EM DIREÇÃO AOS ARRABALDES:

A (TRANS)FORMAÇÃO DE UM ANTIGO CAMINHO DE EXPANSÃO URBANA EM FORTALEZA

ISABELLE DE LIMA ALMEIDA, UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE, NATAL, RIO GRANDE DO NORTE, BRASIL
Arquiteta e urbanista graduada pela Universidade de Fortaleza (Unifor). Especialista em Reabilitação Ambiental Sustentável pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB). Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU/UFRN).
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-8589-8870
E-mail: isabell.almeid@gmail.com

ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS, UNIVERSIDADE DE FORTALEZA, FORTALEZA, CEARÁ, BRASIL
Arquiteta e urbanista graduada pela Universidade Federal do Ceará (UFC), mestra em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela mesma instituição e doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza (Unifor) e membro do Comitê Científico de Documentação do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (Icomos Brasil).
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-8708-474X
E-mail: anaceciliavas@unifor.br

RECEBIDO
25/03/2021
APROVADO
25/04/2022

DOI
http://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v17i34p32-53

EM DIREÇÃO AOS ARRABALDES: A (TRANS)FORMAÇÃO DE UM ANTIGO CAMINHO DE EXPANSÃO URBANA EM FORTALEZA

ISABELLE DE LIMA ALMEIDA, ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS

RESUMO

Este trabalho investiga o processo de formação e transformação do antigo bairro do Calçamento de Messejana, localizado em Fortaleza, no Ceará. A área originou-se a partir de um eixo histórico de expansão urbana do núcleo fundacional da cidade em direção aos seus arrabaldes. Atualmente conhecida como Joaquim Távora, essa porção da cidade caracteriza-se pela permanência de edifícios históricos remanescentes do antigo casario eclético, oriundos da ocupação linear ao longo do caminho de saída da cidade. Hoje, os exemplares arquitetônicos de interesse cultural mostram-se como uma resistência local diante da pressão exercida pelo mercado imobiliário na produção de novas torres de apartamentos, fator que tem estimulado a demolição e o abandono de imóveis antigos. Nesse sentido, esta pesquisa busca resgatar as características arquitetônicas, urbanísticas, sociais e culturais que historicamente moldaram o espaço urbano local. A partir disso, propõe-se uma reflexão acerca do atual quadro da política urbana de conservação do patrimônio cultural, edificado em meio ao desaparecimento de uma quantidade expressiva de exemplares arquitetônicos que compõem a paisagem urbana fortalezense. Como resultado desse processo, cria-se um cenário em que tradições urbanas não ocupam um lugar de importância política e social.

PALAVRAS-CHAVE

História urbana. Patrimônio arquitetônico. Paisagem urbana.

TOWARDS THE OUTSKIRTS: (TRANS)FORMATION OF AN OLD URBAN EXPANSION PATH IN FORTALEZA

ISABELLE DE LIMA ALMEIDA, ANA CECÍLIA SERPA BRAGA VASCONCELOS

ABSTRACT

This paper explores the creation and transformation processes of the old neighborhood of Calçamento de Messejana, located in Fortaleza, Ceará, Brazil, which originated from a historic urban expansion axis from the city's founding center towards its outskirts. Currently known as Joaquim Távora, this part of the city is characterized by old buildings remnants from the historical urbanization process. Today, these historical houses are an important local opposition against the real estate market and its production of apartment towers, which has advanced the demolition and abandonment of old properties. Hence, this study recovers the architectural, urbanistic, administrative, social, cultural and religious characteristics that historically shaped the urban space of Fortaleza to reflect on the current urban policy for cultural heritage conservation amidst a scenario of imminent disappearance of significant historical architectural models from the urban landscape. Such a process results in a scenario where urban traditions have no cultural and political significance.

KEYWORDS

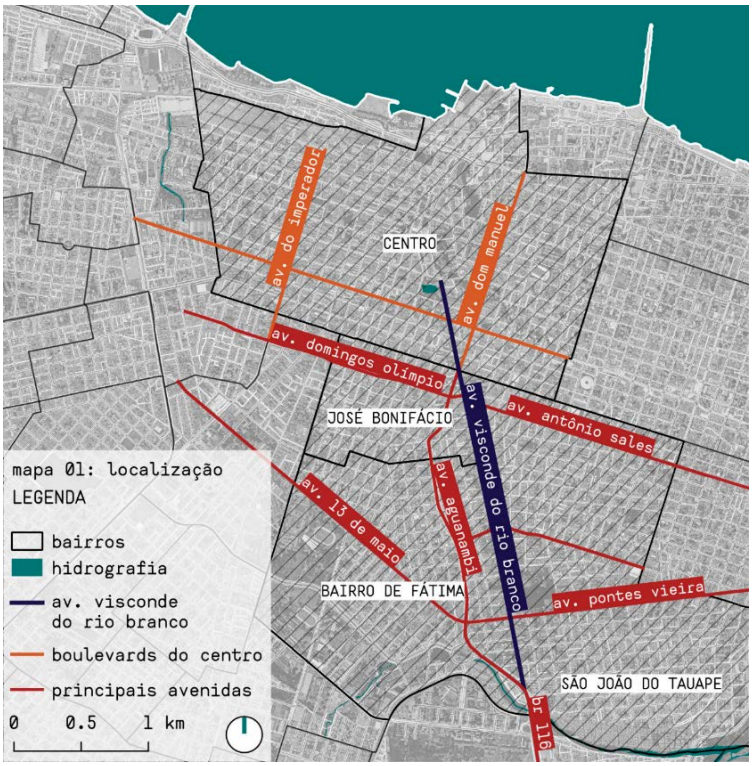
Urban history. Architectural heritage. Urban landscape.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho investiga os processos de formação e transformação da avenida Visconde do Rio Branco, localizada no setor centro-sudeste de Fortaleza, no Ceará (Figura 1). Originada a partir do antigo bairro do Calçamento de Messejana, a área conta, ainda hoje, com exemplares arquitetônicos de interesse cultural remanescentes do final do século XIX e do início do século XX. Durante esse período, a avenida consolidava-se como um caminho de expansão urbana do núcleo fundacional de Fortaleza em direção aos seus arrabaldes, atraindo uma ocupação linear contínua ao longo do caminho de saída da cidade. Formava-se, assim, um casario eclético, cujos exemplares de arquitetura, tanto erudita quanto popular, espalhavam-se de um lado e do outro dos trilhos da linha de bonde do Calçamento de Messejana.

FIGURA 1

Localização da avenida Visconde do Rio Branco. Fonte: elaborada pelas autoras.



Ao incorporar-se como uma diagonal ao traçado viário predominantemente ortogonal da área central de Fortaleza, o antigo caminho permitiu o crescimento da cidade em direção à sua porção sudeste, estruturando, assim, a ocupação urbana ao longo de seu eixo. Desse modo, o antigo acervo arquitetônico da avenida Visconde do Rio Branco constitui-se como um importante documento histórico da formação e expansão urbana de Fortaleza em direção aos seus arrabaldes.

Não obstante, durante o século XX – especialmente durante a sua fase mais rodoviarista, por volta dos anos 1970 –, a abertura ou o alargamento de eixos viários resultou em demolições de trechos do antigo casario do Calçamento de Messejana. Já neste século, exemplares arquitetônicos de interesse cultural que resistiram às mudanças viárias passaram a sofrer com as ameaças de descaracterização e demolição, decorrentes das dinâmicas de valorização do solo urbano e produção imobiliária.

À exceção dos tombamentos municipais do parque da Liberdade e do antigo Colégio das Dorotéias, o acervo arquitetônico de interesse cultural da avenida Visconde do Rio Branco não motivou a implementação de políticas públicas de proteção de seu patrimônio cultural edificado, seja por meio do tombamento ou do planejamento urbano. Atualmente, sua paisagem encontra-se inserida em meio a um processo dicotômico de transformação: por um lado, destaca-se o avanço da degradação urbana, com a demolição e o abandono de imóveis antigos; por outro, acentua-se um intenso processo de renovação urbana, por meio da atuação do mercado imobiliário na produção de novos prédios de apartamentos. Esse cenário se dá em concordância com o Plano Diretor Participativo de Fortaleza (PDP), elaborado em 2009, que estimula a verticalização residencial através de seus parâmetros urbanísticos (FORTALEZA, 2009). Dessa forma, a legislação urbana vigente oferece um potencial construtivo atraente à atuação do mercado imobiliário, sem apresentar, entretanto, instrumentos que alinhem essa renovação a uma política de reconhecimento e preservação de edifícios antigos. Nesse contexto, os exemplares de arquitetura histórica evidenciam-se como elementos de grande importância para a memória urbana, assim como se destaca a sua fragilidade perante as dinâmicas de transformação da paisagem urbana.

O presente trabalho encontra-se estruturado em três partes. A primeira trata do processo de urbanização e expansão da Vila do Forte, assentamento urbano colonial que deu origem a Fortaleza contemporânea. Na sequência, é feita uma exposição sobre a formação do antigo bairro do Calçamento de Messejana. Por fim, analisa-se a paisagem urbana da atual avenida Visconde do Rio Branco, com a identificação de permanências e transformações.

As análises aqui apresentadas têm como referencial a tese de doutorado de Margarida Andrade (2012), intitulada *Fortaleza em perspectiva histórica: poder público e iniciativa privada na apropriação e produção material da cidade (1810-1933)*. O trabalho de Andrade foi de suma importância para a organização de fontes, conteúdos e métodos que balizaram a escrita deste artigo, especialmente em relação à metodologia de espacialização e reconstituição cartográfica adotada. Complementarmente, realizou-se consulta aos trabalhos de José Liberal de Castro (1994; 2014), Milton Santos (2006), Ana Fani Carlos (2007), Marcelo Capasso (2007), Maria Clélia Costa (2014) etc.

2 URBANIZAÇÃO E EXPANSÃO DA VILA DO FORTE

A Vila do Forte, assentamento urbano que deu origem a atual Fortaleza, era descrita por viajantes do século XVIII como apenas "um forte, um riacho e poucos moradores" (COSTA, 2014, p. 44). Durante esse período, havia no Ceará a predominância da atividade econômica da pecuária. Desse modo, a importância da Vila do Forte era diminuta perante as demais vilas da capitania que se concentravam no sertão cearense (ANDRADE, 2012). Foi somente com o desenvolvimento da produção do algodão para exportação e com a emancipação do Ceará em relação a Pernambuco, em 1799, que Fortaleza se tornou capital, adquirindo, assim, o status e as características de um centro urbano (COSTA, 2014).

Fortaleza passou, então, a desempenhar a importante função de polo comercializador e exportador da economia do algodão, atraindo investimentos para a sua infraestrutura urbana, principalmente para as instalações portuárias, que se tornaram essenciais à economia e ao comércio da capitania (ANDRADE, 2012). Ainda assim, no início do século XIX,

> a vila não passava de umas poucas ruas arenosas, formadas por um casario de baixa qualidade material, ruas nascidas ao pé do Forte e cujo desenvolvimento acompanhava as curvas do riacho Pajeú, em sua margem esquerda (CASTRO, 1994, p. 44)

e a diminuta aglomeração de Fortaleza seria elevada a cidade apenas em 1823.

À medida que crescia, Fortaleza estabelecia-se como um espaço geográfico privilegiado no Ceará, tornando-se, dessa forma, um ponto de convergência de diversas estradas que conectavam a capital ao interior, assim como às províncias vizinhas. A partir de Fortaleza, e sobretudo do Forte, saíam as "radiais nascidas no centro da cidade, todas velhos caminhos de comunicação com o interior da Província" (CASTRO, 1994, p. 58), dentre as quais se encontravam as estradas "de Jacarecanga, de Soure, de Arronches, do Aquiraz, da Precabura, e a Picada de Macoripe" (COSTA, 2014, p. 90).

Nesse contexto, almejava-se ordenar a malha viária da capital, levando à criação do primeiro plano urbano de Fortaleza, elaborado pelo engenheiro militar Silva Paulet, também responsável pelas obras da nova fortaleza de Nossa Senhora da Assunção e do Mercado Municipal. O plano, datado de 1812, orientava o crescimento da vila a oeste do núcleo urbano, consolidado

através de um traçado ortogonal, "com 'ruas' no sentido norte-sul e 'travessas' no sentido leste oeste" (ANDRADE, 2012, p. 83). Dessa forma, foi imposta uma malha xadrez, desprezando o sentido natural do crescimento da vila, "que tendia a acompanhar as tortuosidades do Pajeú" (COSTA, 2014, p. 93).

Assim, a expansão urbana de Fortaleza no início do século XIX se dava por meio da reprodução e da ocupação de uma malha ortogonal que, "embora pudesse traduzir aspirações envolvidas com o 'moderno' " e com as ideias higienistas então vigentes, dava continuidade ao "sistema de lotes estreitos e profundos, de evidente cunho medieval" (CASTRO, 1994, p. 78). Como resultado dessas características urbanas e fundiárias, existia na Fortaleza daquela época uma noção de distinção de classes a partir da posição do lote, que "valorizava social e imobiliariamente as casas conforme a incidência da insolação" (CASTRO, 2014, p. 49). Segundo Castro (2014, p. 49-50), as casas

> […] localizadas nas ruas norte-sul, com frente voltada para o leste, desfrutavam de especial condição. Chamavam-se casas do "lado da sombra", porque recebiam frontalmente, na sala de visitas, o sol matinal benfazejo e a contínua ventilação amenizadora, além de permitirem que à tardinha a família pudesse espairecer à frente da casa, todos sentados à calçada, formando rodas de conversação. O mesmo não ocorria nas casas do "lado do sol", cuja sala de visitas, exposta ao sol quente da tarde, obrigava à reclusão, ao encontro familiar no alpendre da cozinha ou no quintal. O traçado urbano também propiciava um terceiro tipo de lotes, localizados nas "travessas", isto é, nas ruas leste-oeste. Resultavam do aproveitamento dos quintais das casas de esquina, divididos em pequenas parcelas ocupadas por uma seqüência de quartos onde vivia gente menos favorecida, dedicada a tarefas humildes. Morar em "casa de travessa" redundava em demérito social.

Com o processo de expansão, guiado pelo desenho urbano de Silva Paulet, alguns dos "velhos caminhos de saída" da cidade foram sendo "gradativamente incorporados à malha urbana em expansão" (CASTRO, 1994, p. 76). Dessa forma, algumas estradas desapareceram do núcleo urbano central, enquanto outras se estabeleceram através de um sistema viário radial-perimetral, "convertendo-se nos vetores de crescimento da cidade" (ANDRADE, 2012, p. 66).

A expansão de Fortaleza para além do reduzido núcleo central desenhado por Paulet ocorreu apenas na segunda metade do século XIX, quando o engenheiro e arquiteto Adolfo Herbster foi contratado para planejar o crescimento da capital. A manutenção do traçado xadrez era

tida como inquestionável naquele momento, e, a partir daí, Herbster pautou o desenho da nova malha viária (CASTRO, 1994). O processo de planejamento teve início pela realização de um levantamento cartográfico de Fortaleza, resultando na *Planta exacta da capital do Ceará*, de 1859. Nesta planta, Herbster identificou o núcleo urbano consolidado e, em sua periferia, a existência de amplas áreas ocupadas por moradias informais, representadas como casas de palhas, que se concentravam na periferia da área urbanizada (ANDRADE, 2012). A partir do processo de levantamento e representação da ocupação urbana existente, teve início a elaboração dos planos de expansão viária da cidade que resultaram nas plantas de 1863 e 1888 (Figura 2), sendo esta última uma atualização da primeira (CASTRO, 1994).

FIGURA 2

Planta da cidade de Fortaleza, de 1888. Fonte: Biblioteca Nacional (1888).

A planta de 1888 introduz a novidade da representação das linhas de bondes de tração animal, inaugurados na cidade em 1882 (CASTRO, 1994).

As linhas partiam do centro e se direcionavam aos arrabaldes elitizados da cidade (CAPASSO, 2007), os quais cresceram a partir dos eixos viários das antigas estradas que partiam do núcleo urbano fundacional. Nesse contexto, os locais de moradia eram determinados pela classe social de seus habitantes: os de maior renda concentravam-se no centro e nos arrabaldes bucólicos, acessíveis por linhas de bonde, como os bairros elitizados do Jacarecanga e do Benfica; já a população mais carente que não podia pagar pelo terreno urbano, dependia da autoconstrução informal de suas choupanas nos arredores da área central, mais urbanizada (COSTA, 2014). De acordo com Thomaz Pompeu (1997 apud ANDRADE, 2012), Fortaleza contava, em 1863, com cerca de 960 casas de tijolo, dentre as quais oitenta eram sobrados, e mais 7200 casas cobertas de palha. Sendo assim, 88% das moradias de Fortaleza eram palhoças. Andrade (2012, p. 79) levanta algumas questões e suposições em relação à temática da moradia popular no plano de Herbster:

> Aqui merecem algumas perguntas: como as palhoças seriam incorporadas ao plano de Herbster? Houve uma política de reassentamento e inclusão da população excluída pelo plano? Ao que indica, o plano e as posturas municipais induziram à eliminação das palhoças nas novas áreas arruadas cabendo à iniciativa privada comprá-las e reedificar novas edificações com materiais construtivos mais duráveis e conforme o alinhamento das ruas.

O desenho urbano proposto por Herbster destaca-se pelo contorno viário da área central através dos boulevards, que formam um quadrado "aberto no lado que faria face com o mar" (CASTRO, 1994, p. 67), sendo estes os do Imperador, do Livramento (atual Duque de Caxias) e da Conceição (atual Dom Manuel), responsáveis por demarcar o perímetro da cidade. Fora desse circuito delimitado pelos boulevards, a expansão da ocupação se dava "timidamente", com as "radiais como vetores de penetração, compreendendo uma sequência de chácaras que se agregavam nos arrabaldes mais agradáveis" (CASTRO, 1994, p. 67). É o caso do eixo de crescimento em direção ao sudeste da cidade, onde se encontrava a estrada de Messejana, denominada por Herbster como boulevard do Visconde do Rio Branco (CASTRO, 1994). Entretanto, a aplicação do desenho urbano de Herbster criava algumas incongruências, devido à sobreposição da malha dos novos boulevards e quarteirões à consolidada ocupação urbana ao

longo da estrada. Infere-se que, com a implementação do traçado viário proposto por Herbster, foram demolidas partes da continuidade formada pelo casario, o qual se estendia pelo percurso de saída da cidade em direção à Messejana, em especial os trechos dos cruzamentos da velha estrada com os boulevards do Livramento e da Conceição.

Assim, com base na proposta de Herbster, a cidade se expandia, superando os obstáculos iniciais do "solo arenoso em que a cidade se implantava" (CASTRO, 1994, p. 63). Nesse cenário, persistia o "sistema de divisão fundiária caracterizado por lotes profundos e estreitos, de velha herança colonial portuguesa", que levou ao predomínio da ocupação do solo urbano por meio da tipologia da casa-corredor, formando um casario contínuo e majoritariamente térreo ao longo dos eixos viários da cidade (CASTRO, 1994, p. 68). Não obstante, o planejamento de Herbster teve "grande papel no aspecto com que a cidade chegou ao século XX" (COSTA, 2014, p. 104). Desse modo, a Fortaleza do início daquele século ainda crescia através do preenchimento do traçado proposto por Herbster.

3 FORMAÇÃO DO BAIRRO DO CALÇAMENTO DE MESSEJANA

A atual avenida Visconde do Rio Branco surge, em meados do século XIX, a partir da ocupação urbana ao longo do caminho de saída de Fortaleza em direção à Messejana. O núcleo urbano linear iniciava-se na altura do Açude do Garrote – atualmente localizado no parque da Liberdade – e dispersava-se, aos poucos, até atingir a área alagável do riacho Tauape. Mais tarde, o casario contínuo ali formado veio a constituir-se, no imaginário da população fortalezense, como o bairro do Calçamento de Messejana.

O percurso até a Messejana origina-se a partir da trama de veredas da antiga Estrada Geral que, durante o período colonial, conectava a Vila do Forte às capitanias do Rio Grande do Norte e Pernambuco, "passando pelas vilas de Messejana, Aquiraz e Aracati" (ANDRADE, 2012, p. 60). A estrada em si, no entanto, surge oficialmente apenas em 1836, quando o governo provincial de José Martiniano de Alencar (1834-1837) estabelece a abertura de uma estrada entre a capital e a Vila de Aracati (RIBEIRO, 1982), localizada no litoral leste do Ceará. A obra levou cerca de um século para ficar pronta (FREITAS, 2013); o calçamento da estrada, por sua vez, começou

em 1870 e foi finalizado em 1936 (FREITAS, 2013). Inicialmente de pedra tosca, foi substituído, mais tarde, por paralelepípedos (MAGALHÃES, 2009).

A ocupação linear ao longo do caminho que levava à Messejana data, no mínimo, do início do século XIX, porém, intensificou-se, aparentemente, a partir da segunda metade do século XIX, quando Adolfo Herbster consolidou em seu plano o eixo viário do Calçamento de Messejana, o qual passava a se chamar boulevard do Visconde do Rio Branco. O plano de 1888 retrata que a área era contemplada por uma linha de bonde movido por tração animal, tendo como ponto final a estação de Ferro Carril, construída em 1879 (ALMADA, 2003).

Em 1913, os bondes elétricos foram introduzidos em Fortaleza. À época, a linha do Calçamento de Messejana percorria os 2.450 metros entre a praça do Ferreira e a estação de Ferro Carril. Havia uma proposta para que os bondes seguissem por trilho até a Messejana, sendo o trajeto expandido em 1925 até a terceira seção, no cruzamento com a avenida Pontes Vieira (SAMPAIO, 2009).

A linha chegou a ser a segunda mais extensa rota de bonde da cidade, perdendo apenas para a linha do Alagadiço (ALMADA, 2003). Contudo, o modal era precário, e o plano de chegar até Messejana nunca foi concretizado. Segundo Nirez (2001), a ligação entre o final do Calçamento de Messejana e a localidade de Cajazeiras, próxima de Messejana, era realizada desde 1927 por um veículo suburbano puxado por um trator. A partir de 1934, foi inaugurada a linha de ônibus que realizava o percurso entre a área central de Fortaleza e Messejana, então incorporada aos limites municipais da capital cearense como um distrito (RIBEIRO, 1982). Atualmente, Messejana é um dos 121 bairros de Fortaleza, assim como Cajazeiras.

Os arrabaldes bucólicos servidos por linhas de bonde mostravam-se atrativos para a construção de moradias. No caso do Calçamento de Messejana, a área começou a ganhar moldes de bairro a partir da instalação dos trilhos do bonde (Figura 3), tornando-se um intenso corredor comercial e residencial. Nesse momento, o bairro era mais procurado pelas camadas médias da população, que não podiam "ocupar os lugares mais nobres da cidade, como Jacarecanga e Benfica" (SAMPAIO, 2009, p. 4). Assim, o bairro foi sendo formado, passando oficialmente a ser chamado de Joaquim Távora em 1930 (NIREZ, 2001). De acordo com Sampaio (2009, p. 3), ele "não tinha tantos palacetes, mas sim uma uniformidade

no casario, residências simples, geminadas, que se espalhavam de um lado e do outro dos trilhos da linha de bonde".

FIGURA 3

Núcleo urbano do Calçamento de Messejana no início do século XX. Fonte: Arquivo Nirez.

Presume-se, assim, que a paisagem urbana do boulevard do Visconde do Rio Branco era marcada pela presença pontual de chácaras e sobrados, sendo estes habitados pelas classes sociais mais abastadas. Havia ali, portanto, uma predominância de casas térreas, com ou sem porão alto, implantadas junto ao alinhamento da via. Supõe-se que essas residências eram destinadas majoritariamente ao aluguel, tendo em vista que, no final do século XIX, cerca de 70% da população fortalezense vivia em imóveis alugados (ANDRADE, 2012). Tal modalidade habitacional surge a partir do processo de parcelamento de antigos sítios e fazendas localizados nas margens das antigas "estradas empedradas [...] futuras áreas de expansão urbana da cidade" (ANDRADE, 2012, p. 143-144). Havia, portanto, uma grande concentração imobiliária e fundiária nas mãos da elite urbana de Fortaleza, que construiu um verdadeiro "mercado de terras" na periferia do núcleo urbano consolidado (ANDRADE, 2012).

Não se exclui, no entanto, a possibilidade da autoconstrução informal de moradias por parte dos setores de baixa renda, uma vez que há, naquele espaço, o registro de pequenas casas térreas ao rés do chão de porta e janela e "meia-água", modelo habitacional bastante tradicional na Fortaleza do século XIX, cujo telhado contava com apenas um caimento em direção ao quintal. Essas casas ocupavam lotes muito estreitos, e, em vista disso, suas fachadas geralmente apresentavam duas aberturas ou, por vezes, restringiam-se a uma única porta. Neste último caso, adotavam-se as portas roladas, em que "seccionava-se horizontalmente a folha ou uma das folhas da porta, ao meio, permanecendo a parte inferior fechada com ferrolho, à feição de peitoril, enquanto o trecho superior se abria, como janela" (CASTRO, 2014, p. 46).

Como resultado desse padrão de ocupação do solo, o bairro do Calçamento de Messejana apresentava uma estrutura fundiária de lotes bastante estreitos e compridos, resultando num parcelamento do solo bastante similar àquele existente na área central da cidade. O bairro afasta-se, portanto, das características fundiárias dos arrabaldes elitizados do Benfica e Jacarecanga, onde predominavam chácaras isoladas em amplos terrenos. Havia, no entanto, uma diferença em relação à área central: os lotes ao longo do boulevard do Visconde do Rio Branco costumavam ser ainda mais profundos do que aqueles do núcleo urbano consolidado, tendo em vista que, até então, não existia o arruamento e a delimitação de quadras por trás da ocupação urbana linear do Calçamento de Messejana – a oeste do boulevard, estava o vale do riacho Aguanambi, área ocupada por sítios –, o que possibilitava a existência de áreas de cultivo e criação de animais aos fundos dos lotes. Desse modo, desenvolveu-se ali uma arquitetura híbrida, com elementos espaciais e arquitetônicos tradicionais do sertão cearense, encobertos por um pano de alvenaria que atuava como suporte de uma decoração consoante com os estilos arquitetônicos então vigentes, como o neogótico, neoclássico, art nouveau e art déco. O resultado era um casario marcado pela estética do ecletismo em voga naquele momento, que se constituiu como o "traço expressivo da imagem urbana da capital cearense" (CASTRO, 2014, p. 13).

Posteriormente, já em meados do século XX, inicia-se o processo de formação do que seria mais tarde conhecido como o bairro da

Piedade (Figura 4), um núcleo urbano originado a partir da ocupação da área a leste do eixo do boulevard do Visconde do Rio Branco. Segundo Magalhães (2009, p. 13), "por trás do casario, a gente abaixo da linha da pobreza também começava a povoar as extensões de terra, fincando na areia frouxa os seus barracos de taipa, cobertos com palhas de carnaúba". Essa descrição revela um forte contraste entre os núcleos do Calçamento de Messejana e da Piedade: por um lado, o primeiro presenciava a formação de um contínuo casario em alvenaria, produzido por um mercado habitacional rentista e destinado a uma população de classe média atraída pela acessibilidade garantida pelo bonde; por outro lado, os moradores da Piedade dependiam da autoconstrução de suas moradias precárias e enfrentavam dificuldades materiais e sociais. Entende-se que a instalação desses núcleos urbanos antagônicos ocorreu conforme um processo histórico de segregação socioespacial fortemente marcado pela concentração da propriedade privada da terra, que tornou a habitação formal inacessível a grande parte da população fortalezense.

FIGURA 4

Núcleo urbano da Piedade no início do século XX. Fonte: Arquivo Iphan/CE.

Por volta da metade do século XX, em 1947, os bondes deixavam de circular em Fortaleza, sendo substituídos por linhas de ônibus (SAMPAIO, 2009). Em concordância com a implantação de um modelo

rodoviarista de cidade, a avenida Visconde do Rio Branco foi asfaltada no ano seguinte. Intensificava-se, assim, a circulação de automóveis através de seu eixo viário.

Mais tarde, em 1972, inaugurou-se a oeste da Visconde do Rio Branco a avenida Aguanambi (NIREZ, 2001), que canalizou o riacho homônimo e demoliu o trecho correspondente ao atual cruzamento do boulevard com a rua Padre Valdevino – próximo à antiga estação de Ferro Carril –, conectando a Aguanambi à avenida Dom Manoel. Já em 1975, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem deu início às obras da BR-116 em Fortaleza, que levou à ampliação da rodovia no trecho entre Fortaleza e Cajazeiras, inaugurado em 1981 (RIBEIRO, 1982). Estima-se que, com a abertura da BR-116, diversos exemplares arquitetônicos históricos tenham desaparecido ao longo do velho caminho de ligação entre Fortaleza e a antiga Vila de Messejana.

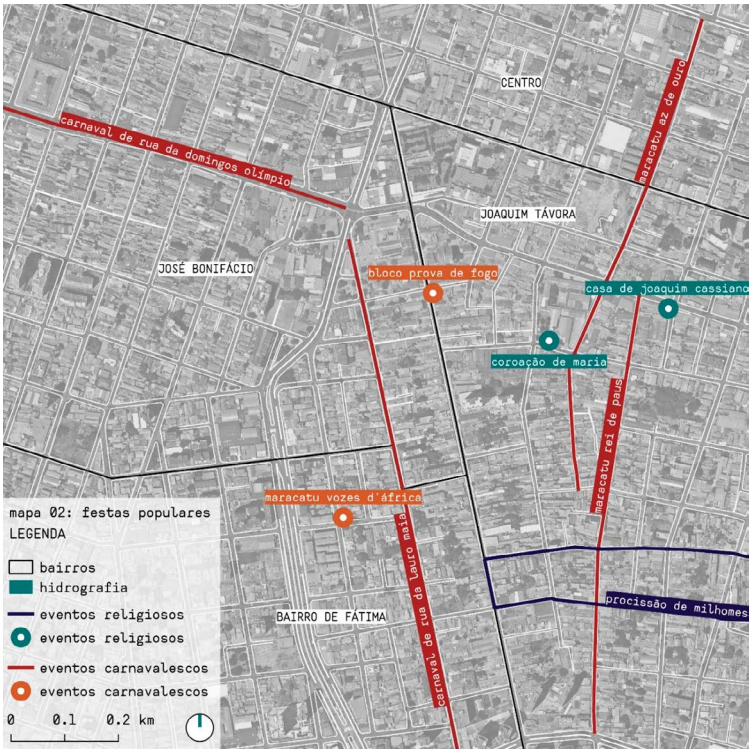
Não obstante, até por volta dos anos 1990 (NIREZ, 2001), a abertura ou o alargamento de avenidas como a Domingos Olímpio e a Soriano Albuquerque resultou em novas demolições de pequenos trechos do conjunto arquitetônico da Visconde do Rio Branco. Destaca-se, aqui, o desaparecimento do trecho oeste do casario, na porção entre a avenida Pontes Vieira e a BR116, que foi demolido com as obras de alargamento da avenida Visconde do Rio Branco. A previsão, segundo a lei de uso e ocupação do solo de 1996, era dar continuidade ao alargamento da Visconde do Rio Branco até a avenida Domingos Olímpio (FORTALEZA, 1996). Felizmente, o plano de aumentar a caixa viária da avenida foi abandonado com a aprovação lei de parcelamento, uso e ocupação do solo, em 2017 (FORTALEZA, 2017).

Além de seus aspectos materiais, o Calçamento de Messejana compreendia diversos espaços dedicados à sociabilidade de seus moradores, como o Grupo Escolar Visconde do Rio Branco, a Biblioteca de Abraão de Carvalho, o Colégio Dom Bosco, o Colégio das Dorotéias, a Igreja da Piedade, o Grêmio Dramático Familiar, do dramaturgo Carlos Torres Câmara, o Cine Atapu etc., tendo alguns destes, ainda hoje, grande importância para a identidade e a paisagem local. Além desses lugares, existiam naquele bairro inúmeras expressões populares de cunho cultural e religioso que extrapolavam a esfera do espaço privado e movimentavam, também, o espaço público urbano. Dentre as manifestações populares que historicamente animaram as

ruas e as praças do bairro, destacam-se as procissões religiosas e as tradições carnavalescas. A Figura 5 é resultante do mapeamento dessas atividades.

FIGURA 5

Festas populares nas proximidades dos núcleos urbanos do Calçamento de Messejana e da Piedade. Fonte: elaborada pelas autoras.



Segundo Magalhães (2009), três grandes procissões marcaram a história do bairro: a de Alberto Milhomes Maranhão, a de Joaquim Cassiano e a de Ilzanira Barbosa. Essas manifestações religiosas comemoravam as festas de santos populares que contavam com dezenas de devotos no bairro e seus arredores. No caso da procissão de Milhomes, comemorava-se a festa de Santo Antônio com um cortejo que saía na noite de 13 de junho, evento no qual os devotos entoavam cânticos e carregavam velas. O cortejo de Milhomes foi o maior e mais duradouro entre as procissões do bairro, sendo realizado de 1932 a 1987. Já o cortejo de Joaquim Cassiano percorria

as principais ruas do bairro e ocorria na noite de 31 de maio, quando se encerravam os festejos do mês de Maria na Igreja da Piedade com a coroação da Santa na praça em frente à paróquia, onde eram montadas banquinhas de comercialização de alimentos durante a realização da festa. Por fim, a procissão de Ilzanira Barbosa dedicava-se à devoção a Nossa Senhora das Graças e ocorria na noite de 27 de novembro. Teve início em 1936 e perdurou por mais de quarenta anos. Entretanto, os percursos das procissões de Joaquim Cassiano e Ilzanira Barbosa são desconhecidos.

Além das manifestações de cunho religioso, o Calçamento de Messejana viu nascer o primeiro bloco de maracatu do carnaval de rua de Fortaleza. Segundo Magalhães (2009), a ideia foi levada de Pernambuco para o Ceará pelo personagem popularmente conhecido como Raimundo Boca Aberta, que fundou o Maracatu Az de Ouro, em 1936. Inicialmente, o grupo ocupou uma casa localizada na rua Nogueira Acioli, deslocando-se, mais tarde, para a residência de Joaquim Cassiano, o mesmo da procissão do mês de Maria, que à época também organizava festas de forró no quintal de sua casa durante os fins de semana. Outro bloco que surgiu no bairro foi o Maracatu Az de Paus, atual Maracatu Rei de Paus. O grupo foi formado em 1954, tendo como primeira sede uma residência na rua Padre Antonino. Já o último bloco a surgir no bairro foi o Maracatu Vozes D'África, fundado em 1980. Atualmente, o grupo ocupa um edifício localizado na rua Sousa Girão. Os três blocos continuam a existir, porém, apenas o Maracatu Vozes D'África continua no bairro; os demais grupos passaram a ter suas sedes na periferia de Fortaleza. Todos os anos[1], os três maracatus desfilam no carnaval de rua da avenida Domingos Olímpio, nas proximidades da avenida Visconde do Rio Branco.

O bairro contava ainda com blocos e outras tradições carnavalescas. O primeiro bloco foi o Prova de Fogo, fundado em 1935 no nº 2187 da avenida Visconde do Rio Branco. O grupo interpretava sambas compostos por Lauro Maia (MAGALHÃES, 2009), importante musicista cearense, que também dá nome a uma rua paralela à Visconde do Rio Branco, a qual, por sua vez, já foi um polo carnavalesco da cidade, atraindo foliões que seguiam trios elétricos.

1. Nos anos de 2021 e 2022, em decorrência da pandemia de covid-19, o ciclo carnavalesco de Fortaleza foi cancelado e os maracatus não desfilaram na avenida Domingos Olímpio.

4 PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM URBANA

De acordo com Santos (2006, p. 67), "a paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual". Essas formas, entendidas como a cristalização de um tempo passado, podem ser definidas conceitualmente como *rugosidades*. Logo, a paisagem seria o conjunto de objetos herdados das sucessivas relações técnicas e sociais através do tempo. Já o espaço seria a combinação entre "essas formas mais a vida que as anima" (SANTOS, 2006, p. 66).

Atualmente, observa-se uma grande pressão das forças de produção do espaço urbano atuando sobre os fragmentos materiais dos núcleos urbanos antigos, que permanecem na paisagem como rugosidades. Da confrontação entre objetos tecnicamente representativos da atualidade e uma paisagem marcada por formas características de um tempo passado, resulta a tensão entre as chamadas ações hegemônicas e não hegemônicas (SANTOS, 2006). No caso da avenida Visconde do Rio Branco, a existência de um acervo arquitetônico de interesse cultural em uma área de crescente valorização fundiária, representa bem a disputa desigual entre as forças verticais do processo de urbanização dominante e a resistência horizontal do lugar.

Em termos gerais, o conflito se expressa através de um processo dicotômico de transformação da paisagem, que estimula, simultaneamente, a degradação urbana, relacionada à demolição e ao abandono de imóveis antigos, e a renovação urbana, alusiva a uma maior atuação do mercado imobiliário na produção de torres de apartamentos (Figura 6). Fatores como a implantação de um modelo rodoviarista de cidade, a ameaça de descaracterização e de supressão de exemplares arquitetônicos de interesse cultural e a crescente insalubridade de moradias históricas, por exemplo, tendem a reforçar o processo de degradação, que, por sua vez, encontra-se alinhado à formação de reservas fundiárias e à produção de escassez e segregação no espaço urbano. Já questões como a substituição de residências históricas unifamiliares por edifícios multifamiliares, a forte tendência à verticalização imobiliária e o descolamento dos parâmetros urbanísticos em relação à realidade morfológica e fundiária local, indicam um processo de renovação urbana em desacordo com os interesses social e cultural. O resultado disso é a produção de uma não permanência das rugosidades (SANTOS, 2006). Consequentemente, estabelece-se um processo de "estranhamento", marcado

"pela queda dos referenciais" e "pelo desaparecimento das marcas do passado histórico lido na paisagem" (CARLOS, 2007, p. 47). A transformação da paisagem urbana naquele setor da cidade conta, portanto, com repercussões culturais e sociais.

FIGURA 6

Contraste entre casas antigas e torres de apartamentos na avenida Visconde do Rio branco. Fonte: acervo pessoal.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o período de realização desta pesquisa, as dinâmicas atuantes sobre o acervo arquitetônico da avenida Visconde do Rio Branco mostraram toda a sua força. As análises aqui apresentadas surgem a partir do testemunho ocular da demolição e da descaracterização de uma expressiva quantidade de exemplares arquitetônicos de interesse cultural, o que revela o contínuo aprofundamento do processo de degradação urbana. Por outro lado, novos volumes construídos foram inseridos, atendendo, em sua maior parte, a demandas habitacionais das classes médias e altas. Esse processo de renovação urbana mostrou-se diretamente relacionado à formação de reservas fundiárias, que, por sua vez, indicam a forte presença de ações especulativas naquele setor da cidade. Dessa maneira, o cenário atual é de abandono das formas históricas de ocupação do solo, bem como de esvaziamento da escala da rua como o

lugar da vida cotidiana. Constitui-se, portanto, um contexto local que tende à perda de referenciais culturais tanto construídos quanto intangíveis.

De modo geral, este trabalho pode ser definido como uma reflexão e um registro do quadro atual do patrimônio cultural urbano de Fortaleza, culminando, assim, em uma defesa pela sobrevivência dos tecidos urbanos antigos e seus modos de vida. Assume-se, aqui, uma postura de que a transformação do ambiente construído é inevitável, e, desde que gerida a partir dos interesses social e cultural, é também desejável. É com pesar, no entanto, que esta pesquisa evidencia um cenário de iminente desaparecimento de exemplares arquitetônicos residenciais de interesse cultural na paisagem fortalezense. Por meio desse processo, perde-se, também, o papel memorial e documental do patrimônio cultural edificado, negando as identidades e as memórias coletivas que dão sentido à vida local. Estabelece-se, assim, um cenário em que tradições urbanas não ocupam um lugar de importância política e social.

REFERÊNCIAS

ALMADA, Zenilo. Hoje av. Visconde do Rio Branco – antiga estrada de Messejana. *Diário do Nordeste*, Fortaleza, p. 5, 19 jul. 2003.

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

CAPASSO, Marcelo. O centro tradicional de Fortaleza: processo de expansão. *In*: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. *Anais* […]. Belém: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2007. p. 116.

CARLOS, Ana Fani. *O espaço urbano*: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASTRO, José Liberal de. Arquitetura no Ceará. O século XIX e algumas antecedências. *Revista do Instituto do Ceará,* Fortaleza, v. 128, p. 9-68, 2014.

CASTRO, José Liberal de. Contribuição de Adolfo Herbster à forma urbana da cidade de Fortaleza. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, v. 108, p. 43-90, 1994.

COSTA, Maria Clélia. Fortaleza, capital do Ceará: transformações no espaço urbano ao longo do século XIX. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, v. 128, p. 81-111, 2014.

FORTALEZA. Lei nº 7.987, de 23 de dezembro de 1996. Dispõe sobre o uso e a ocupação do solo no município de Fortaleza, e adota outras providências. *Prefeitura de Fortaleza*, Fortaleza, [1996]. Disponível em: https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/legislacao-municipal/lei_complementar_n_7_987_de_23_de_dezembro_de_1996_consolidada_em_setembro_de_2006.pdf. Acesso em: 17 ago. 2022.

FORTALEZA. Lei Complementar nº 062, de 2 de fevereiro de 2009. Institui o plano diretor participativo do município de Fortaleza e dá outras providências. *Prefeitura de Fortaleza*, Fortaleza, [2009]. Disponível em: https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/urbanismo-e-meio-ambiente/124-plano-diretor-de-fortaleza. Acesso em: 17 ago. 2022.

FORTALEZA. Lei Complementar nº 236, de 11 de agosto de 2017. Dispõe sobre o parcelamento, o uso e a ocupação do solo no município de Fortaleza, e adota outras providências. *Prefeitura de Fortaleza*, Fortaleza, [2017]. Disponível em: https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/urbanismo-e-meio-ambiente/445-parcelamento-uso-e-ocupacao-do-solo-lei-n-236-2017. Acesso em: 17 ago. 2022.

FREITAS, Edmar. *Messejana*. Fortaleza: [*s. n.*], 2013. (Pajeú). Disponível em: https://acervo.fortaleza.ce.gov.br/download-file/documentById?id=4c4b89fd-62c0-4b5d-86bf-eeca76b33054. Acesso em: 17 ago. 2022.

HERBSTER, Adolphe. *Planta da cidade da Fortaleza capital da provincia do Ceará*. Paris: Becquet Fréres, 1888. 1 planta, col. litografada, 82 × 80 cm. Escala 1:4.400. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart519681/cart519681.jpg. Acesso em: 23 jul. 2020.

MAGALHÃES, Zelito. *Piedade*: retalhos de lembranças. Fortaleza: LC, 2009.

NIREZ [Miguel Ângelo de Azevedo]. *Cronologia ilustrada de Fortaleza*. Fortaleza: Edições UFC, 2001. 2 v.

RIBEIRO, Esaú. *Memorial e história de Messejana*. Fortaleza: Eunice, 1982.

SAMPAIO, Jorge. Onde o bonde faz a curva: o progresso chega aos "arrabaldes". *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE HISTÓRIA, 25., 2009, Fortaleza. *Anais* […]. Fortaleza: Associação Nacional de História, 2009. p. 110.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

CC BY NC SA