

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

O CENTRO TRADICIONAL DE FORTALEZA - PROCESSO DE EXPANSÃO

Marcelo Mota Capasso (UFC)

O Centro Tradicional de Fortaleza – Processo de Expansão

O artigo trata do processo histórico de expansão do centro tradicional de Fortaleza. Tivemos a pretensão de fazer uma leitura do centro fortalezense a partir da alteração do seu estoque construído (verticalização), da expansão do espaço produtivo (setor terciário) e fluxos viários decorrentes (intensificação do tráfego de veículos e pedestres). O método contemplou um levantamento de campo inicial, sobre as condições tipológicas e funcionais das edificações, o que depois ajudou na consolidação do estudo ora apresentado.

Introdução

As metrópoles brasileiras possuem fatores similares no modo como se expandiram e expandem. Seus processos de expansão estão via de regra orientados a produzir rentabilidade financeira através da exploração do solo, de forma a concentrar investimentos em determinadas localizações, idealizadas e fabricadas por e para as classes dominantes, e monopolizadas por elas através do controle do poder público e meios principais de comunicação. Tais setores da sociedade, as elites ou alta burguesia, impõem a lógica de sua própria ideologia como expressão de todo o conjunto da sociedade, influenciando em como vigora o discurso no qual se propaga que tudo o que está afastado do setor de expansão urbana elitizado é simplesmente “longe”, “distante de tudo”, mesmo se geometricamente próximo ao centro tradicional de uma cidade. Tal discurso cria o *lado de cá* e o *lado de lá* nas referências pessoais internas aos territórios¹ da metrópole, a isso contribuindo decisivamente os meios de comunicação; discurso esse que promove e reitera o regime de dominação política, confirmando que “a segregação é um processo necessário para o exercício da dominação social por meio do espaço urbano”². Segundo essas referências espaciais que as elites criam e impõem às classes dominadas, o centro – como idéia de local, na cidade, onde se encontram os principais equipamentos do setor terciário e do poder econômico e político – passa a ser um organismo que deve também estar *perto*. Dessa forma, expandem o centro principal na mesma direção de sua ocupação territorial na cidade, recriando-o, reconcentrando nas novas porções centralizadoras do espaço urbano os melhores comércios, serviços e as principais instituições. Garantem a si a manutenção do domínio das melhores localizações, fazendo com que se reorientem os fluxos de tráfego urbanos segundo esses novos centros.

Ao tomarmos em consideração que o meio como se define a possível ocupação de um ponto no espaço intra-urbano é, na verdade, a forma como se dá sua acessibilidade a outros pontos desse mesmo espaço, consideramos basicamente sua inserção na trama de fluxos de pedestres e veículos; em muito menor grau, sua disponibilidade de infra-estrutura. É necessário, para tanto, o entendimento do sistema relacional que rege a cidade como um todo, a sua estrutura urbana. *Estrutura*, em si mesma, seria “um todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações”³. O conceito de Estrutura também é determinante neste trabalho, uma vez que toma o Centro de Fortaleza como parte de um sistema de espaços e territórios inter-relacionados e interdependentes. Também está presente o conceito de Espaço Intra-urbano defendido por Flávio Villaça, que define que “o espaço intra-urbano (...) é

estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho (...), seja enquanto consumidor (...). Exatamente daí vem o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano”. Daí, a importância do conceito para o nosso estudo, que começa por analisar o espaço intra-urbano a partir de uma escala maior, considerando a cidade de Fortaleza como um todo, para depois mergulhar no estudo do espaço interno ao Centro, fazendo sempre as inter-relações necessárias.

1. Espaço intra-urbano fortalezense

Para a compreensão do processo de expansão da cidade de Fortaleza, seguiu-se o modelo de setores de círculo adaptado à realidade das capitais brasileiras⁴; ou seja, partindo da expansão territorial das elites no espaço urbano. A formação dos primeiros arrabaldes elitizados de Fortaleza, já na segunda metade do século XIX seria a primeira pista para a compreensão desse processo. Observamos a mesma tendência nas grandes capitais brasileiras do período, cujas elites buscariam morar em terras bucólicas, afastadas do movimento das grandes cidades, sem entretanto abrir mão dos benefícios da proximidade ao centro; por isso procurariam sempre garantir a ele uma boa acessibilidade.

Linha		Pontos interligados	
1	Soares Moreno	Praça do Ferreira	Cemitério São João Batista
2	Jacarecanga	Praça do Ferreira	Av. Filomeno Gomes
3	Alagadiço	Praça do Ferreira	Colégio Santa Isabel
4	Benfica	Praça do Ferreira	Cine Benfica
5	Prado	Praça do Ferreira	Rua Mal. Deodoro
6	Praça da Bandeira	Praça do Ferreira	Praça da Bandeira
7	José Bonifácio	Praça do Ferreira	5º Batalhão de Polícia
8	Joaquim Távora	Praça do Ferreira	Cine Atapu
9	Aldeota/ Outeiro	Praça do Ferreira	Rua José Vilar
10	Prainha	Praça do Ferreira	Seminário da Prainha
11	Praia de Iracema	Assembléia Provincial	Igreja de São Pedro
12	Via Férrea	Rua 24 de Maio	Estação João Felipe

Quadro 1: Linhas de bonde da cidade de Fortaleza no ano de 1947.
Fonte: MENDES, 1993.

Indistintamente, boa parte da alta burguesia fortalezense, desde fins do séc. XIX, iria morar preferencialmente fora da cidade, acompanhando velhos caminhos de saída, as rodovias, e poucas vezes, as ainda

recentes ferrovias. A precariedade dessas “fez com que as elites optassem pela proximidade ao centro urbano em áreas dependentes do bonde”⁵. Em Fortaleza, se formariam, então, os primeiros conjuntos de chácaras ao redor da cidade, localizados prioritariamente em Benfica e Alagadiço (ver figura 3), respectivamente ao longo das estradas da atual Parangaba (hoje

Avenidas da Universidade e João Pessoa) e para a atual Caucaia, (Av. Bezerra de Menezes). A opção específica por tais locais, além do bonde que começava a ser instalado, seria a fácil obtenção de água potável. A associação do bonde com a expansão dos limites da capital

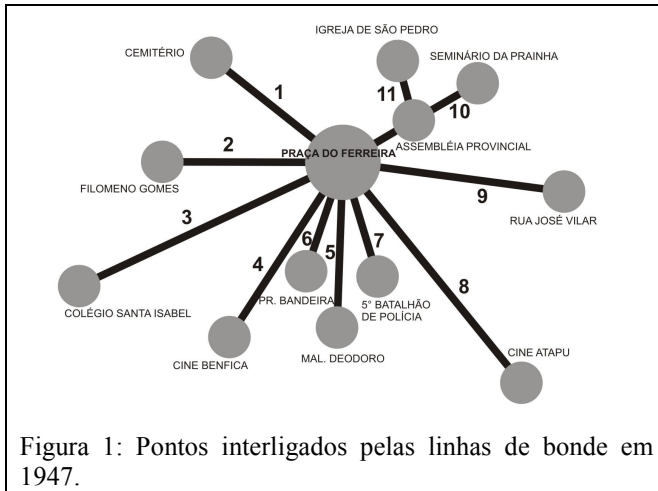


Figura 1: Pontos interligados pelas linhas de bonde em 1947.

cearense é fundamental, pois, instalado em 1880, acabaria por se tornar o principal meio de transporte para esses arrabaldes em formação. Nesse período, a praça do Ferreira começava a se consolidar como local de maior força centralizadora, confirmado pelo fato de quase todas as linhas de bonde se direcionarem para lá (ver figura 1). No

Quadro 1 estão as linhas que a cidade de Fortaleza chegou a possuir, quando da troca definitiva do bonde pelo ônibus, já em 1947.

Assim condicionada, a cidade foi, para efeitos deste trabalho, subdividida em quatro setores principais, de acordo com suas principais direções de saída: oeste, sudoeste, sudeste e leste em 180° de abertura a partir do seu núcleo original (ver figura 3).

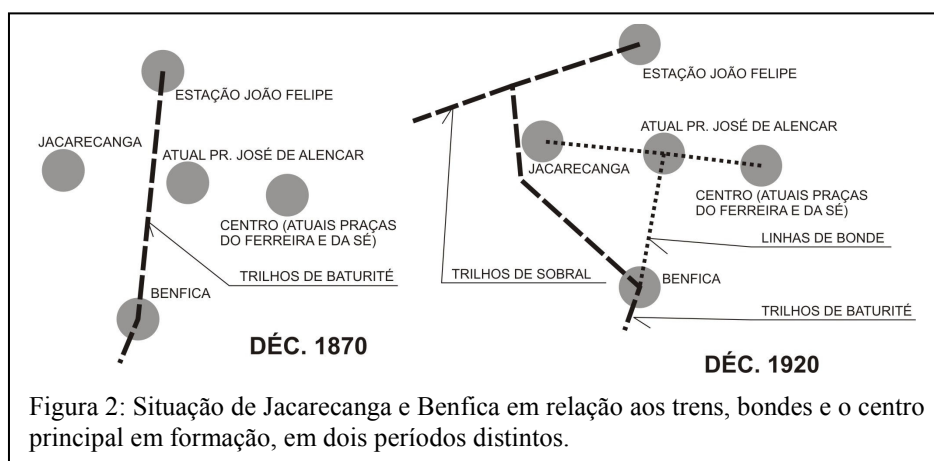


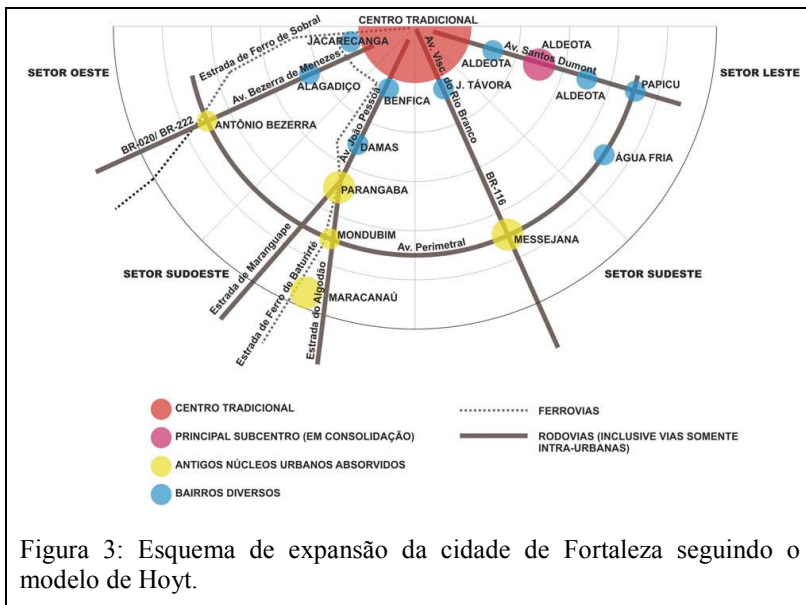
Figura 2: Situação de Jacarecanga e Benfica em relação aos trens, bondes e o centro principal em formação, em dois períodos distintos.

O oeste foi orientado pelo desenvolvimento da Av. Bezerra de Menezes, a Av. Francisco Sá (antiga Estrada do Urubu, que dava acesso à Vila

Velha), e a Via Férrea de Sobral, instalada em 1917. As linhas de bonde correspondentes eram, respectivamente, Jacarecanga e Alagadiço. Como dados relevantes na determinação dos períodos de consolidação de tais localidades, há algumas chácaras remanescentes, como o atual Instituto dos Cegos, e o conjunto arquitetônico clássico e *art nouveau* do bairro de Jacarecanga. Ao se formar esse bairro, na virada para o século XX, já existia uma notável expansão da cidade para o oeste, eminentemente de famílias das elites. O traçado da cidade foi prolongado ordenadamente, desde o centro, em quadrícula, obedecendo à mesma ortogonalidade da área central, até o Boulevard de Jacarecanga, atual Filomeno Gomes. Por

mais que os trilhos de acesso à Baturité, implantados na década de 1870 na atual Tristão Gonçalves, representassem um obstáculo à expansão urbana, as elites ocuparam a porção oeste, instalando-se por muitos anos em Jacarecanga. Isso explica o porquê do deslocamento, em 1917, dos trilhos daquela avenida para mais de um quilômetro a oeste, aproveitando parte do trecho recém inaugurado da Estrada de Ferro de Sobral (ver figura 2). O acesso para Jacarecanga seria, assim, bastante facilitado, permitindo uma integração total de fluxos entre o centro de então e o ascendente bairro burguês.

Todavia, em 1921, ao ser construído o primeiro parque industrial cearense, na atual Av. Francisco Sá, ensejou-se o surgimento no setor oeste de bairros populares como Pirambu e Carlito Pamplona, que logo mais começariam a crescer dispostos após os trilhos de Jacarecanga. Para a melhor localização industrial procuram-se os pontos de onde facilmente pudesse se escoada sua produção pelo porto (na atual Praia de Iracema), e para isso se aproveitaram os amplos espaços disponíveis ao longo das ferrovias. Isso causou uma impossibilidade à continuidade rumo oeste do espaço da burguesia, fazendo com que se procurasse um novo local para os futuros investimentos imobiliários da classe.



A formação do setor sudoeste foi condicionada por fatores similares. Os trilhos de Baturité e a avenida da Universidade-João Pessoa estruturaram a expansão no caminho de Parangaba. As linhas de bonde Benfica e Prado colaboraram, por exemplo, na consolidação do bairro de Benfica. Um dado importante é o da construção

da primeira sede do Ideal Clube, no bairro Damas, ao sul de Benfica, em 1931, e sua rápida mudança, já na década de 1940, para a praia do Meireles, no setor leste. Como clube eminentemente da alta burguesia fortalezense, podemos considerá-lo uma boa variável para perceber a mobilidade dos territórios elitizados da cidade ao longo do século XX. O fator principal para o descrédito do setor sudoeste pela classe dominante, no decorrer do século, foi a também implantação de indústrias na região do atual bairro de Jardim América (antigo Barro), pelos mesmos motivos de localização próxima aos trilhos do trem. Tais questões vão

ensejar a preferência, paulatinamente crescente durante todo o século XX, da classe dominante pelo setor leste. Nesse, a principal via de expansão foi a avenida Santos Dumont, por onde seguia a linha de bonde Aldeota/ Outeiro.

Na verdade, a expansão da cidade para o leste é um movimento que se iniciou desde o séc. XIX, mesmo antes dos estudos de Adolfo Herbster, em um nível bem mais discreto, porém. Em 1875 o traçado de transposição do riacho Pajeú já começava a tomar sua forma atual. Como local que, num primeiro momento, tinha pouco interesse para a alta burguesia, e em contraponto a Benfica e Jacarecanga, é relevante citar que na incipiente Aldeota se localizaria o Asilo da Mendicidade (na segunda metade do séc. XIX) – na atual Praça da Bandeira (Praça da Igreja de Cristo Rei). Quando da inversão de valores, fomentando uma nova conjuntura intra-urbana, a Aldeota se tornaria um local ideologicamente aprazível, sem nenhum incômodo de indústrias e muitos menos da classe operária. Foi uma espécie de alternativa nobre, uma contra-proposta urbana em favor da segregação. Retomando que as elites sempre deslocam os centros principais em favor da sua direção, vale ressaltar o caso do setor leste. O processo de construção de um novo centro, direcionado às elites, longe da diversidade social do centro tradicional, tomou fôlego na Aldeota e imediações, na segunda metade do século passado. Na década de 1960, migraria para lá a

sede do poder executivo estadual (com a construção do Palácio da Abolição), e, cerca de uma década depois, também o legislativo (no bairro Dionísio Torres). A câmara de vereadores também migrou para próximo do Palácio da Abolição há cerca de vinte anos. Em 1974, o bairro ganharia, ainda, outra notável contribuição para o seu desenvolvimento com a construção do primeiro *shopping-center*, o Center Um, de onde se iniciaria a formação do atual núcleo de comércio e serviços local.

Quadro 2:

De forma a ilustrar o processo peculiar de expansão de cada um dos setores ao longo das vias, vejamos a situação da cidade para 1992, quando foram planejados nove corredores de transporte coletivo a partir do centro principal (PDDU-For 1992):

- no setor oeste, as Avenidas Francisco Sá e Bezerra de Menezes, juntas, concentravam 22,8% das linhas da cidade;

- no sudoeste, as Avenidas José Bastos e João Pessoa (24,7%, o maior canal de transporte da cidade), Expedicionários e Luciano Carneiro;

- no sudeste, a Av. Aguanambi e a Rodovia BR-116;

- no leste, as Avenidas Antônio Sales, Santos Dumont (com 7,1%) e a Av. Mons. Tabosa (hoje substituída como corredor pela Av. Hist. Raimundo Girão).

Segundo os mesmos dados, 95% das linhas urbanas demandavam o centro da cidade. Atentemos que os centros urbanos são as áreas “que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens) pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho – os que ali trabalham – com os de consumidores – os que ali fazem compras e vão aos serviços” (VILLAÇA, 2001). Em Fortaleza é notável que atualmente muitas dessas linhas em questão apenas tangenciam o antigo centro, pois muitos dos passageiros se deslocam, na verdade, da Parangaba para a Aldeota, por exemplo, que vem se fortalecendo como subcentro.

Por essa época, a cidade já se desenvolvia alcançando a região da Água Fria. O *shopping-center* Iguatemi, o Centro de Convenções, e a Universidade de Fortaleza funcionariam como os principais vetores de ocupação residencial e qualificação de outro núcleo comercial e de serviços que hoje se estende amplamente pela avenida Washington Soares. Da mesma forma, mais uma vez a Câmara de Vereadores foi deslocada, agora situada a cerca de um quilômetro do Iguatemi.

Sobre o setor sudeste, menos desenvolvido e por isso de importância menor neste trabalho, sua expansão urbana foi orientada pela estrada de acesso a Messejana, hoje Av. Visc. do Rio Branco e BR-116. Seu menor desenvolvimento coube à presença do rio Cocó, que, com a imensa área alagável de seu manguezal, durante anos impediu a continuidade do tecido urbano. Todavia, vale ressaltar como dado sobre investimentos públicos, a implantação nos arredores de Messejana, na década de 1980, da sede do poder executivo estadual. Os equipamentos de poder mais uma vez se deslocaram para muitos quilômetros além do antigo centro.

Concluimos, de tal forma, que a migração dos poderes públicos instituídos somente garantiu um maior controle sobre a sociedade pelas classes dominantes, já que aqueles estão quase todos erigidos nos seus territórios mais elitizados, via de regra distantes dos grandes bolsões de pobreza fortalezenses, o que pode ser traduzido pelas palavras de Milton Santos: “a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está”⁶.

2. O Centro de Fortaleza *por dentro*

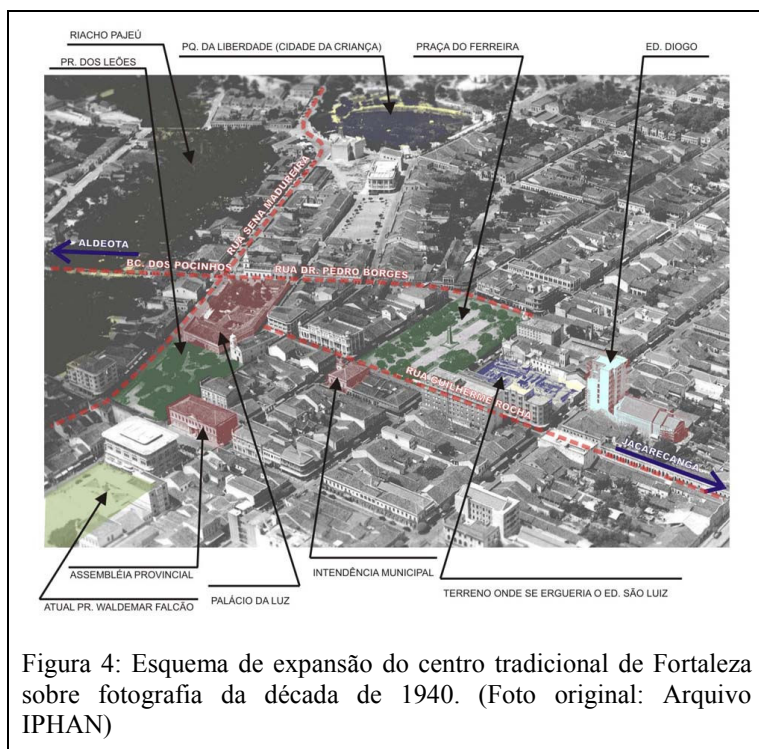
Ao pesquisar em outros trabalhos sobre o centro tradicional de Fortaleza, notamos uma insistência em associá-lo, geometricamente tal e qual, à própria cidade em determinada época anterior. Aparentemente, tal observação não diria nada além do óbvio; entretanto, acreditamos tratar-se de um descuido conceitual que não permite explicar o processo de expansão (e deslocamento) do centro principal, seja de modo concomitante, como separado do processo de crescimento da própria cidade. Há N anos, a cidade era *um ser* e o seu centro era *um outro ser*, tomando-se como ponto de partida o presente. O que hoje temos por centro tradicional é *parte da cidade*, e suas várias subpartes transformaram-se funcional e fisicamente em momentos distintos da história da cidade, tornando-se áreas centralizadoras também em diferentes ocasiões. Cabe assim apenas observar que a cidade é um organismo sempre se (re)construindo, em paulatina transformação física e social, e seu centro principal acompanha

tal processo, seja como uma idéia (aquilo que é tomado simbolicamente por centro), seja a configuração territorial que lhe é correspondente (os prédios, logradouros, lojas, infraestrutura etc.).

Até agora comentamos a expansão urbana considerando variáveis na escala da cidade de Fortaleza. Ater-nos-emos, agora, exclusivamente à escala do centro fortalezense, entendendo de que maneira ele acompanhou e reproduziu *dentro de si* o processo anteriormente descrito, já que é elemento componente da estrutura da cidade. De qualquer maneira, quando aqui nos referimos à expansão do centro, tratamos da expansão física de suas atividades terciárias e institucionais, o centro real, não necessariamente correspondente ao limite administrativo definido pelo município. Lembramos que o comércio e os serviços não fazem, por si mesmos, de um centro o principal, mas forjam sua capacidade de centralizar, pois sua expressão urbana é de espaços de trabalho e consumo, que tendem a concentrar fluxos, provocando parte significativa dos principais deslocamentos humanos dentro da cidade.

2.1 O Crescimento do Centro Tradicional como Rebatimento do Modelo de Expansão da Cidade

O centro tradicional, enquanto espaço concentrador de comércio, surgiu nas imediações da atual Praça da Sé, seguindo no rumo sul pela rua Direita ou dos Mercadores (atuais Conde D'Eu e Sena Madureira), articulado pelo antigo mercado próximo dali localizado. A Feira Velha (que hoje se subdivide em praça Waldemar Falcão, Largo dos Correios e Largo da Assembléia) paulatinamente também concentrou parte das principais funções comerciais. Dessa maneira, entre os séculos XVIII e XIX, na ainda pequena Cidade da Fortaleza, se organizavam as atividades econômicas. As sedes dos poderes públicos instituídos também seguiram a mesma preferência para a localização: a Casa do Conselho, a Assembléia Provincial (séc. XIX) e o Palácio da Luz (desde o início do séc. XIX, sede do executivo provincial) (ver figura 4).



No segundo quartel do século XIX começaria a surgir, apontando para sudoeste, na mesma direção que a porção principal da cidade se expandia, uma nova concentração de atividades comerciais, a Feira Nova (que tem seu nome em contraponto à anterior, localizada a cerca de 100m dessa), que mais tarde daria origem à praça do Ferreira⁷. Tal expansão central não eliminou a vocação do outro espaço de feira, mas apenas o complementou,

dividindo as funções de uso comercial. Assim, no decorrer dos anos seguintes, na antes Feira Velha se localizou o Mercado Público de ferro (1897), o (agora também antigo) Mercado Central (1935) e um conjunto de prédios institucionais e de serviços, como bancos e a agência central dos Correios.

No início do século XX, na praça do Ferreira já se tornara o principal local de exercício cívico, com a Intendência Municipal erguida em uma de suas esquinas e uma vida intelectual marcante nos diversos cafés que nela se concentravam. A construção da *Praça do Ferreira* como símbolo da cidade se dá pelo de fato de nela terem-se localizado muitos dos principais serviços e comércios da classe dominante – vários dos principais cinemas da cidade estiveram ali ou no entorno imediato, como o *Majestic*, o *Moderno*, o *Diogo*, o *São Luiz*; também a antiga Confeitaria Glória, a *Maison Art Nouveau* e diversos outros cafés de primeira linha; o Club Iracema, a Padaria Lisbonense, o Excelsior Hotel e mesmo a Coluna da Hora, que marcava o tempo na cidade. Obviamente vários dos equipamentos citados não necessariamente foram contemporâneos, mas tomam parte no longo processo de construção da idéia daquele espaço como uma das principais referências da cultura fortalezense.



Foto 1: Rua Guilherme Rocha na década de 1960, vista a partir da Praça do Ferreira. A torre em destaque ao fundo é o edifício Jalcy. Em primeiro plano, à direita, está o Excelsior Hotel. (Cartão-postal: Edições Paraná)

Mas o centro tradicional ainda se expandiria mais. Se primeiro subiu da Rua dos Mercadores (atual Conde d'Eu) para a Feira Velha, e depois foi reproduzido na Praça do Ferreira, já na década de 1920 começaria a apontar na direção de Jacarecanga pela Travessa Municipal (atual Rua Guilherme Rocha). Os trilhos do bonde que demandavam os dois bairros mais elegantes de então, o Benfica e o Jacarecanga, eram dispostos nessa via. Chegando à Praça Marquez do Herval (atual José de Alencar), os trilhos do bonde do Benfica declinava para a esquerda, seguindo pela Rua Gen. Sampaio em sentido sul; o de Jacarecanga prosseguia reto (ver figura 2). A localização do Theatro José de Alencar nessa praça, em 1910, é uma excelente pista para a compreensão do processo de expansão dos territórios da classe dominante em Fortaleza quanto do centro tradicional para oeste da Praça do Ferreira. O teatro, que é um

equipamento eminentemente elitista, foi erguido exatamente no logradouro de confluência dos principais eixos de ligação do Benfica e Jacarecanga ao Centro. Assim, o equipamento viera marcar, de modo notável, esse ponto físico em comum de acesso das classes altas ao centro da cidade.

A verticalização posterior na Rua Guilherme Rocha (ver foto 1) está claramente ligada à formação desse eixo de fluxo de passagem para a e a partir da Praça do Ferreira. A construção de prédios em altura esteve fortemente combinada à reprodução da atividade terciária da praça no trecho equivalente da Rua Br. do Rio Branco, formando o famigerado *Quartirão Sucesso* da cidade, entre a Guilherme Rocha e a Liberato Barroso. Assim desde a década de 1920 até a de 1960 uma parte significativa de prédios comerciais surgiu naquelas imediações: edifícios Granito, Parente, Jalcy Metrópole, Diogo (1935), Jalcy (1959), Siqueira, Santa Luzia, Dummar etc. Ao longo de tais décadas está o período de consolidação da rua como o principal vetor de expansão do Centro, ou seja, a área de maior diversidade de atividades, e conseqüentemente, maior fluxo de pedestres e maior capacidade de centralizar. Outras áreas teriam crescimentos simultâneos nas funções comerciais, mas essas, de caráter mais especializado ou apenas como alargamento da área comercial principal. Por exemplo, a Rua Governador Sampaio iria concentrar a atividade atacadista da cidade, como expansão da antiga Rua dos Mercadores (Conde D'Eu-Sena Madureira) para o leste, em oposição à Praça do Ferreira – que está a oeste dessa rua. Todo o restante do Centro, inclusive como

inchamento da área principal, alcançaria, já na segunda metade do século XX, a Av. Dq. de Caxias ao sul, a Av. do Imperador a oeste e a Rua Dr. João Moreira ao norte.

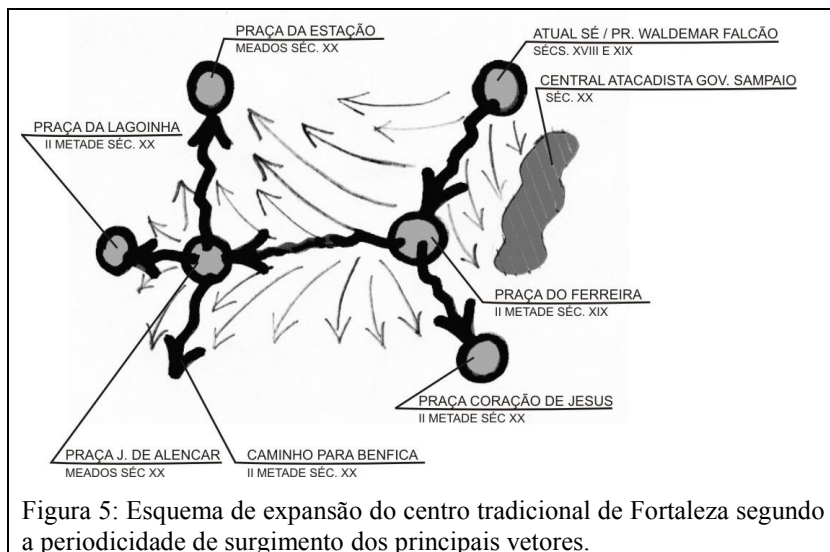
Uma outra vertente de verticalização notável, simultânea à da Guilherme Rocha, ocorreria ao norte da praça do Ferreira, entre esta e a Sé. Tal perímetro se formaria já a partir da década de 1930, sendo um resquício da centralização fomentada pela Feira Velha ainda no séc. XIX. Em parte, a existência de uma linha de bonde na Rua Gen. Bezerril em direção à praia, tangenciando a Feira Velha, também deve na sua formação ter contribuído. A verticalização se estende para ruas imediatamente paralelas àquela, nos trechos próximos à praça, como a Floriano Peixoto e a Major Facundo (Edifícios Lopes, Jangada, Salim, Oriente, Hotel San Pedro etc.). Entretanto, todo esse conjunto edificado é, como variável, de importância secundária para este trabalho, uma vez que a disposição dos edifícios em altura é bem mais desconcentrada e ali não se formaria o principal eixo de expansão comercial e de serviços do Centro; pelo contrário, como contraponto, vem nas últimas décadas passando por um constante decréscimo na sua capacidade de concentrar atividades terciárias, do que é emblemática a desocupação de grande parte de seus prédios.



Foto 2: Praça José de Alencar em 1979, com paradas de ônibus improvisadas ao longo da rua General Sampaio. Vista a partir do Centro de Saúde José de Alencar. (Arquivo iconográfico da Biblioteca do Curso de Arquitetura e Urbanismo – UFC)

Um episódio de reforço da Guilherme Rocha e adjacências como constituintes do vetor principal se deu em 1962: devido às condições de saturação de atividades, as paradas de ônibus seriam retiradas para fora da Praça do Ferreira. As linhas de ônibus que demandam os setores oeste e sudoeste então passariam a chegar somente até a Praça José de Alencar (foto 2) – depois incluindo a

Praça Castro Carreira (da Estação). As que buscam os setores leste e sudeste, que são em bem menor número, paulatinamente se encaminham para a Praça General Tibúrcio (popularmente, Praça dos Leões) e para a Praça do Coração de Jesus, respectivamente. Tais praças vetorizaram os fluxos de pedestres a partir da Praça do Ferreira, e em seus caminhos se desenvolveu, a princípio linearmente, o setor terciário (ver figura 5).



Assim foram formados, entre a Praça do Ferreira e essas outras citadas no parágrafo anterior, corredores de forte desenvolvimento comercial e de serviços. O maior, a própria Guilherme Rocha, combinou-se a uma via paralela, a Liberato Barroso.

O segundo, a Rua Dr. Pedro Borges, esteve combinado à Rua Gen. Bezerril na direção da Rua Sena Madureira e Praça dos Leões. Não é mero acaso que nesses locais, na década de 1970, hajam sido construídas as “ruas-jardim”, na verdade um grande projeto de pedestrianização dessas vias. Nesse mesmo período a Praça José de Alencar começaria a ter notável destaque na conjuntura comercial do Centro. Com a reforma em 1969 da Praça do Ferreira, onde se extinguiram os espaços disponíveis para grandes aglomerações (inclusive seria demolido o prédio do Abrigo Central, importante local de debates), as concentrações políticas, em parte, migram para a outra praça. Assim a José de Alencar, além de ponto de articulação entre o que até algum tempo antes havia sido o Centro e grande parte da cidade, recebeu um número significativo de novos atores sociais. O período em que se firma sua força centralizadora é concomitante à consolidação do processo de *mudança de intenções* dos investimentos imobiliários ao nível da cidade: a Aldeota já havia se tornado o principal local de interesse do mercado imobiliário; o Centro também acompanha tal dinâmica, sendo emblemáticas as seguintes intervenções:

- no início da década de 1960 o histórico Palácio da Luz teve demolida parte considerável de seu terraço para o prolongamento da Rua Guilherme Rocha para o leste, objetivando alcançar uma ligação direta desta com o início da Av. Santos Dumont, principal acesso à Aldeota;
- menos de uma década depois começariam a ser erigidos no corredor Beco dos Pocinhos-Dr. Pedro Borges modernas torres comerciais, como a Seguradora Brasileira e o Palácio Progresso. Nessa época, tal trecho tornar-se-ia o novo vetor de verticalização no Centro, surgindo ainda edifícios como o Portugal e as três torres do Grupo C. Rolim etc. (ver a foto 3, que retrata o período imediatamente anterior).

Todavia, não se formou um corredor comercial diversificado adentrando a Aldeota desde a Praça do Ferreira. Acreditamos que a Central Atacadista da Rua Governador Sampaio teria sido o maior empecilho à expansão contínua do vetor para o leste, pela Av. Santos Dumont, sendo que somente alguns quilômetros adiante, bem a leste, é que a Aldeota iniciaria a formação efetiva de seu subcentro (ver figura 3). Entre as décadas de 1970 e 1980 os primeiros efeitos de competição comercial e institucional entre Centro e Aldeota dariam seus primeiros e decisivos sinais (rever trecho do capítulo 1 referente ao setor leste). O Centro começa então a “esvaziar-se”, a “morrer”, segundo o que já se propagava no discurso dominante dos meios de comunicação.



Foto 3: Rua Sena Madureira na década de 1960, ainda com grande parte de seu antigo casario. Ao fundo, à esquerda, a verticalização nos arredores da praça Waldemar Falcão. (Cartão-postal: Edições Paraná)

Isso apenas comprova como um centro principal pode reproduzir internamente o regime de segregação espacial da cidade. Com a *mudança de intenções* de mercado imobiliário em Fortaleza, há também uma alteração diametralmente correspondente por dentro do Centro, pois “o próprio centro tem sua estrutura e está ela ligada à da metrópole como um todo”⁸. Na década de 1970 já era muito evidente

os padrões das lojas assumindo aspectos diferenciados: a Praça do Ferreira era o ponto mais *chic*, por ser a praça *do leste*, e a José de Alencar, *do oeste*, conseqüentemente, o mais popularizado. Dessa forma, a praça José de Alencar tornou-se o grande espaço de concentração de atividades populares na cidade; uma área de transição (chegada e saída) de um notável contingente populacional das classes baixas, pois concentrava, como já dito, grande número de pontos de parada prolongada de ônibus que demandavam principalmente o setor sudoeste de Fortaleza. Tais pontos de transporte seriam finalmente reorganizados em projeto arquitetônico específico em 1981, construindo-se ali um amplo terminal. Todavia, já em 1987, seria retirado o terminal, e os pontos de parada, transpostos para diversos passeios nos arredores, como na Rua Liberato Barroso defronte ao Lord Hotel, ou ao longo das Ruas Gen. Sampaio e 24 de Maio. Se a Prefeitura até então quase sempre resolvera o problema de locação dos pontos de transporte no Centro sacrificando suas áreas livres, agora livraria a praça José de Alencar para condenar diversos passeios a congestionamentos desnecessários,

apenas reimplantando a pouca distância o mesmo problema. Apesar dos conflitos gerados nesses passeios, com a retirada das paradas de ônibus da praça, houve uma melhor

A título ilustrativo do processo de expansão do setor leste e seu reflexo na ordenação das funções comerciais do Centro, foram feitas algumas pesquisas sobre preços e localizações, sendo emblemática a referência feita sobre um mesmo estabelecimento, o Restaurante L'Escale, que mantém lojas nas Praças José de Alencar e do Ferreira, e no subcentro da Aldeota. Por 1kg de comida, em sistema de auto-serviço, se pagava (referências para o ano de 2005) R\$ 9,90 na loja da primeira praça, R\$ 17,50 na da segunda e R\$ 21,40 na da Aldeota. O dado apenas confirma como uma localização é capaz de agregar valor a um produto consumível e, nesse caso, definir não apenas o valor do produto, mas também a sua qualidade e a do serviço oferecido.

distribuição de fluxos de pedestres, permitindo que várias das vias próximas à José de Alencar permaneçam ainda hoje com sua atividade comercial e de serviços muito ativa. E a praça foi e continua a ser o ponto nodal a oeste de expansão do Centro, definitivamente direcionado às classes baixas.

Atualmente, após uma popularização intensificada do centro tradicional, devido à competição do consumo burguês da Aldeota, a identificação opositiva entre um leste e um oeste

no Centro só não ficou menos evidente pela formação do maior corredor de comércio estritamente popular de Fortaleza na Rua General Sampaio. Assim, é possível inferir, de maneira conclusiva, que as formas de acessibilidade tiveram e têm um importante papel de estruturação dos usos, suas formas e funções no espaço urbano central, e que a distribuição de atividades acaba por refletir o regime de segregação espacial dentro do Centro, reproduzindo a mesma forma como foi visto em escala metropolitana.

Notas de fim de texto

1. O conceito de território utilizado é o defendido por Marcelo Lopes de Souza, um “espaço definido por e delimitado a partir de relações de poder” (SOUZA IN: CASTRO et al.(org.), 2003).
2. VILLAÇA, 2001.
3. BASTIDE IN: VILLAÇA, 2001.
4. O modelo gráfico explicativo utilizado, neste trabalho, do processo de expansão urbana é o criado por Hoyt (VILLAÇA, 2001), onde se faz uma divisão do núcleo urbano em setores de círculo cujo centro é o centro principal urbano. Para um espaço metropolitano, que sugere uma maior especialização e redistribuição de funções, o estudo pormenorizado de cada setor explica de forma contundente como se orienta a expansão urbana e em que níveis sociais suas populações se encontram, fazendo que sejam notadas peculiaridades do espaço intra-urbano da cidade estudada.

5. VILLAÇA, 2001.
6. SANTOS, 1987.
7. ADERALDO, 1974.
8. VILLAÇA, 2001.

Bibliografia

ADERALDO, Mozart Soriano (1974): História abreviada da cidade de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada. Fortaleza: Imprensa Universitária.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA (1992): Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU-FOR 1992). Fortaleza: Prefeitura Municipal.

SANTOS, Milton (1996): A natureza do espaço. São Paulo: Editora HUCITEC.

SOUZA, Marcelo José Lopes de: O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. IN: CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo César da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.) (2003): Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

VILLAÇA, Flávio (2001): Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.

Outras Fontes

IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – 4ª Superintendência Regional): Arquivo iconográfico.

UFC (Universidade Federal do Ceará). Biblioteca do Curso de Arquitetura e Urbanismo: Arquivo iconográfico.