de saneamento e normalização social da cidade. Essa *política emergencial* surge devido ao inchaço populacional, que acentuou os problemas de higiene pública por vários pontos de Fortaleza.

Com a crescente presença dos pobres nas ruas da Cidade, são implementadas ações de disciplinarização social e de intervenções médicas, tais como obras de saneamento, regulamentação e fiscalização do asseio pessoal, asilamento de loucos, vacinação em domicílio, e práticas assistencialistas e policiais sobre o contingente de miseráveis (PONTE, 1993, p. 17). No momento de maior crise urbana já passada por Fortaleza até então, a zona costeira passa a desempenhar papel fundamental para uma nova configuração urbana.



Fig. 87: Perfil portuário no início da década de 1920.
Fonte: Arquivo Nirez

4.3. Gustavo Dodt Barroso

Já vimos anteriormente o processo de despertar para atividades associadas ao lazer, ocorridas no litoral brasileiro em fins do século XIX. Assim como *A Eneida* foi a propulsora da busca pela paisagem litorânea na Europa, as artes em Fortaleza desempenharam papel semelhante, divulgando tanto a paisagem costeira quanto a cultura à beira-mar.

No início do século XX o ambiente litorâneo tornou-se freqüente no cenário da literatura regional cearense. Se outrora o mar consistia basicamente na visão alencarina de *Iracema*, a partir de 1900 surgiram diversos autores que vêm versar sobre o ambiente costeiro. Dentre esses, Gustavo Barroso ganha destaque como o *maior escritor litoranista* de Fortaleza.

Professor, advogado, folclorista e cronista, Gustavo Dodt Barroso dedicou boa parte de seus 128 livros a ressaltar o litoral e sertão cearense, sendo convidado a fazer parte da Academia Brasileira de Letras em 1923 (CYTRYNOWICZ, 1992, p. 13). Sem negar as obras sertanistas do autor, como *Alma Sertaneja* (1923) e *O Sertão e o Mundo* (1924), é ampla obras que versassem sobre a vivência do cotidiano costeiro.

Nos seus enredos, Barroso buscou descrever a paisagem litorânea de Fortaleza, como as ondas, a praia, os coqueirais e as dunas. Essas paisagens narradas com proeminência foram freqüentemente utilizadas pelo autor como palco para a movimentação de seus personagens.

O romance *Mississipi*, ambientado na Fortaleza da década de 1910, apresenta um relato detalhado sobre o modo de como eram realizados os primeiros banhos de mar como forma de lazer na cidade:

E as famílias aproveitavam a pouca claridade das ruas e a muita claridade das praias para tomarem banho de mar... Meninas, moças e senhores, acompanhadas de mucamas e moleques, guardadas pelos homens da casa, de cabelos caídos aos ombros, saia e blusa, arrastando chinelos, desciam pelas ladeiras do Gasômetro, da rua de Baixo, do Boris e da Conceição para as praias da Alfândega e do Pocinho (BARROSO, 1961, p. 159).



Fig. 88: Moças após o banho de mar caminhando pela praia no início da década de 1930..
Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 89: Vista do Poço das Dragas a partir do Forte de Nossa Senhora da Assunção no final da década de 1920.
Fonte: Arquivo Nirez.

Enquanto Barroso narrava as venturas do cotidiano da cidade, o autor também trazia ao longo das páginas do *Mississipi* um panorama da eclosão dos banhos de mar. Homens, mulheres e crianças tinham na praia do Gasômetro seus momentos de lazer e descanso, transformando aquelas águas num ponto de encontro da cidade. O próximo trecho retrata como as famílias aproveitavam as noites de lua cheia para aventurarem-se nos banhos de mar:

Na primeira, sobre o costão arenoso, alinhava-se uma dezena de barraquinhas de madeira, construídas por gente de recursos, nas quais se operava a mudança de roupas. Quem não possuía um desses refúgios, despia-se e vestia-se na própria praia, por trás duma empanada de lençóis estendida pelas criadas. (BARROSO, 1961, p. 158).

No mesmo livro Gustavo Barroso narra outro uso que a praia possuía no contexto de higienização empreendida na cidade. O governo local associando à busca de mais um local para o depósito de lixo, que aumentava de volume proporcionalmente à sua população, com a necessidade de um melhor acesso à praia, cria uma rampa feita com os detritos:

A rampa foi um tesouro que sua inventiva descobriu. Chama-se assim o largo declive da colina sobre o qual se edificava a cidade, compreendido entre a muralha negra do lado oeste do gasômetro e as primeiras casinhas do Arraial Moura Brasil, nas faldas do Morro do Croata, tomando toda a frente da Cadeia Pública. Determinara a Intendência aterrâ-lo com o lixo urbano. Todas as manhãs, de nove às onze, as carroças vinham despejá-lo (BARROSO, 1961, p. 108)

Mississipi também trata do porto, aqui chamado de Guardamoria:

Além da Alfândega nova, montado sobre estacas, ficava o trapiche da Guradamoria. Nas grandes marés de agosto, as ondas venciam o costão arenoso e se espalhavam debaixo daquela comprida construção de madeira pintada de azul. Corria paralela, vencendo um maceió do poço da Draga, último vestígio do projetado porto, uma grande ponte de ferro, que unia a Alfândega ao quebra-mar atolado no areal. Em



Fig. 90: “Jangadas para o Mar”, de Raimundo Cela.
Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará..

frente ao café, uma grande área plana atapetada de capim de burro e salsas floridas de roxo se atulhada com o material rodante, caldeiras e guindastes das obras portuárias interrompidas, paraíso da meninada vadia (BARROSO, 1961, p. 161)

Outro significativo livro deste autor é *Praias e Várzeas*, de 1915, constituído por uma série de histórias tendo o ambiente litorâneo como pano de fundo. Num dos contos deste livro, intitulado *Velas Brancas*, o protagonista é Matias Jurema, um velho pescador do Meireles, área ainda distante das veias urbanas de Fortaleza. Nessa história, Barroso narra de forma romanceada a relação una do jangadeiro com seus equipamentos de pesca, detalhando-os de modo minucioso: os samburás, a tarrafa, as poitas, os tauaçus, as quimongas e principalmente a jangada.

Percebemos o destaque dado pelo autor à vivência dos pescadores no litoral fortalezense, retratando o conflito silencioso destes com a solidão, o trabalho e o mar. Partindo do cotidiano do jangadeiro, *Velas Brancas* constrói uma imagem de valentia que muito se assemelha com outra figura cearense, o vaqueiro.

A descrição da paisagem costeira em *Finados*, outro conto do livro *Praias e Várzeas*, é destacada: os coqueirais frondosos, a praia de areias brancas e as coloridas velas abertas das jangadas na água verde do mar serviam como um convite à descoberta desse pitoresco ambiente.

Em *Finados*, Barroso narra também um mito característico do folclore cearense ligado a antiga simbologia repulsiva do mar, tratando da lenda de que quem fosse pescar no dia de finados estava fadado a não voltar a terra firme, morrendo em meio as “assombrações dos defuntos no mar” (BARROSO, 2000, p. 35). Representado na figura de um pescador chamado Lucas, este no ímpeto de afrontar a morte, aventura-se nas águas do mar fortalezense num dois de Novembro. Ainda resguardando ecos de um passado não tão distante, associando o mar ao medo, a morte e ao desconhecido, Barroso conclui seu conto firmando o teor arcano do



Fig. 91: “Jangadeiro olhando para o mar”, também de Raimundo Cela.
Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará



Fig. 92: “Rolando para a terra”, de Raimundo Cela.
Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará.

ambiente litorâneo, pois, no dia seguinte ao dia de finados, jangadeiros encontram restos de uma jangada e no meio deles, espetado em pontas finas de rochas lodentas, o cadáver de Lucas (BARROSO, 2000, p. 35).

É interessante observar que ao descrever a vivência litorânea, Barroso intercala em suas histórias a repulsão e a atração que aquele ambiente exercia nos seus freqüentadores, representando bem o momento pelo qual passava o mar no imaginário dos cidadãos. Outro exemplo que retrata bem esse caso é o conto *Naufrágio*. Nele o mar inicialmente visto com uma aparente tranqüilidade vai adquirindo ares de tragédia:

Primeiro algumas rajadas d'água imprevistas, depois outra rajada, a neblina, a chuva [...] e o iate virava de bordo no espumejar da vaga. Os ventos se tornam fortes, terríveis, a crescer numa gigantesca velocidade. Finalmente houve uma grande pancada. Dois homens, cuspidos n'água, debatiam-se em desespero [...]. O barco foi-se afundando, afundando. De manhã boiavam cadáveres e fragmentos de tábuas ao sabor das ondulações (BARROSO, 2000, p. 42-44).

Outro autor que traz um fragmento interessante sobre o cotidiano litorâneo do litoral da cidade é Rodolfo Teófilo. O escritor traz no seu livro, intitulado *O Paroara*, as retratações da vivência dos que desembarcavam na costa fortalezense:

O embarque foi uma luta com aquele mar indomável de costa nua e brava. Empolado, erguia. Vagalhões que rolavam de praia afora, levando de rojo tudo o que encontravam em seu caminho. Os remadores, quase no seco, agüentavam os botes que a maré forcejava para atirar sobre a praia.

Enquanto uns guardavam os batéis, outros embarcavam os passageiros, que levavam montados nos ombros.

Os botes carregados acima da lotação largaram. Foi labuta sem tréguas de um instante a passagem da rebenação.

As embarcações andaram bem uns quinze minutos aos trambolhões trepadas (*sic*) na crista dos vagalhões, até que se safaram, menos a em que ia João das Neves. Esta recebeu um ralo de mar que se lhe acaçapou na proa, inundando-a e pondo-a no fundo. Os passageiros, todos sertanejos e bons nadadores, meteram o braço n'água e chegaram em terra, primeiro do que os remadores. Salvaram-se, porém, com a roupa do corpo. Nenhuma maca veio à tona d'água!

João Bazófia, que dirigia o embarque, muito acostumado a ver estes desastres, tão comuns no porto do Ceará, limitou-se a dizer ao Pedro Embarcação:

- Por uma nau se perder, as outras não deixam de navegar; leve a gente pra bordo na sua lancha que o vapor não tarda a pedir, malas (TEÓFILO, 1993, p. 34).



Fig. 93: “Pescadores empurrando jangada”, de Raimundo Cela.
Fonte: Museu de Arte da Universidade Federal do Ceará.

Desse período também é destaque Raimundo Brandão Cella. Pintor, professor de desenho no Colégio Militar de Fortaleza e de Geometria descritiva na Escola de Agronomia do Ceará, este possui um dos mais amplos estudos e pinturas sobre as paisagens, expressões e vivências do litoral da cidade.

Dedicando-se boa parte de sua obra à gravura, Cella possuía particular interesse pelo jangadeiro e o retirante, além da natureza que os circundam, por isso o abundante acervo retratando seus cotidianos. Cella só obtém significativo destaque no universo das artes local após expor suas obras nos principais salões do mundo, como o *Museu de Belas Artes* do Rio de Janeiro e o *Salon des Artistes Français* em Paris, levando a retratação da paisagem litorânea de Fortaleza para o público europeu.

Os periódicos também passam a destacar considerável espaço para o espaço litorâneo. Temos o *Verdes Mares...* organizado pelo *Grêmio Literário José de Alencar*, do *Collegio Marista Cearense*, e as tradicionais páginas de poesia do *Jandaia*, de onde foi retirado o fragmento que inicia este capítulo, além do Ba-ta-clan, que pode ser observado ao lado.

O destaque dado a temas ligados ao mar e ao marítimo ocorrido na cidade nos diversos campos da arte resulta duma nova percepção da sociedade fortalezense sobre a zona de praia. Pontualmente, o mar é inserido nos discursos dos cidadãos, gerando novas percepções sobre esse ambiente até então pouco conhecido.

Há um notável interesse pela praia do Peixe devido à proximidade desta com a área central da cidade, passando de moradia e local de trabalho de pescadores para reduto de contemplação marítima e principalmente daqueles que buscavam os banhos de mar e as caminhadas na praia como uma nova forma de lazer. Esse movimento passa a definir novas caracterizações social, demográfica e urbanística dessa zona de praia, à semelhança do que já vinha ocorrendo no restante da cidade, com o deslocamento da população e a mudança de usos, resultante da presença de veranistas (DANTAS, 1998).



Fig. 94: *Capa da Revista Verdes Mares...*
Fonte: *Verdes...*, 1924.



Fig. 95: “Beira-mar... Que boa vida, junto à graça maior deusa-pagã!... mal vestida, talvez, ou talvez, mal despida, mas TOUT- Á-FAIT BA-TA-CLAN.. ». .
Fonte: *Quadros...*, 1926.

4.4. Nestor Egídio de Figueiredo

Fortaleza presenciou a partir de 1920 mais uma explosão demográfica, novamente marcada pelo êxodo rural deflagrado pelas sucessivas secas²⁴. Pelos dados de Raimundo Girão (2000) entre os anos de 1920 e 1940 o crescimento populacional da cidade foi na ordem de 129,4%, atingindo os 180.165 habitantes²⁵ (para mais detalhes sobre a população na primeira metade do século XIX, vejamos o gráfico 2).

Um outro fator marcante na cidade nesse período é a Revolta de 1912, que além de depor Nogueira Accioly do poder, transformou o perfil urbano tido na cidade até então, cercando a cidade por trincheiras e promovendo saques, incêndios e depredações.

Intensifica-se o processo expansionista, espontâneo e irregular, de Fortaleza, com a ocupação de novas áreas a partir das imediações do Arraial Moura Brasil, seguido em direção oeste até a foz do rio Ceará, e também junto às estradas do Soure, Parangaba e Joaquim Távora (DIÓGENES, 1984, p. 18).

Seguindo a tendência já observada no século anterior os abastados passam a buscar locais mais isolados para fixar-se, com o intuito de estabelecer uma hierarquia social através da segregação espacial (BORGES, 2006, p. 51), resultando na formação de novos bairros, como o Jacarecanga. No entanto,

A proximidade da via férrea no bairro de Jacarecanga, com as inconveniências do trem que passava, perturbando a tranqüilidade dos moradores, somada ao aparecimento das primeiras indústrias na zona oeste da cidade, inibiram o crescimento do bairro. Seus habitantes passaram a procurar outros locais para fixar residência, longe de qualquer problema que lhes perturbasse a tranqüila moradia (DIÓGENES, 1984, p. 18)



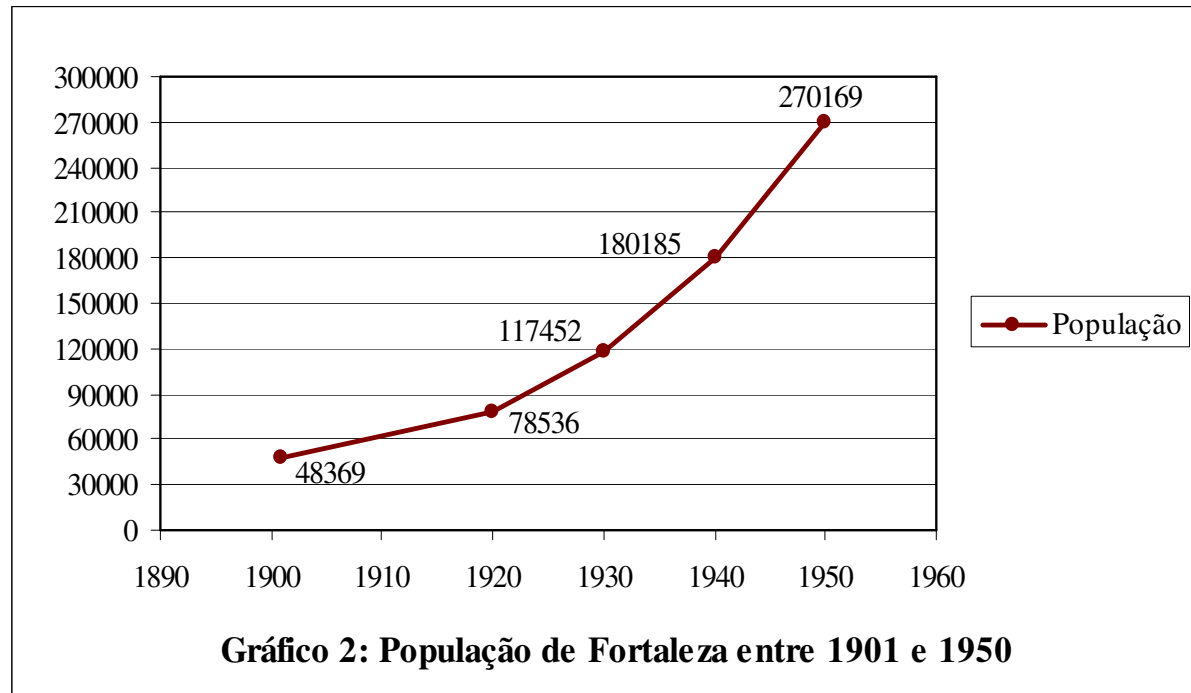
Fig. 96: *Passeata das crianças, em 23 de Janeiro de 1912.*
Fonte: Arquivo Nirez



Fig. 97: *Inscrição na foto: “Fotografia do embarque de Nogueira Accioly no dia da deposição de 25 de Janeiro de 1912. A viagem para o exílio foi das piores pois logo no primeiro porto (Natal) foi assassinado um filho que o acompanhava”.*
Fonte: Arquivo Nirez

²⁴ É desse período a famosa seca de 1915, retratada por Rachel de Queiroz em seu livro *O Quinze*, publicada em 1930 que, sob a ótica regionalista de temática social, aborda as conseqüências da seca no sertão cearense e principalmente o processo migratório de Quixadá à capital cearense.

²⁵ O crescimento populacional em Fortaleza também é favorecido pela volta dos cearenses que haviam partido para o Acre, devido o declínio da da borracha.



Fonte: Adaptado de Fortaleza (1982)

Sem perspectiva de progresso naquela parte da cidade, a zona leste surge como a mais nova opção de espaço de moradia para os abastados. Com a ocupação iniciada à margem da rua do Colégio (atual avenida Santos Dumont), esta resultou na formação do bairro da Aldeota, que ficará marcado como a principal zona de moradia burguesa de Fortaleza (BORGES, 2006, p. 52)

A praia do Peixe passa a desempenhar o papel de novo balneário dessa elite, que além de partir em fuga do caos gerado pela acumulação urbana do Centro, passa também a desfrutar dos banhos de mar, que inserido

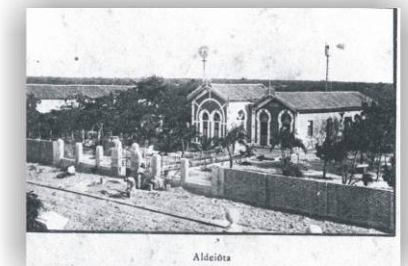


Fig. 98: Palacete na avenida Santos Dumont, em 1925.
Fonte: Arquivo Nirez.

paulatinamente no cotidiano da sociedade fortalezense, cada vez mais passa a se inscrever como uma nova opção de lazer coletivo.

A revista *Ceará Illustrado* exhibe em suas páginas uma crônica sobre a disposição desses novos frequentadores praianos, no qual é possível observar a mudança de uso dos banhos de mar bem como o fervor de um conflito que se instalava nesse novo espaço de diversão da cidade:

O venerando sr. Chefe de polícia do Estado, acaba de tomar uma providência que ficará celebre entre aquellas (*sic*) que se relacionam com a polícia de costumes. Na Praia do Peixe, às últimas horas da tarde, “nas horas tristes em que a tarde finda”, cerca de 1 kilometro (*sic*) do litoral offerece (*sic*) aos olhos dos curiosos, que para alli se dirigem, ao espectáculo (*sic*) sempre attrahente (*sic*) dos banhos de mar, em que os cavalheiros, as senhoras, as senhoritas e as creanças, retroagindo aos tempos primeiros, velando o tronco e exhibindo (*sic*) pernas e braços, uns mais grossos, nédios (*sic*) e roliços, outros mais finos, ossudos e angulosos, correm, ao ar livre, reloam (*sic*) na areia e mergulham nas águas mytologicamente (*sic*), como Neptunos (*sic*) e Sereias.

O banho de mar é uma terapia elegante e de tanta efficacia (*sic*) quanto aquella (*sic*) nauseabunda e prosaica do azeite de carrapateira.

O corpo médico preconiza aos seus doentes de affeições (*sic*) nervosas, porque os facultativos observam que os pacientes se tonificam e enrijam ao contacto das águas salgadas.

Muita gente, entretanto, mergulha no mar por mero desporto, por medidas de hygiene (*sic*), ou por volúpia de exhibir (*sic*), ao sol dos trópicos, as curvas musculosas “que a natureza fartamente quis lhe dar”.

O sr. Chefe de polícia deliberou, porém restringir os banhos de mar às pessoas graves e sisudas, não permitindo que as creaturas (*sic*) alegres alli (*sic*) se possam igualmente banhar, com o mesmo vestuário do resto das gentes.

Ora, o Oceano Atlântico não é privilégio de ninguém da Praia do Peixe. Qualquer mortal poderá facilmente alli (*sic*) morrer afogado. No que respeita ao pudor, não é lógico que o chefe de polícia queira ir além da trapobana (*sic*), exigindo de qualquer Lagartixa maior circunspecção do que a que se permite e se applaude (*sic*) e se vê nas Penelopesea (*sic*) nas onze mil virgens (NOVAS..., 1925, p. 8).

A praia do Peixe vê em seu espaço a absorção de novos usos, passando a competir com outras áreas de lazer da cidade, como a praça do Ferreira e o Passeio Público, iniciando o ambiente costeiro entre os lugares de sociabilidade por excelência. Esse novo paradigma observado nesta parte da cidade torna-se tão intenso que corrompe a centralidade do plano em *grille* de Herbster, reconstruindo a cidade em torno de uma auto-referência



Fig. 99: Foto retirada do cruzamento da rua Formosa (atualmente Barão do Rio Branco) com a travessa Municipal (atualmente Guilherme Rocha). Nesta foto os casarões e o bonde encontram-se na mesma paisagem
Fonte: Ponte, 1993, p.22.

do vivido social na zona costeira. Em verdade a praia emerge como local de auto-referência de Fortaleza (ROCHA JÚNIOR, 2000).

Um fator que veio efetivar a tomada da descentralização da cidade foi a ampliação da rede de transporte público. Da praça do Ferreira partia novas linhas de bondes ligando o coração da cidade aos novos bairros que surgiam. Em função de atender as obras de reformas que se operavam na ponte de desembarque do porto, é prolongada em 1925 a linha de bonde pela hoje rua dos Tabajaras (FREITAS, 2005, p. 93).

A ampliação dessa linha de bonde até a praia do Peixe faz surgir um fato pitoresco no cotidiano de Fortaleza. Com a facilidade de acesso da sociedade a zona de praia, dado ao bonde, que partia da praça do Ferreira, o novo e o tradicional se interligavam: dos cafés e das músicas eruditas do coreto da praça do boticário partia-se para o novo frisson da moda do lazer à beira-mar.

Apesar das mudanças de percepção litorânea por parte da sociedade fortalezense, a fixação de residência pela classe abastada na zona de praia ainda se fazia como prática incomum. No entanto, algumas famílias, ainda na busca das qualidades medicinais da praia, além da tranquilidade – que era cada vez mais difícil de ser encontrada na área central – passou a utilizar-se da zona costeira para a fixação de moradia.

É o caso da família Porto, que chega a praia do Peixe em 1915 (JUCÁ, 2000). O patriarca José Magalhães Porto manda construir próximo ao mar um palacete para abrigar sua família, em especial sua esposa que se encontrava vitimada por uma grave doença respiratória. Concluído em 1926 (FREITAS, 2005), a residência intitulada de *Vila Morena*, em homenagem a Sra. Porto, é marcada como a primeira residência de destaque a ser construída na orla marítima da cidade, sendo tomada pela cidade como um patrimônio de



Fig. 100: Vila Morena, na praia de Iracema.

Fonte: Chaves et al, 2006, p. 62.



-Figura 101-
LINHAS DE BONDES EM 1910

Dissertação: *A cidade de papel: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará.*

Organizador: Fábio de Oliveira Matos
 Orientador: Fábio Penção Vasconcelos
 2009

Esquemática construída sobre a "Planta Cadastral de Fortaleza", realizado por Raimundo Gerão (1931-1932).

Legenda

- Estação Praia do Peixe
- Estação Outeiro (Abeuta)
- Estação Joaquim Távora
- Estação José Bonifácio
- Estação Praça
- Estação Benfica
- Estação Alagadiço (Mata Moura)
- Estação Jacarecanga
- Estação Soares Moreno
- Estação Via Férrea
- Praça do Ferreira
- Estação dos Bondes (garagem)



¹ Baseado em Henrique (2007), Gerão (1985, 1987) e Menezes (1982)

destaque do progresso urbano. A imagem do palacete desempenhou também papel de modelo para a estética urbana dos novos bairros, além de trazer a moda da fotografia de residências.

Vale destacar, como frisa Dantas (1998), que a descoberta da praia pela elite nos anos iniciais do século XX não corresponde a uma reorientação instantânea do crescimento da cidade para a zona de praia, tratando-se de uma política pontual de ocupação da praia do Peixe, em resposta à demanda da população pelas práticas marítimas modernas de lazer. Nesse sentido, podemos perceber o caso da *Vila Morena* que, apesar de edificada próxima ao mar, desconsidera a paisagem litorânea, tendo sua frente sido edificada de costas para o mar.

No entanto a casa da família Porto funcionou como marco do que seria visto após 1920, com a cada vez mais freqüente construção de bangalôs margeando a praia do Peixe, em busca do melhor espaço para desfrutar dos concorridos banhos de mar. Esse tipo de edificação, próximo à zona de descanso das jangadas, retrata a influência da cultura européia estendendo-se àquela parte da cidade.

Após permanecer por quase toda a história da cidade à margem do convívio social, o litoral iniciava seu período áureo. O *Ceará Ilustrado* registra em algumas edições de 1924 o início da inserção da praia na vida cotidiana da cidade. A revista informa os novos usos que passam a ocorrer no bairro, como a inauguração da primeira sala de projeção daquela região, o *Cinema Beira-Mar*: “Neste aprazível Cinema, sito à Praia do Peixe, será focado hoje às 7 ½ da noite o admirável film (*sic*) americano A CRUZ DOS OUTROS, do qual é principal personagem o aplaudido William Strong, já por demais conhecido do nosso público” (CINEMA..., 1924, p. 11).

De fato a cidade abria-se para ao mar. O aformoseamento urbanístico contribuiu também para a intensificação de banhistas e veranistas na praia do Peixe. Diversas imagens passam a surgir nos periódicos destacando os palacetes que eram levantados a todo o momento pela orla, formando aos poucos um ensaio de feição eclética onde se destacavam as coberturas de telha francesa. É seguindo esse contexto de mudanças que



Fig. 102: *Diversão à beira-mar. Moças brincando na Praia de Iracema na década de 1920. Ao fundo, o Porto de Fortaleza.*
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 78.



Fig. 103: *Banhistas na praia de Iracema*
Fonte: Arquivo Nirez

emerge nas revistas da cidade discussões acaloradas acerca da mudança do nome da então praia do Peixe, para praia de Iracema. Sobre isso conta o *Ceará Ilustrado*:

PRAIA DO PEIXE! Uma fila de casas alpendradas, à beira dos verdes mares bravios, orlando aquella (*sic*) (*sic*) extensão em que a ‘praia beija a vaga ou em que a vaga beija o mar’.
Aquella (*sic*) recanto, aquella (*sic*) marinha cearense, perde muito de sua belleza (*sic*) com esse nome de Praia do Peixe, nome que exchala (*sic*) tanta maresia e tão intenso fartum de vísceras de garôpa (*sic*) exportas ao sol, à vista cubiçosa (*sic*) dos urubus (*sic*) malandros.
Foi, por isso, muito feliz a idéia daquelles (*sic*) moços-idéia abraçada de prompto (*sic*) pelas famílias que habitavam a praia do Peixe – de atirar-se fóra (*sic*), lá para longe, esse nome tão prosaico e que parece dizer uma tolice - que as demaes (*sic*) praias não têm peixe...
- PRAIA DE IRACEMA, sim!
Praia de Iracema, da virgem que tinha os lábios de mel e os cabellos (*sic*) mais negros que as azas da graúna...
Vença a idéia feliz!
(PRAIA..., 1925, p. 3).

Após a proposição do novo nome idealizado pela cronista Adélia de Albuquerque, esposa do jornalista Tancredo de Moraes, que escrevia em praticamente todos os jornais e revistas da cidade, é realizado um abaixo-assinado, enviando à prefeitura o pedido de mudança de nome, dado que o primeiro, *praia do Peixe*, soava muito mal aos ouvidos da sociedade, sendo “uma denominação imprópria e vulgar” (ROCHA JÚNIOR, 1984, p. 73). Sendo que a opção para *praia de Iracema* apresentava-se como a saída lógica de alçar a referida praia ligando-o a figura da virgem dos lábios de mel alencarina. Além de efetivar o novo nome para o local, a praia de Iracema ganhou também ruas com nomes de tribos indígenas cearenses, como Tabajaras, Guanacés e Tremembés (SCHRAMM, 2001, p. 36), no ímpeto de construir uma nova imagem a referida área.

Observando o fragmento do *Ceará Ilustrado* visto anteriormente, nota-se o tom do discurso na defesa do novo nome para a praia, em detrimento a historicidade agregada ao nome anterior. A praia que até então era associada aos trabalhadores da pesca, passa por esse processo de mutação a favor de um projeto de construção

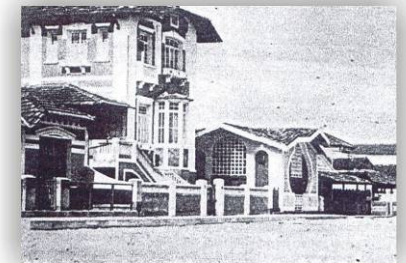


Fig. 104: Bangalôs ornando a praia de Iracema
Fonte: Arquivo Nirez

de novos espaços para a sociabilização dos abastados. Tendo em vista o reordenamento do uso daquela orla e o acompanhamento à dita evolução da cidade.

No momento em que se estabelecia uma nova configuração urbana, no campo político nacional ocorria a *Revolução de 1930*, que se destacou pela organização de grupos oposicionistas, formado em grande parte pela classe média urbana e oligarquias dissidentes contra os desmandos das oligarquias tradicionais. Buscando o reordenamento da sociedade sob a centralização político-administrativa do país, o executivo federal escolhia os interventores estaduais que, por sua vez, nomeava os prefeitos (SOUZA, 1995, p. 53). No governo revolucionário varguista sucederam-se na interventoria municipal Fernandes Távora (1930-1931), que retirou o poder das oligarquias tradicionais, mesmo continuando com as velhas práticas políticas de apadrinhamento, e Carneiro de Mendonça (1931-1934), que teve em sua administração a problemática decorrente do aumento da população (BORGES, 2006, p. 60).

Como o rápido crescimento demográfico então ocorrido em Fortaleza não acompanhava o aumento da capacidade produtora e da oferta de trabalho, intensifica-se o processo de crescimento desordenado, de “*inchação da cidade*” (MARQUES, 1986, p. 112), trazendo graves conseqüências para a organização social e espacial do litoral da cidade, como o aumento da favelização a oeste da cidade.

Fruto de tal situação é a criação do novo *Código de Posturas do Município de Fortaleza* de 1932 que buscou disciplinar o espaço urbano da cidade com a divisão do município em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural, e a disciplinação das construções, que deveriam oferecer “a mais ampla e conveniente disposição para o embelezamento, ventilação, salubridade e higiene da cidade e para o conforto de seus habitantes” (PREFEITURA DE FORTALEZA, 1933, p. 8)

A praia também passava por momentos difíceis, pois com a efetivação da ocupação da sociedade fortalezense na zona costeira, voltado para as práticas de lazer e veraneio, o convívio com a população de baixa



Fig. 105: *Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza de 1931 e 1932. Para visualização ampliada, vejamos o mapa da linha de bondes.*
Fonte: Sales, 1996, p. 32.

renda passa a ser inexequível. Novas construções passavam a serem observadas na zona de praia, como nos mostra ao lado o fragmento do jornal *Correio do Ceará*.

O novo *Código de Posturas* intensificava as restrições à atividade pesqueira e a tipologia de moradia no litoral. Com a especulação imobiliária proporcionada pela febre da construção de bangalôs à beira-mar, a vizinhança pobre vai aos poucos perdendo seu lugar naquela parte da costa, como será detalhado mais adiante.

No entanto o novo *Código de Posturas* não conseguia atender as problemáticas resultantes do desordenamento urbano da cidade. Tibúrcio Cavalcante, então prefeito de Fortaleza, após a elaboração da *Planta Cadastral da Cidade de Fortaleza de 1931 e 1932* (Figura 105), trazia à tona a necessidade de um novo projeto urbano para a Cidade: “[...] a construção da planta da cidade (a de 1931) veio tornar evidente a necessidade inadiável de ser adotado um plano para o sistemático desenvolvimento da cidade e a conveniência de ser consultado um urbanista sobre o seu traçado” (CAVALCANTE, 1932, p. 8)

Apesar de o município ter incorporado o projeto de Herbster de quarenta e cinco anos atrás, é possível observar na referida planta que o projeto de arruamento proposto nas plantas de 1875 e 1888 já estava esgotado, com o perímetro urbano já ultrapassando há muito tempo as previsões de Herbster, conforme afirma Girão (1943):

O esquecimento do plano Herbster bastou para produzir uma soma enorme de defeitos, que é indispensável corrigir.

O plano atualmente em estudo, organizado nos moldes e nas regras do moderno urbanismo, deve merecer apoio incondicional de todos e nunca prevenções desarrazoadas (*sic*) e personalistas.

Um plano de cidade, tem-se dito, é obra de puro civismo, que indistintamente todos estão no dever de amparar, auxiliar e proteger (P. 210).

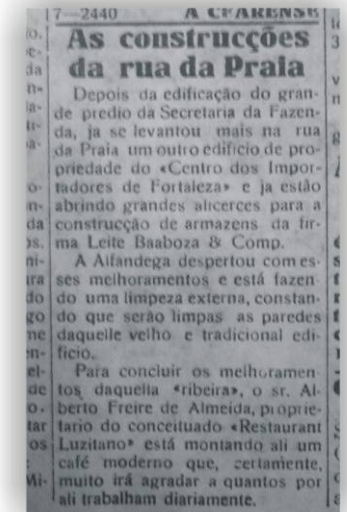


Fig. 106: *As construções da rua da Praia*. Novos edifícios comerciais também passam a despontar na zona costeira da cidade. Fonte: *As construções...*, 1928.

Dessa forma o então prefeito Raimundo Girão convida o urbanista Nestor Egídio de Figueiredo, que se encontrava trabalhando nas cidades de Recife e João Pessoa (SALES, 1996, p. 31), para elaborar um plano de remodelação para Fortaleza.

Nos seus estudos sobre os planos urbanísticos de Fortaleza, José Albio Moreira de Sales escreve sobre o papel do anteprojeto de Nestor de Figueiredo e o Código de 1932 para a projeção do futuro da cidade:

O anteprojeto de Plano de Nestor de Figueiredo e o Código de 32, refletiam os anseios de setores da sociedade fortalezense, que na década de 30 já estavam em contato com os novos ideais de Cidade e Modernidade, da emergente sociedade urbana brasileira. Essa parcela da sociedade através de seus representantes na administração municipal ávida pela “modernização” da cultura local e conseqüentemente, da melhoria do padrão de vida urbana, esperava que um “Plano de Remodelação e Extensão” para a cidade, a exemplo do que já havia acontecido em outras capitais, como São Paulo e Rio de Janeiro, pudesse acelerar o processo (SALES, 1996, p. 96)

Atendo-se à imagem do anteprojeto de Nestor de Figueiredo, intitulado como *Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza*, é possível verificar a proposta do aumento de vias de circulação com direção a zona costeira, sobretudo em direção à praia de Iracema, além de vias em formato radial partindo da zona do porto.

A proposição de ruas em formato radiocêntrico partia da crítica do urbanista ao formato xadrez, que segundo ele, era o responsável pela crise urbana da cidade:

[...] verificamos que o sistema de urbanização que orientou a cidade desde o ano de 1800 até os nossos dias, resolveu, em parte, sem atropelos, as suas necessidades. [...] Mas foi esse principio de cruzamento retangular de ruas e avenidas que congestionou os grandes centros de Buenos Aires e Filadélfia, por que, tal qual a cidade de Fortaleza, essas duas importantes cidades do nosso continente têm o traçado das ruas em formato de xadrez. (FIGUEIREDO, 1933, p. 4)



*Fig. 107: “Plano de Remodelação Extensão da Cidade de Fortaleza”. Planta do sistema viário do anteprojeto do Plano Nestor de Figueiredo para Fortaleza (1933)
Fonte: Figueiredo, 1933.*

Apesar da adequação do anteprojeto de Nestor de Figueiredo aos mais modernos princípios urbanísticos da época – divulgados pela *Carta de Atenas* – os grandes proprietários de terras, temendo às possíveis desapropriações previstas pelo urbanista, não apoiaram a continuidade dos trabalhos de Figueiredo.

Dessa forma, “o Conselho Consultivo do Município, acatando a argumentação de Júlio Rodrigues, de 07 de Julho de 1933, vetou a contratação do urbanista” (SALES, 1996, p. 97). Era afirmado por esse conselho que “a cidade, não dispondo de amplos recursos econômicos, precisava de coisas mais importantes que planos urbanísticos” (MARQUES, 1986, p. 113), ficando o Plano Nestor de Figueiredo apenas no anteprojeto.

4.5. José Otacílio Saboya Ribeiro

A década de 1930 aporta na cidade marcada pelas políticas de intervenções empreendidas pelo prefeito Raimundo Girão, que mesmo com o fracasso da efetivação do Plano de Nestor de Figueiredo, não havia desistido de dotar a cidade de estratégias que visassem o ordenamento urbano nos limites de Fortaleza.

É em sua gestão que ocorre o prolongamento de diversas ruas, como a rua Liberato Barroso, a pavimentação das principais ruas e avenidas, com as ruas Barão do Rio Branco e Major Facundo, e a demolição do coreto central da praça do Ferreira para dar lugar a Coluna da Hora (BORGES, 2006, p. 63).

Também ocorrem importantes intercalações de ruas, como a da avenida Visconde do Rio Branco com a Sena Madureira, que além de contribuir na acessibilidade ao bairro Joaquim Távora e o distrito de Messejana (SOUZA, 1995, p. 58), estabelece também uma maior comunicação com a zona portuária.

Sobre a situação da Ponte Metálica, desde 1910 já havia estudos visando o seu melhoramento. Como exemplo há os estudos do Engenheiro Manuel Carneiro de Sousa Bandeira, que apresenta uma minuciosa



Fig. 108: Cartão-postal colorizado a mão da rua Major Facundo em 1931 após obras de ampliação.
Fonte: Arquivo Nirez.

pesquisa no litoral desde a foz do Rio Ceará até a Ponta do Mucuripe. O “sério trabalho de Bandeira” (GIRÃO, 1997, p. 215) constou de levantamento topohidrográfico, regime dos ventos, das marés, das correntes e do movimento das areias, visando a definição da melhor condição para um futuro portuário para a cidade.

Em 1920 é proposto pelo Engenheiro Lucas Bicalho, Inspetor Federal dos Portos, Rios e Canais, um plano de melhoramento semelhante ao de Hawkshaw, oferecendo uma extensão de cais de 470m e o aumento do calado para oito metros (GIRÃO, 1997, p. 215-216). Aprovado a proposta de Bicalho, iniciou-se a construção de um novo porto vizinho a Ponte Metálica, sob a labuta da sociedade inglesa *Norton Griffiths & Company Limited* (ESPÍNOLA, 2007, p. 53). As obras do que viria a ser conhecido posteriormente por Ponte dos Ingleses foram suspensas por falta de crédito orçamentário, sofrendo rapidamente o desgaste natural do tempo e das marés.

Todos os projetos pensados mantinham a zona portuária na Praia de Iracema, no entanto ao buscarem “um porto definitivo e único, dando abrigo e atracação a embarcações de qualquer calado até 10 metros, acessível em qualquer maré” [discurso do Engenheiro Vitoriano Borges de Melo em Girão (1997, p. 216)] a praia dos bangalôs mostrava-se cada vez menos eficiente.

No *Correio do Ceará* de 13 de Janeiro de 1921 há registro do momento de montagem de um novo guindaste para a Ponte Metálica, visando ampliar o volume de carga no Porto:

Acha-se actualmente (*sic*) incumbido dos concertos da ponte metálica o engenheiro da Inspectoria (*sic*) de Obras Contra as Seccas, Dr. Rufino Franklin.

Este serviço vem sendo realizado sob as vistas do illustre (*sic*) sr. Dr. André Veríssimo Rebouças, Engenheiro Chefe do 1º Districto das Obras Contra as Seccas.

Os operários têm trabalhado noite e dia, afim de que fique o serviço terminado o mais breve possível. Para isso foi feita installação (*sic*) elétrica no local, sendo empregada toda a actividade (*sic*) na conclusão da obra.

[...] Amanhã os directores (*sic*) do serviço pretendem entregar o local à Alfândega, para que se realize a montagem do guindaste, o que será feito dentro de dois ou três dias. Teremos, conseguidamente (*sic*) normalizado o serviço de carga e descarga do porto desta capital em breves dias (O CONCERTO..., 1921, p. 2).



Fig. 109: A Coluna da Hora da gestão de Raimundo Girão, em 1933.
Fonte: Arquivo Nirez.

Visava-se uma zona portuária que crescesse à proporção da cidade. Se em 1901, período do projeto da Ponte Metálica, Fortaleza contava com pouco mais de cinquenta mil habitantes, em 1930 já havia mais cento e dezessete mil cidadãos.

Com a chegada da energia elétrica na praia de Iracema, amplia-se o número de bangalôs na orla da cidade, devido a maior comodidade proveniente da eletricidade. Com os constantes avanços desses palacetes os tradicionais moradores passam a perder espaço para as grandes casas construídas ao longo de toda a década de 1920. Os menos abastados e suas casas de barro e taipa passam a viver mais distantes da referida praia, indo para a encosta ao sul da avenida Historiador Raimundo Girão (SCHRAMM, 2001, p. 37). Dos antigos moradores, permanecem na tradicional praia do peixe parte dos pescadores, passando a conviver com os novos moradores que ali passavam a freqüentar.

Além dos bangalôs surgiam também os primeiros clubes sociais que encontravam no litoral um ambiente mais aprazível. Em 1929 é criado o Náutico Atlético Cearense, que se resumia a “uma pequena guarita de madeira destinada à troca de roupa dos banhistas fundadores” (FREITAS, 2005, p. 93), e o Ideal Clube, que “congregava o que havia de mais tradicional na classe abastada da cidade, que também instalará sua sede praiana em finais de 1932” (FREITAS, 2005, p. 93). Porém como a paisagem praiana ainda não era totalmente aceita entre os cidadãos, os clubes que surgiam na orla vão ser edificadas de costas para o mar, como nos diz Freitas (2005) ao afirmar que dada a ausência de via de circulação na faixa lindeira do mar, que ainda não havia sido pensada nas plantas que retratavam a cidade, e que há muito já não havia qualquer planejamento, “as sedes praianas de clubes importantes com [sic] o Ideal, Diários e Náutico voltam suas fachadas para a então Rua Aquidabã, priorizando e valorizando a ligação com a cidade em detrimento da orla” (P. 96).



Fig. 110: Orson Wells em visita a Fortaleza, no auge da praia de Iracema, para a filmagem da produção cinematográfica intitulada It's All True, acerca da história de Manoel Olimpio de Meira, o Jacaré, líder do raid de jangada que partiu de Fortaleza ao Rio de Janeiro. Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 111: Etapas das construções da Ponte dos Ingleses. Fonte: Arquivo Nirez.

A rejeição ao porto próximo da cidade só não se acentuava devido às oportunidades de lazer que o referido proporcionava a seus cidadãos. Na década de 1920 os paquetes da *Agência Lloyd Brasileiro* mantinham viagens para Belém, Barbados e Nova York (Paquete Uberaba), Belém (Paquete Goyas) e para Natal, Recife, Maceió, Bahia, Victoria e Rio de Janeiro (Paquete Bahia) (VIAGENS..., 1921).

No entanto a leva de flagelados cearenses que desembarcavam na Ponte Metálica retornando do fracasso do sonho da borracha do norte do país, provocava novas discussões acerca do fluxo da zona portuária e da necessidade de distanciamento desta da efervescência da cidade.

Como forma de controlar essa crise da emigração da borracha, o *Correio do Ceará* anuncia:

AVISO

O Lloyd não fornece mais passagens aos cearenses que queiram regressar a este Estado – Dolorosa situação.

Belém, 2 – O agente do Lloyd aqui recebeu ordem superior para suspender o fornecimento de passagens aos flagelados que desejam regressar para o Ceará.

Existem actualmente (*sic*), nos armazéns da Alfândega, mais de trezentos homens que aguardavam um vapor, a fim de regressar para esse Estado.

O inspetor da Alfândega, presidente da comissão proteccionistas dos flagellados (*sic*), conferenciou com o Governador Sousa Castro, a respeito da situação em que ficaram os pobres emigrantes cearenses. (AVISO, 1921, p. 7).

O porto vivia, portanto, seus últimos momentos à vizinhança dos bangalôs da praia de Iracema. Com o convívio dos abastados com o cotidiano portuário em crise, o porto estava próximo a *desembarcar* em outros ares. Com base nos estudos realizados em Fortaleza, o Dr. Hor Meyll apresentou, em 21 de Janeiro de 1930, o seu projeto de construção do *Porto do Ceará em Mucuripe* (GIRÃO, 1997, p. 220), ainda distrito longínquo da Capital, que ainda não havia sido pontuado nos projetos urbanos até então e pouco tinha destaque nos bancos de imagens da cidade, com rara exceção a paisagem entorno do farol.



*Figs. 112e 113: Melhorias na Ponte Metálica o detalhe marcado acima é o coreto da Praça Marquês de Herval, que foi transferida para a zona portuária para servir como local de espera para as embarcações, como pode ser observado na ampliação abaixo. Recebeu a denominação de "Pavilhão Atlântico".
Fonte: Arquivo Nirez.*



A imagem do jangadeiro passa nesse período a ser cada vez mais comum nos jornais e revistas da Cidade, fixando-se amiúde entre os principais símbolos da cidade. Longe de buscarem discutir as condições que os tradicionais trabalhadores do mar travavam frente a esse novo universo costeiro que se estabeleciam na cidade, as manchetes dos periódicos freqüentemente estampavam as jangadas sob o auspício de retratar o ideário aventuresco do cidadão fortalezense. Curioso fato, já que os mesmos cidadãos que tomavam a imagem do cotidiano do jangadeiro como uma insígnia eram os mesmos que buscavam repelir os trabalhos das pequenas embarcações para cada vez mais distante das zonas de balneabilidade.

No entanto, com a presença do porto próximo à Cidade a permanência dos jangadeiros tornava-se essencial, devido seus serviços de transporte de passageiros da Ponte Metálica até os navios de viagem. Políticos, banqueiros, comerciantes enfrentavam por alguns minutos os verdes mares bravios de Fortaleza a bordo da jangada, transformando essa breve experiência em discursos exaltadores de força e coragem que inundarão os principais jornais da Cidade.

Por esse outro uso dado às pequenas embarcações é que a imagem da jangada também passa a figurar nos periódicos da época, por breves momentos a opulência e a penúria conviviam no mesmo ambiente, na dependência dos mais ricos aos jangadeiros, para chegarem à terra firme.

O fato do embarque e desembarque de passageiros no porto da cidade foi tornando-se num importante momento do cotidiano dos cidadãos, tanto que o *Correio do Ceará* semanalmente publicava uma coluna intitulada *Pelo Porto*, onde relacionava os que desembarcavam no município. Dividindo os passageiros, tal como nas embarcações, em primeira, segunda e terceira classes, o jornal destacava o grande volume de pessoas, uma média de duzentos e cinquenta, que embarcavam nos paquetes *Affonso Pena* e *Santos*, tendo como destinos o Sul e Sudeste, respectivamente.



Fig. 114: Inaugurado logo após a “revolução” de 1930, o Ideal Club foi favorecido com o fechamento do Club Cearense, uma das mais aristocráticas agremiações criadas em Fortaleza no período do Segundo Reinado. Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 115: Os jangadeiros também viram personagens sobre estudo. Esta foto foi tirada pela equipe de Amélia Earhart, em 1937, que junto com sua equipe fazia pesquisa nas principais cidades litorâneas do Brasil. Fonte: Arquivo Nirez.

Apesar dessa aparente convivência pacífica entre os abastados e jangadeiros, a dependência engendrada nessa relação não era tida pelos ricos de grande futuro. Tanto, que no final da década de 1930 foram inúmeras as obras na tentativa de aumentar o calado do porto para os navios poderem atracar até a ponte de desembarque.

Uma delas foi a inauguração em 24 de janeiro de 1928, após várias reformas, a nova Ponte Metálica, agora denominada *Viaduto Moreira da Rocha*, em homenagem ao Governador do Estado que a inaugurou. Esta obra, a cargo de Francisco Sabóia de Albuquerque constou principalmente na substituição da estrutura metálica, devido sua corrosão pela maresia, sendo reconstruída em concreto, além do aumento do alcance da ponte (FINALMENTE..., 1928).

Tentativas frustradas de independência das jangadas. Buscou-se portanto a substituição dessas pequenas embarcações por outras de mesmo porte. Botes, lanchas e alvarengas foram usados para ajudar no embarque e desembarque dos passageiros no porto. No entanto as jangadas ainda eram tidas como os meios mais seguros de chegar ao continente.

Os jangadeiros eram também os únicos habitantes do Mucuripe, lugar para onde partiria o porto. Pouco se sabia sobre esses pescadores, já que era raro esses virem a cidade, por isso eram freqüentemente associados aos indígenas de outrora, devido a imagem de fuga que os jangadeiros do Mucuripe tinha a civilidade que a cidade proporcionava. Esse fato, associado a distancia do Mucuripe à cidade, contribuía como barreira para a expansão balneária para o leste. A Estrada do Mucuripe observada desde a planta de Silva Paulet de 1818 ainda era a única via de ligação desta praia ao centro urbano de Fortaleza, dificultando o acesso dos banhistas e a promulgação do novo porto. Portanto, fora construída uma nova estrada de ferro ligando esses dois pontos da costa da cidade. Era o sinal da nova mudança de ares no litoral.

Se não iam os banhistas, à exceção dos que ousavam aventura-se por aquelas terras distantes, partiu para o Mucuripe a zona portuária. O engenheiro Hor Meyll já alertava num relatório em 1930 que “[...] ou temos o



Fig. 116: Jangadeiros do Mucuripe. À direita da imagem observe a construção da linha de trem da RVC para as obras do Porto do Mucuripe. Fonte: Espínola, 2007, p. 81.

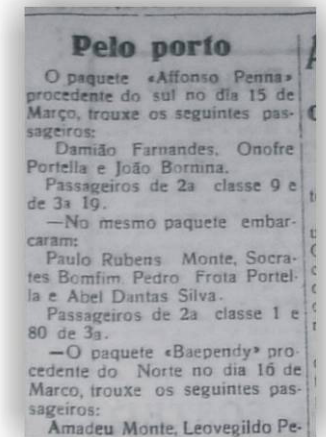


Fig. 117: “Pelo Porto”, publicação semanal do Jornal Correio do Ceará. Os movimentos do porto era assunto por toda a cidade. Fonte: Pelo..., 1928.

porto na enseada do Mucuripe, ou nunca teremos um porto em Fortaleza” (GIRÃO, 1997, 216). Assim, após vários embates entre técnicos portuários brasileiros e estrangeiros é aprovado o Decreto Federal nº 544, de 07 de Julho de 1938, que diz:

Art. 1 – transferida a localização do porto de Fortaleza para a enseada do Mucuripe, a que se refere à concessão outorgada ao Estado do Ceará pelo Decreto nº 23.607, de 20 de Dezembro de 1933 para a construção, aparelhamento e exploração do referido porto.

Art. 2º - fica aprovado, em substituição ao de que trata o Decreto nº 1680 de 25 de março de 1937, o novo projeto e respectivo orçamento, na importância de 38.896.260\$000 (trinta e oito mil contos, oitocentos e noventa e seis mil duzentos e sessenta reis) para a construção do Porto do Mucuripe, no mesmo Estado (GIRÃO, 1997, p. 217).

Esse decreto vem em substituição ao anterior, de 07 de Julho de 1937, que mantinha a construção do novo porto nas imediações do Viaduto Moreira da Rocha. Dessa forma, deu-se em 23 de Julho de 1938, pela Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas (Cilvihidro), sediada no Rio de Janeiro e especializada em construção de portos, a construção do porto do Mucuripe (RODRIGUES; SOUSA FILHO, 2007, p. 48).

Não pretendemos detalhar as etapas da construção do referido porto. Para tanto, existe ampla bibliografia que pode ser consultada. Sobre a edificação do porto do Mucuripe, convém destacar para este trabalho dois aspectos: a) a cobertura jornalística; e b) o impacto na estrutura urbana da Cidade.

Afirmamos no início da dissertação que a imagem reproduz a ilação ao trazer uma suposta realidade pretendida sob uma determinada ótica. O que se percebe no caso das imagens associadas ao litoral da Cidade no período de construção de porto do Mucuripe é um conflito de diversas – supostas – realidades a serem dispostas à aceitação pública.

Numa aresta percebe-se o discurso que até então já se tornara tradicional, ressaltando a harmonia pertinaz das casas com o âmbito litorâneo. Típico da oratória das colunas sociais, essas imagens geravam, tal



Fig. 118: Águas revoltas na praia do Meireles. Ao fundo, as obras do Porto do Mucuripe.

Fonte: Chaves et al, 2006, p. 35.

com há vinte anos, um universo simétrico: os bangalôs, os alegres veranistas e a imensidão de água e areia formavam um perfil harmônico entre a natureza e a figura humana, como nos quadros de Claude Monet, remontando às lembranças da quimera francesa na capital cearense.

No outro ângulo desse triângulo imagético temos a fotografia a serviço do discurso do progresso, seria ecos do passado? No entanto, essas novas imagens progressistas estavam ligadas a prolixa relação entre a mão-de-obra que erguia o novo porto com a construtora responsável pelo equipamento.

A Cidade é inundada por debates entre os constantes movimentos grevistas dos catraieiros e o surgimento de um discurso no qual são destacados os benefícios da expansão portuária. Apoiado por empresas estrangeiras surge nos principais periódicos da de Fortaleza imagens ressaltando as benfeitorias trazidas com o novo porto, como forma de sufocar a organização dos grevistas.

O movimento grevista tornava-se prática por todo o mundo, e encontrava nas atividades portuárias um palco favorável para a promoção desse novo aparelho de reivindicações. A figura do estivador vivido por Marlon Brando em *On the Waterfront*²⁶, retrata a importância dada aos trabalhadores dos portos no cotidiano citadino.

A preocupação em Fortaleza acerca das paralisações nas obras do porto do Mucuripe gera um interesse emergencial pelo acompanhamento do trabalho de sua edificação. No entanto o movimento grevista em Fortaleza não possuía a mesma estrutura que a idealizada por James Elia Kazan. Prova disso é o fracasso das solicitações de melhores condições de trabalho ao final das paralisações.



Fig. 119: Manchete de mais uma greve nas obras do Porto do Mucuripe. Fonte: *Irrompeu...*, 1946.



Fig. 120: Jogo de forças. Enquanto o movimento grevista promovia a paralisação nas obras do porto, empresas como a General Motors surgia na outra ponta com uma campanha maciça sobre as benfeitorias com a instalação do novo porto (figura acima) Fonte: *Importação...*, 1946.

²⁶ Dirigido por James Elia Kazan, o filme de 1954 retrata a história do cotidiano do trabalho no porto de Nova York sob a ótica de um estivador vivido por Marlon Brando e sua amada, vivida por Eva Marie Sait. O filme traz o submundo que envolve as relações portuárias frente aos ideais de condições de trabalho tidas após a 2ª Guerra Mundial.

Na outra ponta há a massificação do discurso contra o porto indesejado. Longe de ser uma dissidência entre os apoiados das obras do Mucuripe, essa alocação voltava-se para a incongruência que o antigo porto do governador Moreira ainda gerava na paisagem da praia de Iracema.

Apesar do estudo sobre as potencialidades portuárias do Mucuripe haverem sido realizadas desde o século XIX e a construção aprovada em Julho de 1938, as obras do novo porto levariam mais de doze anos até serem concluídas (LISBOA, 1926, p. 175). Tal fato gerava um discurso atulhado acerca da emergência de remoção do porto das proximidades da zona balneária, trazendo a tona um litoral com a paisagem manchada pelos navios de carga em sua costa. Dessa forma, a medida que as obras do porto do Mucuripe avançavam a cidade presenciava uma nova mutação em sua forma urbana.

Frente a essa nova forma que a cidade apresentava, e ao fracasso do projeto de Nestor de Figueiredo é solicitado ao urbanista Saboya Ribeiro pelo então Interventor do Ceará José Machado Lopes, em 1945, a elaboração de um novo projeto para Fortaleza. A fim de evitar a não aceitação de seu projeto à semelhança de seu antecessor, Saboya Ribeiro realiza por quase dois anos um detalhado banco de dados sobre a cidade, realizando uma ampla tabulação preliminar de dados e de pesquisa de campo para o levantamento dos principais ranços urbanos da Cidade, entregando no início de 1947 a síntese do plano ao prefeito da Capital, Clóvis de Alencar Matos. Em seu memorial, Saboya Ribeiro apresentou os objetivos gerais desse plano:

- 1) o traçado de um sistema de avenidas, em que procuramos assimilar o plano atual de um sistema radial-perimetral, favorecido, em parte, pela formação da própria cidade;
- 2) o traçado de vias necessárias ao saneamento urbano, ao longo dos córregos que atravessam a cidade;
- 3) a localização de novos espaços – praças, jardins, parques, reservas arborizadas, etc. – nos diversos bairros, antes que as construções nos mesmos se adensem;
- 4) o aproveitamento do vale do Pajeú, nas adjacências do centro comercial, de modo a recuperar as áreas de valor (*sic*) muito reduzido, transformando-as em áreas úteis e necessárias ao embelezamento e extensão do centro urbano, destinando essas áreas à formação de um centro cívico;



*Fig. 121: Jangadas com bangalôs ao fundo, na praia de Iracema (década de 1940). A integração entre o tradicional e o moderno foi a marca principal do projeto de Saboya Ribeiro
Fonte: Chaves et al, 2006, p. 60.*

- 5) criação de um bairro popular na zona do arraial Moura Brasil, aproveitando, destarte, uma zona de valor apreciável, para localização de habitações destinadas às classes populares, cuja atividade se processa no centro urbano e em suas adjacências;
- 6) a articulação do sistema de transporte – ferrovias, portos marítimos e aeroportos – com o plano das avenidas, de modo a permitir a circulação da riqueza do Estado através da Cidade, sem perturbar o desenvolvimento desta, nem ser pelo mesmo perturbado;
- 7) a fixação dos limites da cidade, que deverá conter uma população não inferior a 400.000 habitantes (RIBEIRO, 1955, p. 232)

Ao observar o *Plano de Remodelação e Extensão* de Saboya Ribeiro notamos que a Cidade caracterizava-se por uma parte de ocupação mais densa nos bairros Centro, Joaquim Távora, Praia de Iracema, Benfica, Farias Brito, e começo da Aldeota, até o Colégio Militar de Fortaleza. Daí alcança, pelo lado leste, de forma cada vez mais rarefeita até a atual avenida Barão de Studart. A avenida Desembargador Moreira já está demarcada, mas em área sem aparentar qualquer ocupação mais expressiva. Daí para o leste, apenas estão definidos os loteamentos da Aldeota ao norte da avenida Santos Dumont, até a rua Frei Mansueto. Logo após, próximo ao Porto e às dunas do Mucuripe aparecem alguns núcleos de ocupação urbana espontânea, habitados por pescadores e operários do porto, esboçando os arruamentos primitivos da atual Varjota. A partir daí, estende-se apenas a grande área, então, deserta de dunas correspondente aos atuais bairros Papicu e Praia do Futuro (CORTEZ, 2000, p. 270).

Percebemos na planta de Ribeiro a quase total ausência de arruamento ligando àquela região da Barra do Ceará ao restante da Cidade. A esse desinteresse residia a falta de interesse de oferecer acessibilidade àqueles que ali residiam ao restante da cidade, além da quase inexistência de atividades naquela zona à exceção das pontuais práticas dos banhos de mar, marcando presença apenas a pesca e o desembarque de hidroaviões da Condor, com uma frequência que era diminuta (CONDOR, 1933).

A carência de vias de acesso não era presente apenas àquela parte da Cidade. Não havia ligações entre o Barro Vermelho atual Antônio Bezerra, Otávio Bonfim e Mucuripe, por exemplo. Dessa forma, Saboya Ribeiro



Fig. 122: Partida de mais um vôo no hidroporto da Barra do Ceará, década de 1940.

Fonte: Arquivo Nirez.



-Figura 123-

DETALHAMENTO DO LITORAL NO PLANO DIRETOR DE 1947

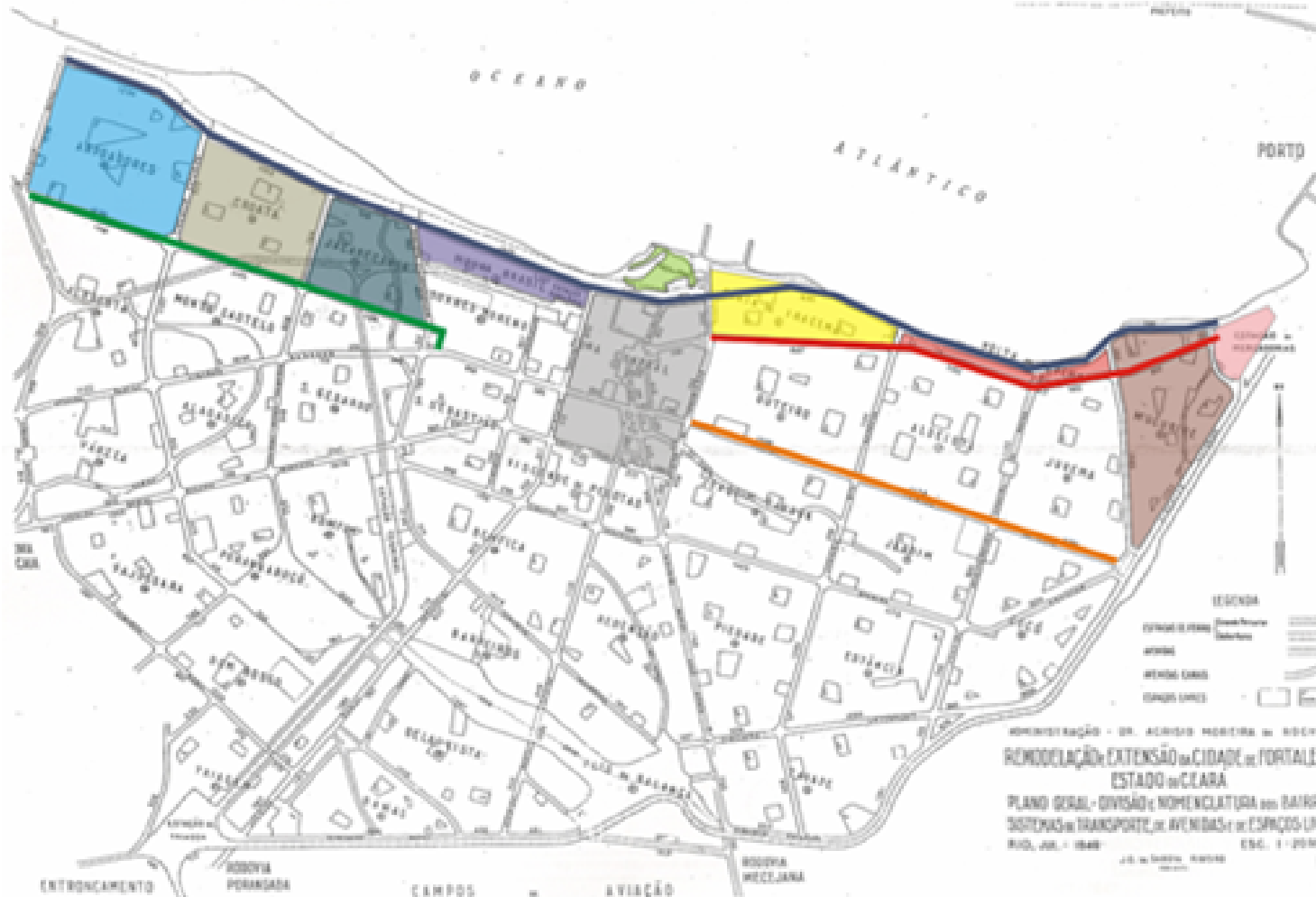
Dissertação: A cidade de papel: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza-Ceará.

Organizador: Fábio de Oliveira Matos
 Orientador: Fábio Perdigão Vasconcelos
 2009

Esquemática construída sobre o "Plano Geral de Divisão e Nomenclatura dos Bairros, Sistema Livre de Transporte, de Avenidas e de Espaços Livres, do "Plano Diretor de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", realizado por Sabóia Ribeiro em 1947".

Legenda

- Avenida Radial Beira-Mar
- Avenida Radial Mucuripe
- Avenida Radial Outeiro
- Avenida Sub-radial Barra do Ceará
- Bairro Arpoadores
- Bairro Croati
- Bairro Jacaracanga
- Bairro Moura Brasil
- Zona Central
- Poço da Draga
- Praia de Iracema
- Volta da Junqueira
- Mucuripe
- Estação de Mercadorias



¹ Baseado em Sales (1996) e Ribeiro (1995).

propõe um novo traçado, com a criação de vias radiais, perimetrais, transversais e diagonais, visando ampliar o perímetro urbano, dando maior acessibilidade aos diversos pontos de ocupação que emergiam na capital, desafogando o fluxo da zona central e traçando um novo direcionamento urbano para a cidade.

Saboya Ribeiro apresenta em seu projeto a proposta de criação da avenida do Mucuripe, avenida radial do Outeiro, avenida radial Beira-mar e avenida sub-radial da Barra do Ceará²⁷. Dentre essas se destaca o projeto da avenida do Mucuripe, que partindo do objetivo que o urbanista teve em inserir a localidade do novo porto em seu Plano, essa nova via surgia com vistas a atender a necessidade de ligação rodoviária entre a zona portuária emergente e a zona comercial da cidade, indo da Praça do Ferreira ao Porto do Mucuripe.

Tendo em vista as limitações administrativas, diante dos graves problemas enfrentados com a urbanização, e tentando preservar as belezas naturais da região, o projeto de Saboya Ribeiro propõe também *áreas livres de uso público*²⁸, como o do *Parque da Barra do Ceará*²⁹ e *Parque Beira-mar*³⁰.

Analisando o projeto de Saboya Ribeiro percebe-se a preocupação do urbanista em dotar o litoral da cidade de melhores condições urbanísticas. Nota-se que há o particular interesse de inserir no projeto urbano o Arraial Moura Brasil. Propondo a construção de habitações populares, Saboya Ribeiro propunha um aproveitamento racional do setor, “destacando como principal motivo sua proximidade com o centro comercial e a zona fabril, locais de absorção de grande mão de obra ali residente” (SALES, 1996, p. 40), estabelecendo a

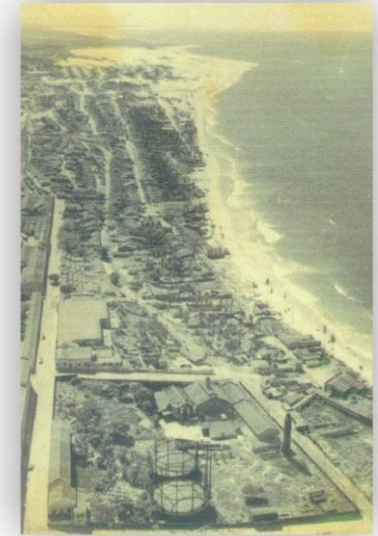


Fig. 124: Praia Formosa em fins da década de 1940. Em primeiro plano o antigo gasômetro e o arraial Moura Brasil

Fonte: Arquivo Nirez.

²⁷ De acordo com Sales (1996, p. 44) as *avenidas radiais* atravessariam a cidade de Norte a Sul ou de leste a Oeste, passando pelo Centro. As *avenidas sub-radiais* sairiam dos bairros, sem alcançar a zona central.

²⁸ Seriam áreas que seriam utilizadas para as instalações de turismo e recreação pública, com a implantação de obras viárias, plantações e obras de saneamento.

²⁹ Há a proposta de incluir em sua organização jardim zoológico e parque botânico; instalações esportivas – inclusive embarcadouros para barcos de aluguel – restaurantes, bares, balneários com cabines etc; locais para instalação de circos e parques de diversão; arraial para festas; pousada; instalações para colônia de férias; além de coqueiral e área arborizada (com espécies adequadas ao local) (CORTEZ, 2000, p. 457).

³⁰ Previu a instalação de bares, restaurantes, balneários; p aproveitamento de edificações de alvenaria ali existentes, para desapropriação e instalação de algumas atividades (colônia de férias); e a proteção do lugar de estacionamento de jangadas, como zona especial, para facilitar a atividade dos pescadores e para preservar o caráter do local. De alguma forma incluído nas proposições para a avenida Beira-mar, propunha o aterro do Poço da Draga, com tratamento paisagístico e com a instalação de palácio de exposições; atracação de barcos pequenos, bares, restaurantes etc (CORTEZ, 2000, p. 457).

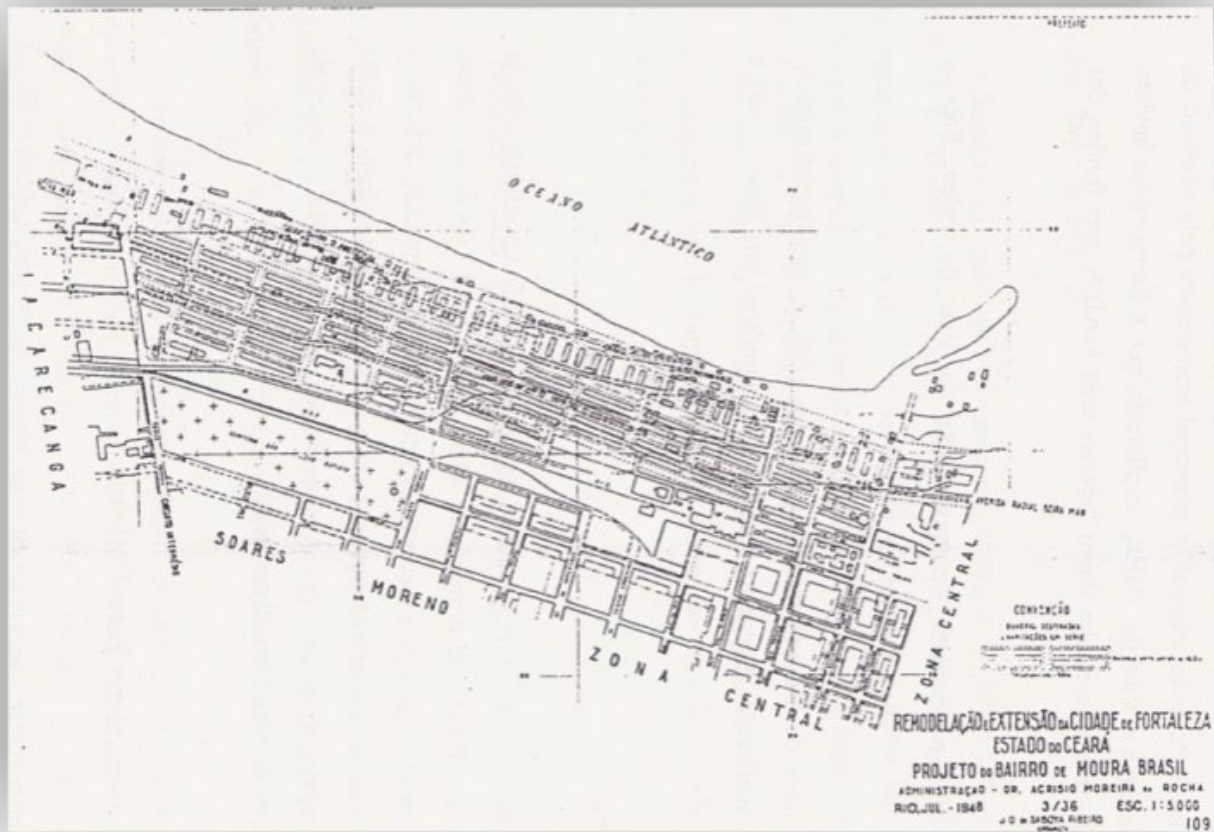


Fig. 125: Proposta para o Bairro Popular Moura Brasil, do Plano de Remodelação e Extensão de Saboya Ribeiro.

Fonte: Ribeiro, 1947.

criação do bairro Moura Brasil, destinado para os trabalhadores que prestavam serviço na zona comercial da cidade.

O urbanista defendia a preservação da paisagem natural e sua integração na composição urbana da cidade. Além de estabelecer diretrizes para o aproveitamento do vale do Pajeú e das zonas lacustres da Cidade, o urbanista tinha também planos para o litoral. Para tanto, existe lei anexa ao projeto de Ribeiro que define:

Art. 56º - Toda a orla litorânea, a exceção dos trechos ocupados pelos serviços portuários, ficará sujeita à Prefeitura, que impedirá qualquer utilização que concorra para o afeiamento (*sic*) ou conspurcação de suas praias, sem embargo das exigências que forem feitas pelo Governo da União e do Estado [...] (FORTALEZA, 1950, p. 443)

Ao propor a avenida radial Beira-mar, que ligando o bairro Arpoadores ao porto do Mucuripe percorria todo o litoral norte da cidade, Saboya Ribeiro estabelecia em seu projeto que toda a orla marítima da margem dessa via, à exceção das duas zonas portuárias, fosse preservada de qualquer utilização que “concorresse para seu enfeiamento ou conspurcação de suas praias” (SALES, 1996, p. 109).

Essa preocupação vinha inserida num período em que outras praias despontavam em Fortaleza. Narcélio Limaverde (1999, p. 71) afirma que o bairro do Arpoador (atual Pirambu), apesar de configurar-se àquela época como o novo ponto de escoamento dos dejetos da cidade, passava a atrair estudantes e pobres que disputavam com os urubus um lugar ao sol. A prática dos banhos de mar popularizavam-se para essa coletividade, inserindo naquele espaço pequenos bares, locais para mudança de roupa e aluguel de calção para banho.

Com o elevado crescimento demográfico entre as décadas de 1930 e 1940 (gráfico 02) ocorre na região do Pirambu significativo crescimento de moradias, como observa Rios (2001):

Os comboios despejavam os flagelados na parte da cidade que ficava mais próxima do mar, onde se localizavam as últimas estações férreas de Fortaleza. Muitos retirantes erguiam seus casebres nas



Fig. 126: Praia do Pirambu em registro da década de 1940, anterior a massificada ocupação habitacional.
Fonte: Arquivo Nirez.

proximidades da praia. Este aspecto ajuda a entender o processo de constituição das primeiras favelas de Fortaleza. Grandes favelas se transformaram em bairros e ainda hoje permanecem às margens da fachada marítima, como, por exemplo, o Pirambu (RIOS, 2001, p. 18).

Novamente um projeto urbano pensado para Fortaleza foi impedido de ser realizado. Fernandes (2004) associa esse fator novamente à predominância das decisões particulares dos proprietários de imóveis ao impedirem a abertura de vias e o alargamento de ruas que gerassem perdas de lotes. O poder público não conseguia estabelecer autoridade frente aos interesses imobiliários de uma elite que ali se manifestava.

Dessa forma, a Cidade permanecia sem um planejamento com vias de concretização há setenta e dois anos, desde a planta de Adolfo Herbster de 1875. Na década de 1940 a cidade já inseria o seu perfil litorâneo até a ponta do Mucuripe, algo impensável para o período de Herbster e, portanto, sem qualquer planejamento concretizado.

A necessidade de planejamento para o litoral toma acuidade principalmente após a conclusão do porto do Mucuripe. Devido um conjunto de carências de planejamento à construção do porto do Mucuripe, ocorre uma ausência de sedimentação por todo o litoral norte da cidade. A fotografia na Cidade toma ares de tragédia associado a destruição das construções próximas a praia, principalmente nas imediações da praia de Iracema.

A década de 1940 iniciava-se com ares festivos, como o surgimento na cidade em 1941 da chamada *Prova Heróica*, que por sete anos promoveu anualmente uma prova de natação em mar aberto nos 5,6 quilômetros entre o Guindaste do Titã na praia do Mucuripe e o guindaste do viaduto Moreira da Rocha (MARTINS, 1998, p. 93). Seguindo a corrente leste-oeste, os nadadores lançavam-se por quatro horas atraindo olhares por toda zona costeira leste da cidade. No entanto, a zona costeira da cidade, que outrora respirara ares de progresso, passa após a construção do Porto do Mucuripe por um novo panorama, como nos mostra a reportagem a seguir:



Fig. 127: Público aguardando a passagem da “Prova Heróica” pela praia do Náutico.
Fonte: Espínola, 2007, p. 56.

Com a chegada da lua cheia, tem início o avanço assustador da maré sobre as praias de Fortaleza, criando um ambiente de preocupação entre os habitantes daquelas zonas. A lua cheia começou a 18 deste mês e desde então vem se observando a arremetida das águas contra as casas que ainda encontram-se de pé. O avanço não tomou proporções gigantescas, pois o vento é brando, o que não se verificará em fevereiro, quando voltará a se acentuar as fúrias das marés. (ESTÃO..., 1946, p. 9)

Percebemos nas leituras jornalísticas da época em questão que ainda não havia associação direta do ocorrente no litoral da cidade com a finalização das obras do novo porto, mas como de causa natural decorrente da maré. A destruição da praia era utilizada como mais uma ferramenta de inibição de mais uma greve dos operários do porto, como se nota no discurso de F. Langer, Engenheiro da *Civilhidro*, empresa responsável pela construção do porto do Mucuripe:

Investirá a maré contra as praias, com impetuosidade, no mês de Fevereiro, não sendo possível, dada a exigüidade de tempo e em virtude da greve dos operários, proteger as residências localizadas nas praias. O maior avanço das águas se verificará em abril. Se os operários retornassem ao trabalho, imediatamente, teríamos tempo para adiantar os serviços de quebra-mar da Praia de Iracema e assim evitar que o mar exercesse a sua função destruidora contra as casas. (ESTÃO..., 1946, p. 10)

Com o agravamento da problemática ambiental, os problemas urbanos se tornam de conhecimento da maioria da população citadina, reproduzindo nos periódicos a preocupação entorno do ambiente litorâneo. Mas não era só o avanço da maré que confrontava a praia. A falta de planejamento urbano da cidade fazia suas vítima na zona costeira:

A praia de Iracema acha-se inteiramente abandonada
[...] De uma residência da Praia de Iracema então, os lamentos foram maiores. Uma senhora descreveu-nos o abandono em que se encontrava aquele outrora aprazível recanto de Fortaleza. Além da falta da luz elétrica, ontem atenuada pela luz da lua, estão privados os moradores da Praia de Iracema do serviço de Limpeza Pública, cujos carros há muito não aparecem por lá. Dessa ausência de arrecadação do lixo



Fig. 128: Trecho da cidade de Fortaleza onde podemos perceber parte do Centro, o antigo porto desativado e as investidas da maré sobre a praia..

Fonte: Arquivo Nirez.

resultam os maiores inconvenientes, entre os quais figura o de animais mortos jogados à rua, onde ficam se decompondo e servindo de pastos aos urubus. (A PRAIA..., 1946, p. 2).

Como a praia de Iracema era a de maior freqüência dos fortalezenses, logo surgiram as primeiras propostas de fuga para outros pontos do litoral da cidade, com destaque para o Meireles e o Mucuripe:

Pouca coisa salvou-se da nossa querida praia, da praia dos nossos amores, da praia mais bela do Brasil! Resta agora aos cearenses, amantes do sol e da liberdade, apelar para o Mucuripe, com a sua enseada mansa como um lago, fazendo dali uma nova Praia de Iracema, afim de que não desapareça por completo o prestígio de nossas praias. (ESTÃO..., 1946, p. 9).

Além da perda do dinamismo recreativo, a praia de Iracema perde sua função econômica. A instalação do porto do Mucuripe resultou também na estagnação do comércio da área em frente ao núcleo central, com o deslocamento dos armazéns e depósitos para as novas docas. Era mais uma etapa no processamento da paisagem litorânea pelo qual passava a praia de Iracema.

Banhistas, clubes e restaurantes ao buscarem outras praias, traziam de modo mais visível o processo de diferenciação espacial e a segregação residencial pelo qual passa a cidade. Sem a praia do lazer do catraieiro do porto e do prazer dos ricos, passava a ocorrer de modo mais intenso fato semelhante ao que ocorria no espaço urbano de Fortaleza, tendo a partir daquela situação a efetivação das praias dos ricos e dos pobres, distribuindo a população pelo nível de renda.

Nesse contexto de mudanças, a fotografia passava a ter um novo foco, as indústrias, que começavam a surgirem advindos com o incremento portuário. Associadas aos usos portuários do Mucuripe e dependentes do transporte marítimo com relação as matérias-primas, surgem impetuosas construções naquela parte do litoral, como os moinhos de trigo e a fábrica de asfalto de Fortaleza (FECHINE, 2007, p. 32), atraindo as inquietas lentes, que trazem a imagem fabril como vitrine da nova modernidade da cidade.



Fig. 129: Bangalôs destruídos na Praia de Iracema.
Fonte: Arquivo Nirez.

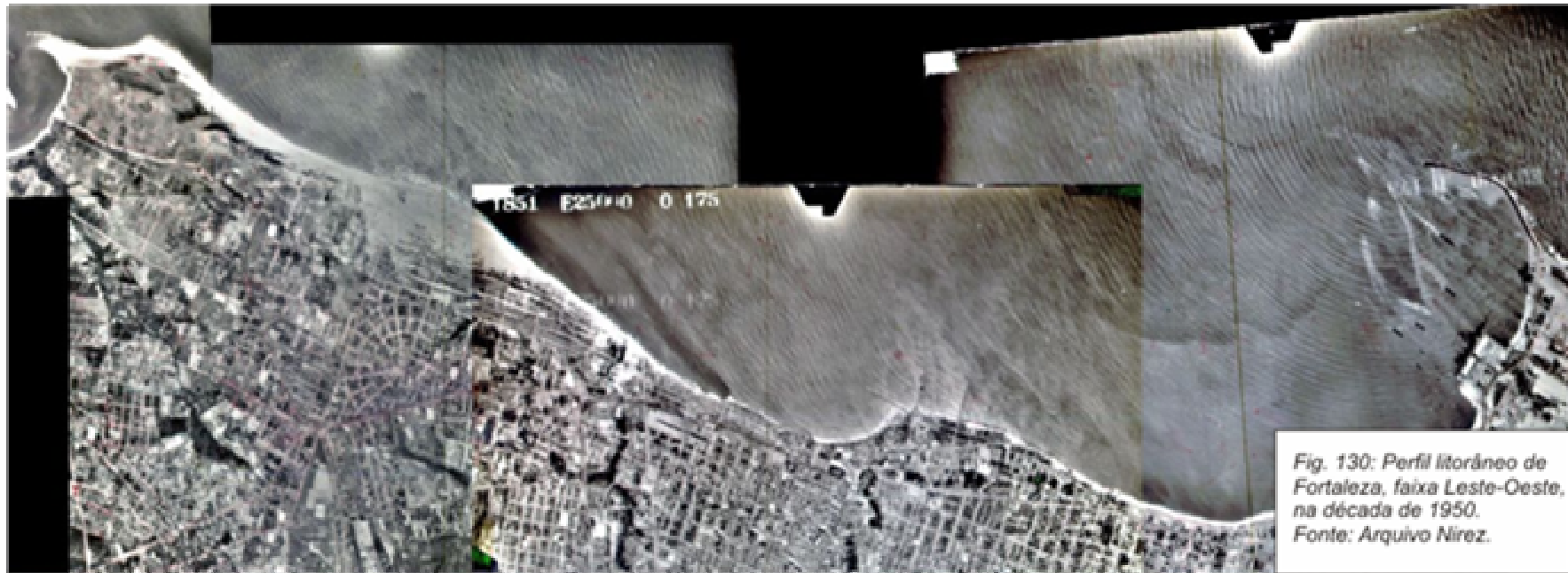


Fig. 130: Perfil litorâneo de Fortaleza, faixa Leste-Oeste, na década de 1950.
Fonte: Arquivo Nirez.



Fig. 131: Perfil litorâneo de Fortaleza, faixa Leste-Oeste, na atualidade.
Fonte: Google Earth

As indústrias, com seus equipamentos pesados, ocuparam intensamente o Mucuripe, aliando-se à ocupação nos terrenos de marina por antigos pescadores. As conseqüências da formação do complexo portuário repercutiram, portanto, em toda configuração urbana de Fortaleza, como explica Castro (1977):

A ligação do porto já no Mucuripe, com a cidade, criou, sem dúvida, contradição insuperável no zoneamento atual que a cidade realizava, tumultuando a ordem histórica com que tinha sido dispostas as funções urbanas; indústria – a oeste, comércio – no centro, e residências abastadas a leste, porque se localizou, mais a leste ainda o porto (P. 37-38).

Silva (1992) atenta que a concentração industrial no Mucuripe atraiu trabalhadores que prestavam serviço no antigo porto, bem como deslocou parte da zona de meretrício para o atual bairro do Farol, contribuindo para a ocupação das dunas e o processo e favelização da área.

Na zona portuária, no Mucuripe, começava a surgir a prostituição e, por isso, em 1952, 600 mulheres foram ameaçadas de despejo pela Secretaria de Polícia, pois algumas famílias exigiram a transferência dos prostíbulos para outros lugares. Os botequins e a prostituição eram acusados da degradação em larga escala no Mucuripe que se expandia (JUCÁ, 2000, p. 205)

Com a instalação do porto e da linha férrea ocorre a formação de favelas ao longo do leito do ramal ferroviário e nas dunas próximas da zona portuária, intensificado com a instalação em 1954 do Serviluz, Serviço de Energia Elétrica Municipal, que deu origem ao bairro homônimo (vejamos tabela 3).

Fotografia e Cartografia tomam um novo rumo a partir da década de 1950. No contexto mundial da Guerra Fria surgem as imagens de satélite. Desde o século XIX já eram obtidas fotografias aéreas a partir do uso de balões, no entanto, a partir dos projetos espaciais e o crescimento da ciência da computação eclodidos a partir da segunda metade do século XX as imagens aéreas tomam novo impulso, propiciando a geração de uma gama de produtos bem mais variada que a oferecida até então (CASTRO, 2009). Temos a visão de parcelas maiores



Fig. 132: Praia e porto do Mucuripe à época de sua inauguração.
Fonte: Arquivo Nirez.

das cidades, e não obstante, dos seus problemas. Surgem novos esboços do litoral de Fortaleza, e a complexidade ambiental gerada com as ações humanas.

Localização	Nº de habitantes
Pirambu	40750
Mucuripe	2800
Estrada de Ferro	2250
Arraial Moura Brasil	1500
Meireles	1100
Lagamar	800
Usina	700
Morro do Ouro	600
Volta da Jurema	450
Poço das Dragas	450
Jacarecanga	400
Iracema	100
Total	51900

Tabela 3 – Estimativa da população das principais favelas de Fortaleza em 1961

Fonte: CEARÁ, 1967, p. 53

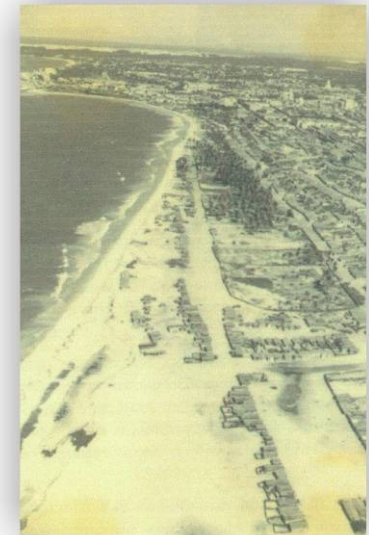


Fig. 133: Massificação habitacional ao longo do litoral de Fortaleza em fins na década de 1960. Em primeiro plano a praia do Pirambu, ao fundo o centro da Cidade e a ponta da Prainha.

Fonte: Arquivo Nirez.

A imagem tida do alto trazia revelações consternadoras. Em meados de 1956 o mar já avançava mais de 300m na praia de Iracema, enquanto a ponta do Mucuripe era assoreada (ver figura 132 e 133). O ambiente litorâneo, com os bangalôs e o novo porto, ostentações do progresso citadino por tantas vezes eternizada pelas fotografias, trazia agora imagens paradoxais. A zona costeira depara-se com intensas modificações ambientais, fruto da ocupação desordenada em diferentes níveis, escalas e setores, gerando destruição e remodelando a paisagem praiana dos anos que se seguem.



Fig. 134: Imagem aérea do litoral de Fortaleza. As setas indicam a difração das ondas após a construção do porto na ponta do Mucuripe
Fonte: Vasconcelos, 2005, p. 47.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A

ocupação do espaço litorâneo de Fortaleza é marcada por quatro etapas identificadas ao longo da pesquisa: a praia fortificada; insalubre; do lazer e veraneio; e receptora de atividades econômicas.

De 1756, através da planta de Manuel Francês, a 1818, com a planta de Silva Paulet, percebemos a predominância da vegetação natural perpassando a zona costeira de Fortaleza, com a presença de fortificações que dariam início a ocupação do espaço que viria a ser a Cidade.

A partir de 1859, com o projeto de Simões de Farias, percebemos a necessidade de expansão de Fortaleza e o interesse despertado para o planejamento do litoral, dado a condição de insalubridade que surgia junto com a tomada das atividades portuárias naquele espaço.

Com a chegada do século XX, aporta na Cidade o sentimento de europeização dos modos e costumes citadinos, resultando na absorção de novas práticas de lazer que destacavam o ambiente litorâneo, como os banhos de mar, os banhos de sol, as caminhadas na praia e o veraneio. Essa nova dinâmica é refletida nas fotografias, que retratam o novo frisson existente no litoral, e nos projetos urbanos, que passavam a inserir a praia no contexto urbano de Fortaleza.

Mesmo sem serem efetivadas, essas plantas refletiam a necessidade de um plano para o espaço costeiro que possibilitasse a coexistência entre os bangalôs dos abastados, os abarracamentos dos foragidos da seca e as atividades portuárias que se expandiam.

Nestor de Figueiredo e Saboya Ribeiro trazem em seus planos a proposta de inserção do litoral na dinâmica de expansão da Cidade. Com cintas de ruas e avenidas ligando a praia ao restante de Fortaleza, esses

projetos além de promover um novo perfil urbano, inseriam a capital cearense no contexto que Sales (1996, p. 99) define como “moderna cultura urbana brasileira”.

As imagens tratadas neste trabalho surgem como signos de uma época, contendo um discurso articulado com os processos políticos, econômicos e culturais da sociedade que as elaboraram. Além de representar a cidade, cartografia e fotografia são maneiras de agir no urbano, onde através dos discursos inserido na elaboração de tais documentos históricos, o homem (re)apresenta a ordem social vivida, refletindo também as contradições entre os agentes de planejamento e produção do espaço da “cidade de papel”.

Portanto, perceber a Cidade é mais do que apenas ver as imagens que rodeiam o cotidiano, mas tê-las como informações para o seu planejamento, buscando adquirir novas formas para perceber o espaço. Além de servirem como marca de uma materialidade passada, as imagens concretizam a representação do modo de vida social, os valores culturais, individuais e coletivos, bem como o imaginário.

Após essas discussões e reflexões, é possível compreender o campo que a iconografia histórica pôde proporcionar na análise da expansão urbana de Fortaleza. Longe de pensar que esse é um assunto acabado, apenas resolvemos uma indagação ou julgamos tê-la concluída, logo emergem outras questões a serem respondidas.

A Geografia ainda tem muito a contribuir nos estudos da relação entre a Cidade e o mar, pois construindo o conhecimento perante as reflexões sobre o passado, percebemos as implicações que as propostas pretéritas trouxeram na organização do espaço urbano no presente, trazendo ferramentas para se planejar o futuro.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- A GREVE das obras do Porto. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 22 jan. 1946.
- A PRAIA de Iracema acha-se inteiramente abandonada. **O Povo**, Fortaleza, 16 jan. 1946. p. 2.
- A TRAGÉDIA da praia de Iracema. **O Povo**, Fortaleza, 07 fev. 1946.
- ABREU JÚNIOR, Pedro Itamar. **Praia do Futuro: formas de apropriação do espaço urbano.** 2005. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2005.
- ABREU, Capistrano. Paizagens do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 17, p. 291-298, 1903.
- ABREU, Maurício de. Pensando a cidade no Brasil do passado. In: SILVA, José Borzacchiello da. et al (org.). **A cidade e o urbano.** Fortaleza: UFC, 1995. p. 27-52.
- ADERALDO, Mozart Soriano. **História abreviada de Fortaleza.** Fortaleza: UFC, 1989.
- AGASSIZ, Luís; AGASSIZ, Elizabeth. Viagem ao Brasil (1865-1866). São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1938.
- AINDA o Arraial. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 01 jan. 1946.
- ALCÂNTARA, Beatriz. Iracema, patrimônio. In: GOVERNO DO ESTADO CEARÁ. **Iracemas: imagens de uma lenda.** Fortaleza: Barbarela B. Comunicação e Marketing, 2006. p. 98-111.
- ALENCAR, José de. **Iracema: lenda do Ceará.** São Paulo: Ática, 2000.
- ALMADA, Zenilo. Histórias da Fortaleza antiga. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 118, p. 347-354, 2004,.
- AMORA, Zenilde Baima. Aspectos históricos da industrialização no Ceará. In: SOUZA, Simone (org.) **História do Ceará.** Fortaleza: UFC/FDR, 1989.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- AS CONSTRUÇÕES da rua da Praia. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 02 jan. 1928, p. 5.
- ASPECTOS da Cidade. **O Nordeste**, Fortaleza, 14 jul. 1939, p.4.
- AVISO. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 04 mar. 1921. p. 7.

- BACHELARD, Gaston. **A terra e os devaneios do repouso.** São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- BANHOS de mar. **Correio do Ceará,** Fortaleza, 24 jan. 1928.
- BARBOSA, Francisco Carlos Jacinto. **A força do hábito:** condutas transgressoras na Fortaleza remodelada (1900-1930). 1997. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1997.
- BARLÉU, Gaspar. **História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.
- BARRETTO, Aníbal. **Fortificações no Brasil** (Resumo Histórico). Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1958.
- BARROSO, Gustavo. **Mississipi.** Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1961.
- BARROSO, Gustavo. **Praias e várzeas.** Campinas: Unicamp, 2000.
- BARROSO, Gustavo. **Terra do sol:** natureza e costumes do Norte. Rio de Janeiro: Benjamim Aguilá, 1912.
- BAYLISS-SMITH, Tim; OWENS, Susan. O desafio ambiental In: GREGORY, Deal. et al (org.). **Geografia humana:** sociedade, espaço e ciência social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Eds. 1996. p. 125-158.
- BERTINI, Fátima Maria Araújo. **Centro de Fortaleza, lugar de transformações:** o idoso e os afetos implicados. 2006. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.
- BEZERRA, E.C. Precipitações. In: GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Atlas do Ceará.** Fortaleza: Seplam, 1989.
- BILAC, Olavo. Fotojornalismo. In: DIMAS, Antônio (org). **Vossa Insolência.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 31-42.
- BORELLI, Elizabeth. Urbanização e qualidade ambiental: o processo de produção do espaço da costa brasileira. **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis.** Florianópolis, v. 4, n. 1, p. 1-27, 2007.
- BORGES, Jorge Luis. **El Otro, el mismo.** Buenos Aires: Emece, 1969.
- BORGES, Marília Santana. **Quartirão sucesso da Cidade:** o art d'eco e as transformações arquitetônicas na Fortaleza de 1930 e 1940. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- BOUDOU, Jean-Louis. Em favor da Talassografia. **Geografares.** Vitória, Espírito Santo, v. 02, p. 71-75, 2001.
- BOYER, Christine. **The city of collective memory.** Londres: MIT Press, 1994.
- BRÍGIDO, João. A Fortaleza em 1810. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 26, p. 83-131, 1912.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Decifrando mapas: sobre o conceito de território e suas vinculações com a cartografia. In: ENCONTRO NACIONAL DO MUSEU PAULISTA, 1., 2004, São Paulo; ENCONTRO NACIONAL DO MUSEU PAULISTA, 1., São Paulo. Anais do Museu Paulista. São Paulo: [s. n.], 2004. p. 193-234.

CAMARGO, Luiz Octávio de Lima. **Educação para o lazer**. São Paulo: Moderna, 1999.

CAMINHA, João Carlos. **História Marítima**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1979.

CAPEL, H. El VIII Coloquio Internacional de Geocrítica: una geografía histórica para construir el futuro. **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-001.htm>. Acessado em 5 de janeiro de 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Geografia Contexto, 1992.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, C. (org.). **Urbanização e mundialização**. São Paulo: Contexto, 2004.

CARVALHO, Marco Bernardino de. Geografia e história, tradição e modernidade: fundamentos da geopolítica contemporânea. **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (23). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-23.htm>. Acessado em 8 de janeiro de 2008.

CASTRO, José Liberal de. Arquitetura Eclética no Ceará. In: FABRIS, Anna Teresa (org.). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Bobel/Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

CASTRO, José Liberal de. **Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1977.

CASTRO, José Liberal de. **Parque Pajeú**. Fortaleza: Sumov, 1981.

CASTRO, José Liberal de. Uma planta fortalezense de 1850 reencontrada. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 119, p. 107-153, 2005.

CASTRO, Ruy Moreira et al. Sensoriamento remoto como ferramenta para o ensino de Física. In: **XVI Simpósio Nacional de Ensino de Física**. Disponível em: <http://www.sbf1.sbfisica.org.br/eventos/snef/xvi/sys/resumos/T0610-1.pdf>. Acessado em 13 de janeiro de 2009.

CAVALCANTE, Tibúrcio. **Relatório cadastral de Fortaleza de 1931 e 1932**. Fortaleza, [s.n.], 1932.

CAVALCANTI, Carlos. **História das artes: curso elementar**. Rio de Janeiro: J. Ozon, 1968.

CEARÁ. **As migrações para Fortaleza**. Fortaleza: Secretaria de Administração do Estado, 1967.

CEARÁ. **Dados estatísticos do Estado do Ceará**. Fortaleza: Secretaria da Fazenda do Estado., 2002.

- CEUB/ICPD. **Curso de GPS e cartografia básica**. São Paulo: Instituto Ceub de Pesquisa e Desenvolvimento, 2000.
- CHAVES, Gylmar. et. al. **Ah, Fortaleza!** Fortaleza: Terra da Luz Editorial, 2006.
- CINEMA Beira-mar. **Ceará Ilustrado**, Fortaleza, 14 dez. 1924. p. 11.
- CIVILIZAÇÃO de Litoral. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jan. 1921. p. 2.
- CLAUDINO-SALES, V. Serra, litoral e sertão: unidades geoambientais do Ceará. **Revista do Instituto da Memória do Povo Cearense: Memória e Patrimônio Natural do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 2. p. 05-11, 2003.
- COMO estão nossas ruas? **Correio do Ceará**, Fortaleza, 21 set. 1908.
- CONDOR. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jun. 1933.
- CONTINUA a greve nas obras do Pôrto do Macuripe. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 15 jan. 1946.
- CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- CORIOLOANO, Luzia Neide. **Do local ao global: o turismo litorâneo cearense**. Campinas: Papirus, 1998.
- CORIOLOANO, Luzia Neide. Turismo e meio ambiente: interfaces e perspectivas. In: CORIOLOANO, Luzia Neide Menezes Teixeira; VASCONCELOS, Fabio Perdigão (org.). **O turismo e a relação sociedade-natureza: realidade, conflitos e resistências**. Fortaleza: EdUECE, 2007. p. 19-43.
- CORTEZ, Amanurício Pereira. **O Estado e a formação da paisagem urbana de Fortaleza quanto à vegetação arbórea: enfoques urbanístico e de sustentabilidade**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2000.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Borzacchiello da; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; CAVALCANTE, Tércia. **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. Urbanização da sociedade cearense. In: DAMIANI, Amélia Luiza (org.). **O espaço no fim do século: a nova realidade**. São Paulo: Contexto, 1999.
- COSTA, Veridiana Marques da. **Saneamento e saúde nos bairros Pirambu e Cristo Redentor**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Curso de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2002.
- CYTRYNOWICZ, Roney. **Integralismo e anti-semitismo nos textos de Gustavo Barroso na década de 30**. 1992. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- D'ALGE, Carlos. A conquista do mar brasileiro. **Revista da sociedade cearense de Geografia e História**. Fortaleza, Ceará, v. 44, p. 5-17, 1979.

- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Da capital do sertão à cidade do sol: Fortaleza e o processo de litoralização do Ceará. **Caderno de Geografia**: notas sobre o urbano cearense do litoral ao sertão. Fortaleza, Ceará, v. 1. p. 42-71, 1998.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. O mar e o marítimo nos trópicos. **Geosp**. São Paulo, v. 15, n. 1, p. 63-76, 2004.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. O pescador na terra. In: SILVA, José Borzacchiello da; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia; CAVALCANTE, Tércia. **Ceará**: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005. p. 263-279.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. Sistema de cidades em terra semi-árida. In: ALMEIDA, M. Geralda de; RATTS, Alecsando (org.). **Geografia**: leituras culturais. Goiânia: Alternativa, 2003.
- DIÁRIO do Senado Federal. Brasília, DF, abr. 2005.
- DIEGUES, Antônio Carlos. **Ilhas e Mares**: simbolismo e imaginário. São Paulo: Hucitec, 1998.
- DIEGUES, Antonio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- DIÓGENES, Beatriz Helena Nogueira. **Aldeota**: um bairro em mutação. Trabalho de Conclusão de Curso (Aperfeiçoamento em Arquitetura e Instrumentação Crítica) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1984.
- DIRECTORIA Central. Rio de Janeiro: Ministério dos negócios da agricultura comercio e obras publicas, 1862.
- DORNELAS, Henrique Lopes. Entre o mar e a montanha. In: COUTINHO, R.; ROCCO, R. (org.) **Direito das cidades**. Rio de Janeiro: DP&A, 2004.
- DUMAZEDIER, Jofre. **Sociologia empírica do lazer**. São Paulo: Perspectiva, 1999.
- DUSSEN, Adriaen Van Der. **Relatório sôbre as capitanias conquistadas no Brasil pelos holandeses (1639)**: suas condições econômicas e sociais. Rio de Janeiro: Ind. Graf. J. Lucena, 1947.
- EDWARDS, Elizabeth. Antropologia e fotografia. **Cadernos de Antropologia e Imagem**: a cidade em imagens. Rio de Janeiro, v. 2, p. 32-61, 1996.
- ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas e navios**: uma história portuária. Fortaleza: OMNI, 2007.
- ESPÍNOLA, Rodolfo. **O porto**. Fortaleza: [s.n.], 1978.
- ESPÍNOLA, Rodolfo. **Vicente Pinzón e a descoberta do Brasil**. Rio de Janeiro: Topbooks, 2001.

ESTÃO novamente em perigo as casas da praia de Iracema. **O Povo**, Fortaleza, 24 jan. 1946. p. 9.

FACÃO, Marlio Fábio Pelosi. Dicionário toponímico, histórico e geográfico do Nordeste. Fortaleza: Artlaser, 2005.

FAIRCHILD, T.R. A Terra: passado, presente e futuro. In: TEIXEIRA, Wilson. et al. (org.). **Decifrando a Terra**. São Paulo: Oficina de Textos, 2000. p. 493-516.

FAMINE in north-eastern Brazil. **The New York Times**, Nova York, 16 nov. 1877.

FARIA, Maria Dulce de. Representação cartográfica no Brasil colonial na Biblioteca da Biblioteca Nacional. In: **Biblioteca Nacional, Cartografia Histórica**. Disponível em: http://www.consortio.bn.br/cartografia/cart_colonial.html . Acessado em 02 de Setembro de 2008.

FECHINE, José Alegnberto Leite. **Alterações no perfil natural da zona costeira da cidade de Fortaleza, Ceará, ao longo do século XX**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.

FERNANDES, Adelita Neto Carleial et al. Movimentos sociais urbanos em Fortaleza: trajetória de um novo sujeito social. In: BRAGA, Ela Maria Franco; BARREIRA, Irllys Alencar Frimo (org.). **Política da escassez: lutas urbanas e programas governamentais**. Fortaleza: FDR/UFC, 1991.

FERNANDES, F. R. Formação das cidades brasileiras. Expressão Editora: Cuiabá, 1977.

FERNANDES, F. R. C. **As transformações espaciais e ambientais na área central de Fortaleza: uma análise das suas perspectivas de renovação urbana**. 2004. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

FERRARA, L. D. Cidade imagem e imaginário. **Imagens Urbanas**. Porto Alegre, v. 1, p. 193-201. 1997.

FERREIRA, A.; DANTAS, G.; EDUARDO, A. Em torno das cidades: urbanismo e secas no nordeste do Brasil, 1900-1920. **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona. Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (104). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-104.htm>. Acessado em 02 de dezembro de 2007.

FIGUEIREDO, Lauro César. **Memória e experiência de uma cidade do Paraná: a cidade de Maringá**. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Curitiba, 2005.

FIGUEIREDO, Nestor de. **Projeto de remodelação e extensão de Fortaleza**. Fortaleza [s.n.], 1933

FINALMENTE a inauguração do novo porto. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 25 jan. 1928.

FINDLAY, Alexander. **South Atlantic Ocean**. Londres: Harvard College Library, 1867.

FORTALEZA, Prefeitura Municipal. Lei nº 188, de 16 de maio de 1950. **Diário oficial do Município**, 1950.

- FORTALEZA, Prefeitura Municipal. SUPLAM. **Fortaleza, a administração Lúcio Alcântara – 1979 – 1982**. Fortaleza: Grafisa, 1982.
- FREITAS, Mirtes. **A cidade dos clubes: modernidade e glamour na Fortaleza de 1950-1970**. Fortaleza: Expressão Gráfica Editora, 2005.
- GALENO, Alberto S. **A praça e o povo: homens e acontecimentos que fizeram história na praça do Ferreira**. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- GALENO, Juvenal. Novas canções populares. *Revista do Instituto do Ceará*. Fortaleza, Ceará, v. 1, p. 66-69, 1887.
- GARCIA, Ana Karine Martins. **A sombra da pobreza na cidade do sol: o ordenamento dos retirantes em Fortaleza na segunda metade do século XIX**. 2006. Dissertação (Mestrado em História Social) - Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2006.
- GARRIDO, Carlos Miguel. Fortificações do Brasil. **Separata do vol. III dos subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- GASPAR, Claudia Braga. **Orla carioca, das tangas indígenas às tanguinhas de Ipanema**. Rio de Janeiro: Metalivros, 2005.
- GASPAR, Madu. **Sambaqui: arqueologia do litoral brasileiro**. São Paulo: Jorge Zahar, 2000.
- GÊNESIS. Português. In: **A Bíblia: tradução ecumênica**. São Paulo: Paulinas, 2007. p. 49-100.
- GIDDENS, A. **A constituição imaginária da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- GIOVANINI, Rafael Rangel. **Regiões em movimento: um olhar sobre a Geografia-Histórica do sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897)**. 2006. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.
- GIRÃO, Raimundo. **A princesa vestida de baile**. Fortaleza: Editora Instituto do Ceará, 1950.
- GIRÃO, Raimundo. **Evolução histórica cearense**. Fortaleza: BNB/ETENE, 1985.
- GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 1997.
- GIRÃO, Raimundo. Plano de urbanização de Fortaleza (subsídios para sua história). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 57, p. 205-222, 1943.
- GONÇALVES, Antônio Carolino. A estrutura da população urbana e aspectos do seu desenvolvimento. In: **CEARÁ. As migrações para Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Oficial, 1967.
- GREVE dos trabalhadores do Porto de Fortaleza. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 17 jan. 1946.
- HENRIQUE, José Ailton. **As matrizes energéticas e as redes técnicas na expansão de Fortaleza (Ceará)**. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Curso de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.

IBGE. **Anuário estatístico do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

IMPORTAÇÃO. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 08 jan. 1946.

IRROMPEU a greve. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 09 jan. 1946.

IWATA, Nara. **O Rio e o mar: a influência da orla marítima na formação do imaginário da cidade do Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp069.asp> . Acessado em 17 de maio de 2008.

JÓ. Português. In: **A Bíblia: tradução ecumênica**. São Paulo: Paulinas, 2007. p. 613-656.

JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza, 1945-1960**. São Paulo: Annablume, 2000.

KNAUSS, Paulo . Imagem do espaço, imagem da história: a representação espacial da cidade do Rio de Janeiro. **Tempo**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 135-148, 1997.

KOSSOY, Boris. **Realidade e ficções da realidade fotográfica**. São Paulo: Ateliê Editorial, 1999.

KOSTER, Henry; CASCUDO, Luis da Câmara. **Viagens ao nordeste do Brasil**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/ Massangana, 2002.

KRACAUER, Siegfried. **De Caligari a Hitler: uma história psicológica do cinema alemão**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1988.

LACOSTE, Yves. An illustration of geographical warface. **Antipode**, nº 5, p. 1-13, 1973.

LE GOOF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.

LEFÉBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2004.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **As razões de uma cidade: conflito de hegemonias**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LEMENHE, Maria Auxiliadora. **Expansão e hegemonia urbana: o caso de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 1983.

LÉVY, Jacques. Uma virada cartográfica. In: ACSELRAD, Henri (org.). **Cartografias sociais e Território**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ.

LIBAULT, André. **Geocartografia**. São Paulo: Nacional, 1975.

LIMA, Ernandy Luis Vaconcelos; MEIRELES, Antônio Jeovah Andrade. Serviluz, embate entre questões sociais e ambientais. In: SILVA, José Borzacchiello da et al (org.). **Litoral e sertão: sociedade e natureza no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2007. p. 353- 366.

LIMAVERDE, Narcélio. **Fortaleza, histórias e estórias: memórias de uma cidade**. Fortaleza: ABC Fortaleza, 1999.

LINHARES, Paulo. **Cidade de água e sal: por uma antropologia do litoral do Nordeste sem cana e sem açúcar**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

- LIVINGSTONE, David. **The geographical tradition episodes in the history of a contested enterprise**. Oxford: Blackwell, 1992.
- LISBOA, Antônio. **Sobre Fortaleza**. Fortaleza: Typografia Stuart, 1926.
- LOWENTHAL, David. Como conhecemos o passado. **Revista Projeto História: trabalhos da memória**. São Paulo, v.17, p. 63-201, 1998.
- MACEDO, Silvio Soares. Paisagem, litoral e formas de urbanização. In: FREIRE, Oneida Divina da Silva et al. **Projeto Orla: subsídios para um projeto de gestão**. Brasília: MMA/MPO, 2004.
- MACHADO JÚNIOR, Cláudio de Sá. **Fotografias e códigos culturais: representações de sociabilidade carioca pelas imagens da revista Careta (1919-1922)**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 2007.
- MAIA, L.P. **Procesos costeros y balance sedimentário a 10 largos de Fortaleza (NE-Brasil): implicaciones para una gestion adecuada de la zona litoranea**. 1998. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidad de Barcelona, Barcelona, 1998.
- MARCELLINO, Nelson Carvalho. **Lazer e humanização**. Campinas: Papyrus, 1998.
- MARQUES, Regina Elizabeth do Rego Barros. **Urbanização, dependência e classes sociais: o caso de Fortaleza**. 1986. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1986.
- MARTINS, Ana Luiza. **Da fantasia à história: folheando páginas revisteiras**. **Revista História**. São Paulo, v. 22, n. 1, p. 42-85, 2003.
- MARTINS, Oswaldo Evandro Carneiro. A prova heróica (1941 – 1947). **Revista da sociedade cearense de Geografia e História**. Fortaleza, Ceará, v.19, p. 53-104, 1998.
- MARX, Murilo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, 1980.
- MATOS, Fábio de Oliveira. **A cidade e o mar: algumas reflexões sobre a memória das relações de Fortaleza com o mar**. 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Curso de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.
- MATOS, Fábio de Oliveira; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. Discutindo a cartografia histórica de Fortaleza: a zona costeira e as plantas de Silva Paulet e Simões de Farias. In: AMORA, Zenilde Baima (org.). **Cenários Geográficos: Reflexões e enfoques**. Fortaleza: EDUECE, 2008.
- MATOS, Fábio de Oliveira; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. Para onde os ventos caminham: turismo e desenvolvimento sustentável na praia da Taíba – São Gonçalo do Amarante/CE. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE, 7., 2007, Niterói. **Anais do VII Encontro Nacional da ANPEGE**, Niterói, 2007.
- MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem: fotografia e história interfaces**. **Tempo**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 73-98, 1996.
- MEIRELES, Antônio Jeovah de Andrade. **Aspectos geoambientais da zona costeira cearense**. Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2004. Notas de aula.

- MEIRELES, Antônio Jeovah de Andrade; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. As dunas do litoral cearense: origem, dinâmica e sustentabilidade. **Revista do Instituto da Memória do Povo Cearense: memória e patrimônio natural do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 2, p. 12-17, 2003.
- MELO, Juliana Barroso de. Ocupação urbana e impactos ambientais de empreendimentos construídos na zona costeira de Fortaleza-CE. In: SILVA, José Borzacchiello da et al (org.). **Litoral e sertão: sociedade e natureza no nordeste brasileiro.** Fortaleza: Expressão Gráfica, 2007. p. 329-340.
- MENESES, Antônio Bezerra de. A praia. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 16, p. 94-100, 1902.
- MENESES, Antônio Bezerra de. Descrição da cidade de Fortaleza. **Revista do Instituto do Ceará.** Fortaleza, Ceará, v. 09, p. 147-290, 1895.
- MENEZES, Maria Ozilea et al. Porto de Fortaleza: desenvolvimento urbano e aspectos ambientais. In: PINHEIRO, Daniel Rodriguez de Carvalho (org.). **Desenvolvimento sustentável: desafios e discussões.** Fortaleza: ABC Editora, 2006. p. 185-222.
- MERCATOR. Disponível em <http://pt.wikipedia.com/mercator>. Acessado em 15 de janeiro de 2009.
- MESQUITA, Afrânio Rubens. O lugar da Oceanografia. **Revista Estudos Avançados.** São Paulo, v. 8, p. 32-74, 1994.
- MIÉ, Luna Bruna. **Cartografia de los descubrimientos.** Disponível em: <http://valdeperrillos.com/books/cartografia-historia-mapas-antiguos>. Acessado em 09 de dezembro de 2007.
- MIRANDA, Antônio. **O que é Cartofilia.** Distrito Federal: Sociedade Brasileira de Cartofilia, 1985.
- MONTENEGRO, Maria Aparecida de Paiva. Iracema como mito fundador. In: GOVERNO DO ESTADO CEARÁ. **Iracemas: imagens de uma lenda.** Fortaleza: Barbarela B. Comunicação e Marketing, 2006. p. 117-129.
- MORAES, Antonio Carlos Robert . **Território e história no Brasil.** São Paulo: Hucitec/Annablume, 2005.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no longo século XVI.** São Paulo: Hucitec, 2000.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. **Configuração de metodologia para o macrozoneamento costeiro do Brasil.** Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 1996.
- MORAES, Antônio Carlos Robert. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro.** São Paulo: Hucitec/Edusp, 1999.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. Formação territorial e Políticas ambientais no Brasil. In: RIBEIRO, W. C. **Patrimônio ambiental brasileiro.** São Paulo: Edusp, 2004.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Meio ambiente e ciências humanas**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

MORAES, Fernanda Borges. Essas miniaturas do mundo: a cartografia histórica e o processo de ocupação do território na América Portuguesa. **Vivência**. Rio de Janeiro, v. 7, p. 163-187, 2006.

MÜLLER, Nice Lecocq. **Correlações entre a História e a Geografia**: o exemplo do Vale do Paraíba, no estado de São Paulo. São Paulo: IG/USP, 1969.

MUNFORD, L.A. **A cidade na história**. São Paulo: Edusp, 1985.

NA PRAIA. **Ba-ta-clan**, Fortaleza, 26 out. 1926. p. 13.

NÃO há Fortaleza como outrora. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 15 mai. 1909.

NASCIMENTO, Flávio Rodrigues do. Impactos socioambientais e economia-ecológica na zona costeira de Sabiaguaba - Porto das Dunas. In: SILVA, José Borzacchiello da (org.). **Litoral e sertão: sociedade e natureza no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2007. p. 341-352.

NO CEARÁ. **O Nordeste**, Fortaleza, 22 dez. 1922. p. 7.

NO PASSEIO Público. **Ba-ta-clan**, Fortaleza, 24 jul. 1926. Instantâneos.

NOGUEIRA, André Aguiar. **Fogo, vento, terra e mar: migrações, natureza e cultura popular no bairro Serviluz em Fortaleza (1960-2006)**. 2006. Dissertação (Mestrado em História Social) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2006.

NOGUEIRA, Paulino. Fortaleza do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 2, 1888.

NOVAS regras para a praia. **Ceará Ilustrado**, Fortaleza, 5 jul. 1925. p. 8.

O CONCERTO da Ponte Metálica. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jan. 1921. p. 2.

O QUE o vapor “Itapecurú trouxe do norte...” **Correio do Ceará**, Fortaleza, 14 jan. 1928.

OLIVEIRA, Caterina Maria de Saboya. **Fortaleza: velhos carnavais**. Fortaleza: Edições UFC, 1997.

OLIVEIRA, João Baptista. O resumo chronológico para a história do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 02, p. 25-79, 1888.

ON THE WATERFRONT. James Elia Kasan. Nova York: Columbia Pictures Corporation, 1 DVD (108 min): son., preto e branco, 1954.

ORIÁ, Ricardo; JUCÁ, Gisafran. De Fortaleza à vila e cidade (1603-1889). In: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA. **Fortaleza, a gestão da cidade: uma história político-administrativa**. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1994.

- PAIVA, Ricardo Alexandre. **Entre o mar e o sertão: paisagem e memória no centro de Fortaleza**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- PASSARAM pelo porto. **O Ceará**, Fortaleza, 15 fev. 1926.
- PECHMN, Robert Moses. **Cidade estreitamente vigiada: o detetive e o urbanista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002.
- PELO Porto. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 mar. 1928.
- PESCADORES nacionais. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 28 jan. 1928.
- PHILO, Chris. História, Geografia, e o mistério ainda maior da geografia histórica. In: GREGORY, D.; MARTIN, R.; SMITH, G. (org.) **Geografia Humana: sociedade, espaço e ciência social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. p. 269-98.
- PINHEIRO, Daniel Rodriguez de Carvalho. 3 O problema de pesquisa: reflexões sobre a natureza do conhecimento científico. In: **Observatório da cultura / Metodologia do trabalho Científico**. Disponível em: <http://www.observatorio.pro.br>. Acessado em 01 Abril 2008.
- PINTO, Vírgilio Noya. Balanço das transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, D. (org.). **Brasil em perspectiva**. Rio de Janeiro: Difusão Editorial, 1977.
- PINTURA e escultura. **Ceará Ilustrado**, Fortaleza, 08 fev. 1925.
- PLEKHANOV, G.V. **Os “saltos” da natureza e na história**. Disponível em: <http://marx.org/portugues/plekhanov/misc/saltos-natu-historia.htm>. Acessado em 05 de janeiro de 2008.
- PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigraf, 1993.
- PRAIA do Peixe. **Ceará Ilustrado**, Fortaleza, 28 jun. 1925.
- PREÇO absurdo do pescado. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 06 jan. 1976.
- PREFEITURA DE FORTALEZA. **Código urbano do município de Fortaleza**. Fortaleza: RAM, 1933.
- PREFEITURA Municipal de Fortaleza – Vendas de Pescados. **Gazeta de Notícias**, Fortaleza, 03 jan. 1946.
- PREZIA, Benedito; HOOMAERT, Eduardo. **Brasil indígena: 500 anos de resistência**. São Paulo: FTD, 2000.
- PROENÇA, Graça. **História da arte**. São Paulo: Ática, 1994.
- QUADROS & quadras. **Ba-ta-clan**, Fortaleza, 26 jul. 1926.
- QUEIROZ, Raquel. **O quinze**. Fortaleza: Edições UFC, 1996.

- REIS, Nestor Goulart. Algumas experiências urbanísticas do início da República (1890/1920). **Cadernos de Pesquisa do Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação**. São Paulo, v. 1, p. 33-52, 1994.
- RIBEIRO, José Otacílio de Saboya. Memorial justificativo do Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza (apresentado à Prefeitura Municipal de Fortaleza em 1947). **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 69, p. 75-81, 1955.
- RIBEIRO, José Otacílio de Saboya. Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza. Fortaleza, [s.n.], 1947
- RIBEIRO, Maria Eurydice de Barros. **A Geografia da salvação: itinerários do conflito e do perdão**. [s.l. s.n.], 2005. Nota de aula.
- RIOS, Kênia Sousa. **Campos de concentração no Ceará: isolamento e poder na seca de 1932**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2001.
- ROCHA JÚNIOR, Antônio Martins da. **O mar e a expansão urbana de Fortaleza**. 1984. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Ceará, 1984.
- ROCHA JÚNIOR, Antônio Martins da. **O turismo globalizado e as transformações urbanas do litoral de Fortaleza: arquitetura e estetização na Praia de Iracema**. 2000. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2000.
- RODRIGUES, João Antônio. **A urbanização brasileira e seus problemas**. São Paulo: IG/USP, 1972.
- RODRIGUES, Kadma Marques. **As cores do silêncio: habitus silencioso e apropriação da pintura em Fortaleza (1924 – 1958)**. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.
- RODRIGUES, Maria do Socorro Costa; SOUSA FILHO, Luciano Moreira de. **Pecém: uma trajetória portuária**. Fortaleza: SEBRAE/CE, 2007.
- SALES, José Albio Moreira de. **O desenho da cidade moderna em Fortaleza: um estudo dos planos de Saboya Ribeiro e Hélio Modesto**. 1996. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife 1996.
- SALON de 24. **Ceará Ilustrado**, Fortaleza, 07 set. 1924.
- SALVADOR, Frei Vicente do. **História do Brasil: 1500-1627**. [s.n.], 1627.
- SAMPAIO, Maria. Naufrago. **Jandaia**, Fortaleza, 2 mai. 1925.
- SCHRAMM, S. M. **Território livre de Iracema: só o nome ficou? (memórias coletivas e a produção do espaço na Praia de Iracema)**. 2001. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Os embates entre as questões ambientais e sociais no urbano**. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (org.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

- SEEMANN, Jörn. Mercator e os geógrafos: em busca de uma “projeção” do mundo. **Mercator**: revista de Geografia da UFC. Fortaleza, Ceará, v. 3, p. 7-18, 2003.
- SHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SILVA, Ana Cistina Mota. **Do “entesouramento” à acumulação urbana**: a produção do espaço de Fortaleza no século XIX. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- SILVA, José Borzacchiello da. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2001.
- SILVA, José Borzacchiello da. O algodão na organização do espaço. In: SOUSA, Simone de (org.). **História do Ceará**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 1994. p. 81- 92.
- SILVA, José Borzacchiello da. Os lugares de Iracema. In: GOVERNO DO ESTADO CEARÁ. **Iracemas**: imagens de uma lenda. Fortaleza, Barbarela B. Comunicação e Marketing, 2006. p. 59-71.
- SILVA, José Borzacchiello da. **Quando os incomodados não se retiram**: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf editora, 1992.
- SOARES, Miguel Augusto Pinto. **Representações da morte**: fotografia e memória. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, Porto Alegre, 2007.
- SOARES, Paulo Roberto. La construcción social de la forma urbana: la ciudad de Pelotas (Brasil) em la transición de los siglos XIX y XX. In: **Scripta Nova**: revista eletrônica de geografia y ciências sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, volume X, número 218 (40). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-40.htm>. Acessado em 8 de setembro de 2008.
- SONTAG, Susan. **Questão de ênfase**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- SOUSA, Neimar Machado de. Cartografia histórica. **Tellus**. [s.l.] v. 2, p. 173-175, 2002
- SOUZA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brazil. **RIHGB**. Rio de Janeiro, p. 5-140. Rio de Janeiro [s.e.], 1885.
- SOUZA, Maria Salete. O crescimento das cidades no Ceará e sua evolução. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 4., 1995, Fortaleza. **Anais do IV Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Fortaleza: NUTEC, 1995, p. 105-111.
- STÉDILE, João Pedro; SÉRGIO, Frei. **A luta pela terra no Brasil**. São Paulo: Página Aberta, 1993.
- STUART FILHO, Carlos. As fortificações do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. Fortaleza, Ceará, v. 44, p. 48-94, 1930.
- STUDART, Barão de. **Climatologia, epidemias e endemias do Ceará**. Fortaleza: Biblioteca Básica Cearense, 1997.

TAKEYA, Denise Monteiro. **Europa, França e Ceará**. São Paulo: Hucitec, 2003.

TEOFILO, Rodolfo. **História da seca do Ceará (1877-1880)**. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1922.

TEOFILO, Rodolfo. **O Paroara**. São Paulo: Editora Letras, 1993.

TESSLER, Moysés Gonzalez; MAHIQUES, Michael Michaelovitch. Processos oceânicos e fisiografia dos fundos marinhos. In: TEIXEIRA, W.; TOLEDO, M. C. M.; FAIRCHILD, T. R.; TAIOLI, F. (orgs.). **Decifrando a Terra**. São Paulo: Oficina de Textos, 2003. p. 262-284.

TUCCI, Ugo. Atlas. In: LE GOFF, J. et al. **Memória histórica**. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1984.

UMA NOVA investida do oceano contra a praia. **O Povo**, Fortaleza, 27 abr. 1946.

VAI encalhar a sua embarcação. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 17 jan. 1928. p. 7.

VASCONCELOS, Fábio Perdigão. **Gestão integrada da zona costeira: ocupação antrópica desordenada, erosão, assoreamento e poluição ambiental no litoral**. Fortaleza: Premium, 2005.

VASCONCELOS, Fábio Perdigão. Riscos naturais e antrópicos na zona costeira. In: **Anais da 57ª Reunião Anual da SBPC**. Disponível em: http://www.sbpcnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/fabioperdigao-riscos.htm. Acessado em 06 de janeiro de 2008.

VELLOSO, Verônica Pimenta. **Cartões-postais: fragmentos da memória familiar**. 1999. Dissertação (Mestrado em História) - Unirio, Rio de Janeiro, 1999.

VELLOSO, Verônica Pimenta. Cartões-postais: imagens do progresso. (1900-10). **História, Ciência, Saúde: Manguinhos**. Rio de Janeiro, v. 7, n. 3, p. 59-88, 2001.

VERDES Mares. **Verdes Mares**. Fortaleza, 25 nov. 1924.

VIAGENS com a agência Lloyd Brasileiro. **Correio do Ceará**, Fortaleza, 13 jan. 1921. p. 6.

VIDA de pescador. **Unitário**, Fortaleza, 06 nov. 1974.

VIEIRA, Tanísio. Seca, disciplina e urbanização: Fortaleza – 1865/1879. In: SOUZA, Simone de; NEVES, Frederico de Castro (orgs.). **Seca**. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2002.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

WASHINGTON Luis em Fortaleza. **Ba-ta-clan**, Fortaleza, 16 out. 1926.

ANEXOS



Relatório de Sir John Hawkshaw

EM 1875

SOBRE MELHORAMENTOS DOS PORTOS DO BRASIL

CEARÁ

1. DESCRIÇÃO GERAL

O Ceará é o principal porto da provincia desse nome; consta propriamente de uma enseada aberta, situada a $3^{\circ} 43'$ de latitude S e $38^{\circ} 31'$ de longitude O de Greenwich.

Quando sopra o SE, que é o vento reinante, o porto fica regularmente abrigado pela ponta do Mucuripe, que dista cerca de 7 kilometros para L. Essa ponta, que é formada de grés, revestido no litoral de comoros de arêa, estende-se em fórma de Recife visível a 1/2 milha de distancia na baixa-mar.

A ponta do Mucuripe dá ao ancoradouro aspecto de bahia e offerece abrigo regular: os recifes, porém, avançam e elevam-se pouco sobre o mar, por isso não protegem efficazmente o porto do Ceará.

A O do Mucuripe existem os recifes Meirelles e da Velha, o banco da Estrella, e o baixio da Coroa Grande separados entre si por canais profundos. A Coroa Grande fica em frente á cidade do Ceará, dista um kilometro do litoral, protege de alguma sorte o ancoradouro e offerece 3,00 de profundidade, contados do Recife á linha da baixa-mar. Na préa-mar o abrigo é insignificante.

O Recife do Porto, inexactamente figurado na maior parte dos mappas, é formado de grés e avança sobre o mar, partindo do extremo L da cidade, diagonalmente á linha do litoral. Na baixa-mar o Recife protege regularmente as alvarengas e pequenas embarcações, mas de ordinario o abrigo é insignificante, porque as ondas varrem-no, excepto na baixa-mar d'aguas vivas d'equinoxio.

Apezar de ser de SE para NE a variação do vento no litoral, durante a maior parte do anno, observam-se algumas vezes, na estação das chuvas, borrascas de vento N pouco duradouras.

O estabelecimento do porto ou a hora da préa-mar de syzégias é ás 5 h. 30 m. A oscillação da maré d'aguas vivas attinge a 2^m,50; a d'aguas mortas eleva-se a 1^m,60.

Comoros de arêa extendem-se, na distancia de algumas milhas, de um e outro lado da cidade; a arêa é levada pelo mar e impellida pelo vento, ao longo da costa, de L para O.

A corrente, no alto mar, segue de L para O; vence 1 1/2 milha por hora, e faz parte da grande corrente equatorial. Na costa a corrente superficial, principalmente, segue a mesma direcção (L a O); consta-me, porém, que têm sido observadas, em certo periodo do anno, arrebentações no sentido contrario. A enseada do Mucuripe presta-se favoravelmente á semelhante arrebentação, na parte O, opposta ao vento.

O fundo do porto não é exclusivamente formado de arêa; encontram-se, além da vaza e rocha, muito frequentes, uma especie de conglomerado pouco consistente, a que dão o nome de saibro.

2. ACTUAES VANTAGENS COMMERCIAES.

O Ceará possui bons armazens e algumas prensas de enfiar algodão movidas a vapor. Os negociantes e empregados da Alfandega queixam-se da insufficiencia do estabelecimento; consta-me, porém, que o Governo pretende mandar construir novo edificio.

Um pequeno molhe, manido de telheiro, fica quasi

a secco na baixa-mar d'aguas vivas d'equinoxio; na prê-mar a resaca é de ordinario demasiado forte para facilitar qualquer descarga. O telheiro serve de abrigo aos empregados e guardas da Alfandega, que fiscalisam o movimento de mercadorias no litoral; o molhe parece ser de pouco prestimo.

O algodão e outros productos são transportados dos armazens e empilhados na praia, nas horas de prê-mar; na baixa-mar, grande numero de homens empregam-se no transporte ás alvarengas, fundeadas até 100^m,00, proximamente, do litoral. Esses homens entram no mar com agua pelo pescoço; as mercadorias ficam molhadas com frequencia; quando o mar está agitado, os trabalhadores são arrastados, e os generos ficam perdidos ou avariados. O salario desses trabalhadores é de 200 réis por transporte de um fardo. Das alvarengas são as mercadorias baldeadas para navios, que ancoram a 500^m,00 do litoral. Nas descargas adopta-se processo inverso. O algodão, o assucar, café, chifres, etc., constituem os principaes productos de exportação.

O valor médio da exportação, nos cinco ultimos annos foi de 5.293.000\$000 ou £582.000.

A média da importação, no mesmo quinquennio, attingio a 4.022.000\$000 ou £442.000.

O numero de navios entrados e sahidos, no mesmo periodo de tempo, foi de (1)

Longo curso:	{ 26 navios de 264	} toneladas cada um.
	{ 22 vapores de 950	
Cabotagem:	{ 182 navios de 50	}
	{ 120 vapores de 660	

O desembarque de passageiros é muito difficil. Raras vezes podem os botes aproximar-se de terra: o embarque e desembarque praticam-se, geralmente, em jangadas á vela. De ordinario os passageiros molham os pés

(1) De uma informação prestada por S. Ex. o Sr. Hezelito Pereira da Graça, Presidente da Provincia do Ceará.

ao desembarcar, e ficam inevitavelmente molhados os que se arriscam a embarcar durante a prê-mar.

3. PROJECTOS DE MELHORAMENTO ATÉ HOJE APRESENTADOS.

Diversos projectos têm sido organizados. O Dr. Francisco Antonio Pimenta Bueno propoz elevar o recife do Ceará até o nivel das marés de equinoxio, empregando construcção de pedra de 400 ou 500^m,00 de extensão. Propoz ainda construir um cães ao longo do litoral, parallelo ao quebra-mar, um molhe em angulo recto com o cães, e uma muralha para prevenir que as aréas de terra invadissem o porto. O molhe era destinado exclusivamente para embarque e desembarque de passageiros, continuando, segundo informaram-me, o serviço de alvarengas para carga e descarga de mercadorias. Elevava-se a £225.000 o orçamento total.

O Dr. Paulo José de Oliveira e Francisco Ferreira Borges propunham altear o recife, construir cães ao longo do litoral e romper um canal entre o recife e a praia, para impedir a accumulção de aréa.

Os Srs. Coimbra e Klingelhefer tambem propuzeram altear o recife, romper um canal, construir cães de 150^m,00 ao longo da praia, e molhes para serviços de carga e passageiros, tudo por £225.000.

Os Srs. Zozimo Barroso e Neate propuzeram construir um quebra-mar sobre o recife, de 400^m,00 provaveis de extensão, servindo de molhe e ligado a um cães de 150^m,00, para uso de vapores. Entre esta ultima construcção e o litoral, parallelamente a ella, propunham outro cães de 300^m,00 para uso de navios á vela; e ainda um viaducto aberto, ligando o quebra-mar e os cães ao litoral. O orçamento respectivo elevava-se a £176.000.

Além desses projectos de melhoramento do porto, os Srs. Barroso e Foster obtiveram, em 1866, privilegio por 50 annos para melhorar o porto do Mucuripe e ligal-o por caminho de ferro á cidade. Este plano utilisaria o excellent ancoradouro, que offerece abrigo a O

ou a sotavento de Mucuripe. Examinando essa bahia, reconheci, que a profundidade d'agua é sufficiente, que o terreno consta de lodo resistente, e offerece desembarque superior ao do Ceará. E' certo que os comoros avançam lentamente para a povoação do Mucuripe, mas é provavel que um plantio-conveniente obste a marcha das aréas. Só em prazo muito longo diminuiria a área do porto. Ha grande quantidade de pedra na ponta do Mucuripe; e, apesar de não ser muito dura, tem, no entretanto, necessaria resistencia para poder empregar-se em alvenaria bruta ou concreto, tanto que é usada, ha 16 annos, no calçamento das ruas do Ceará.

4. SYSTEMA RECOMMENDADO.

Se a costa do Ceará fosse completamente deshabitada e se tratasse da escolha do melhor porto, é indubitavel que Mucuripe seria o preferido. Entretanto, o Ceará representa um centro commercial; a cidade, que é assejada e commoda, já existe, e despenceo-se consideravel capital em armazens, prensas de algodão, repartições e edificios para o commercio. E' por isso, que a Associação Commercial do Ceará tem toda razão de oppor-se á mudança do porto para Mucuripe. Penso que mui importantes melhoramentos podem e deym ser feitos no porto actual; portanto, não recommendo a construcção de obras no Mucuripe.

Aconselho que execute-se o quebra-mar indicado no plano annexo a este relatorio. Esse quebra-mar deve ser construido, na face interna, de maneira a servir de cães, ao longo do qual os navios possam carregar e descarregar. Deve estabelecer-se uma via ferrea singela, munida dos competentes desvios. O quebra-mar ligar-se-ha ao litoral por meio de um viaducto aberto fundado em estacas de parafuso, e será construido de blócos de concreto, feito de cimento Portland e pedra do Mucuripe. Se o caminho de ferro de Baturité transportar granito até o litoral por preço razoavel, esse material poderá ser utilizado em algumas secções da obra.

As sondagens praticadas sob minha direcção mostram que a profundidade d'agua indicada no plano dos Srs. Barroso e Neate, perto do recife, era maior que a actual. Por conseguinte, tive de alterar a posição das obras propostas, afim de obter maior profundidade d'agua.

As perfurações, que pratiquei, mostram que o recife tem pouco mais de um metro de espessura.

Não julgo necessario cortar nenhum dos recifes, na secção occupada pelo viaducto, como a Mr. Neate parecia conveniente. As minhas sondagens indicam uma interrupção do recife justamente nesse ponto; e, os pescadores dizem, que serviam-se n'outro tempo de um canal, que existia entre o recife e o litoral. Entretanto, a espessura da rocha sendo tão reduzida, não seria consideravel a despeza com o córte, caso fosse necessario. Tambem não vejo necessidade de escavar a aréa entre o recife e o litoral; porque segundo observações que fiz sobre o regimen das correntes na baixa-mar d'aguas vivas, estando o recife a descoberto, é provavel, que um dos effeitos da construcção proposta por mim, seja concentrar a acção das correntes e crear, naquelle intervallo, um canal de descarga. O antigo molhe deve ser removido, afim de permittir passagem ás aréas, e não convirá construir molhes perpendicularmente ao litoral.

Se o cães que proponho for insufficiente, poderá construir-se um molhe paralelo a elle, ou então será melhor dar maior extensão ao cães.

Convém estabelecer uma linha de trilhos, que ligue o porto ao caminho de ferro de Baturité.

Recommendo um viaducto aberto no começo do quebra-mar, para facilitar a passagem das aréas; é provavel, porém, que apesar disso, formem-se depositos no ancoradouro; e, nesse caso, dragagens regulares e periodicas darão ao porto a necessaria profundidade.

Importa em £ 220.000 o orçamento provavel das obras indicadas no plano.



SYNOPSIS

DA

Legislação relativa ao Porto da Fortaleza

(Obras adquiridas pelo Governo Federal por Decreto n.º 3602, de fevereiro de 1900).

DECRETO N. 3689—DE 24 DE AGOSTO DE 1866

Concede a Zozimo Barroso e John James Foster privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos para construcção de um porto na enseada de Mucuripe da provincia do Ceará e de uma estrada ligando-o á Capital da mesma provincia.

DECRETO N. 8943 A—DE 12 DE MAIO DE 1883

Approva o contracto celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange para construcção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto da Fortaleza.

DECRETO N. 9277—DE 23 DE SETEMBRO DE 1874

Approva os planos das obras para melhoramento do porto e Alfandega da capital da provincia do Ceará.

180

REVISTA TRIMENSAL

AVISO N. 10—DE 31 DE MARÇO DE 1885

Declara que os preços de unidade que serviram de base ao orçamento das obras do porto da Fortaleza dependem ainda de ajuste entre os concessionarios e o Governo.

AVISO N. 81—DE 1 DE MAIO DE 1885

Dá Instrucções quanto ao modo de fazer-se effectiva a garantia de juros concedida á empresa de melhoramentos do porto da Fortaleza, na provincia do Ceará.

AVISO N. 209—DE 21 DE NOVEMBRO DE 1885

Estabelece regras para o pagamento dos juros sobre o capital empregado nas obras de melhoramento do porto do Ceará.

DECRETO N. 9561—DE 27 DE FEVEREIRO DE 1886

Approva os planos de revisão dos estudos apresentados pela «Ceará Harbour Corporation, Limited» para a construcção da nova Alfandega e melhoramento do porto do Ceará, e fixa em 2.500.000\$ o capital necessario para a execução das mesmas obras.

AVISO N. 9—DE 30 DE ABRIL DE 1887

Declara que para o despacho livre de direitos do material destinado ás obras do porto do Ceará deverá a empresa dirigir-se á competente Alfandega.

DECRETO N. 10.359—DE 14 DE SETEMBRO DE 1889

Proroga até 31 de dezembro de 1890 o prazo marcado á «Ceará Harbour Corporation, Limited», para terminação das respectivas obras.

DECRETO N. 1001—DE 13 DE NOVEMBRO DE 1890

Proroga até 31 de dezembro de 1891 os prazos para a conclusão das obras do porto da Fortaleza, no Estado do Ceará, e dá garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital fixado de 2.500.000\$000.

LEI N. 48—DE 7 DE JUNHO DE 1892

Innova o contracto da «The Ceará Harbour Corporation, Limited», eleva o seu capital a 4.874.000\$, com garantia de juros por 25 annos e autorisa a prorrogação de prazo para a conclusão das respectivas obras.

DECRETO N. 1022—DE 23 DE AGOSTO DE 1892

Innova o contracto com a «Ceará Harbour Corporation, Limited», de accordo com a Lei n. 48 de 7 de junho de 1892.

LEI N. 490—DE 16 DE NOVEMBRO DE 1897

Autorisa o Governo a encampar as obras do porto do Ceará, limitado o preço maximo da encampação ao valor das obras realizadas, de accordo com os orçamentos approvados pelo Governo.

LEI N. 652—DE 23 DE NOVEMBRO DE 1899

Autorisa a aquisição das obras do porto do Ceará, abrindo-se para isso os credits precisos.

DECRETO N. 3602—DE 20 DE FEVEREIRO DE 1900

Adquire as obras do porto do Ceará contractadas com a «Ceará Harbour Corporation, Limited».