

Revista Brasileira de Cartografia (2010) Nº 63/4, p. 489-499
Sociedade Brasileira de Cartografia, Geodésia, Fotogrametria e Sensoriamento Remoto
ISSN: 1808-0936

O LITORAL DE FORTALEZA E O PLANEJAMENTO URBANO NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX A PARTIR DAS PLANTAS DE SILVA PAULET E SIMÕES DE FARIAS

The coast of Fortaleza and the Urban Planning in the First Half of the 19th Century from the Maps of Silva Paulet and Simões de Farias

Fábio de Oliveira Matos¹ & Fábio Perdigão Vasconcelos²

¹Universidade Federal do Ceará – UFC

Departamento de Geografia

Campus do Pici - Bloco 902 - CEP 60455-760 – Fortaleza/CE, Brasil
fabiomoria@yahoo.com.br

²Universidade Estadual do Ceará – UECE

Departamento de Geografia

Campus do Itaperi - Av. Paranjana, 1700 - 60.740-000 – Fortaleza/CE, Brasil
fabioperdigao@gmail.com

*Recebido em 23 de Novembro de 2010/ Aceito em 05 de Fevereiro de 2011
Received on November 23, 2010/ Accepted on February 05, 2011*

RESUMO

Este artigo trata acerca do processo de expansão urbana em Fortaleza/CE e a ocupação de seu litoral na primeira metade do século XIX, tendo como ferramenta norteadora a seleção de alguns registros cartográficos dos urbanistas Silva Paulet e Simões de Farias. Pautado numa reflexão entorno da relação da construção dos referidos documentos com o momento de expansão urbana perpassada por Fortaleza, realizou-se levantamento dos principais registros cartográficos do período retratado. São eles: a) “Planta do Porto e Villa da Fortaleza” (1813) e b) “Planta da Vila de Fortaleza” (1818), ambas de Silva Paulet; c) “Planta da Cidade de Fortaleza” (1850) e d) “Ampliação da Planta de 1850”, ambas de Simões de Farias. Pautado numa reflexão entorno da Cartografia na construção ideológica do espaço, tratou-se os registros cartográficos como documentos geohistóricos de expressividade no debate travado nas décadas iniciais do século XIX entorno do direcionamento a ser tomado no processo de expansão urbana do município, dando ênfase no modo de projeção dado a zona costeira fortalezense. Assim, os desenhos de Paulet e Farias apresentam a partir de seus registros a complexidade do processo de organização do litoral, suscitando – com a necessidade de expansão da atividade portuária – o debate entorno da emergência do planejamento litorâneo.

Palavras chaves: Planejamento Urbano, Litoral, Fortaleza.

ABSTRACT

This article is about the process of urban expansion from Fortaleza/CE, and the occupation of its coast in the first half of the 19th Century, with the tool guiding the selection of some cartographic registry of urbanists Silva Paulet and Simões de Farias. Based on a reflection of the relationship between the construction of such documents with the moment of urban city permeated from Fortaleza surveyed the main cartographic registries of the period retracted. They are: a)

“Planta do Porto e Villa da Fortaleza” (1813) and b) “Planta da Vila de Fortaleza” (1818), both Silva Paulet; c) “Planta da Cidade de Fortaleza” (1850) and d) “Ampliação da Planta de 1850”, both Simões de Farias. Lined around a reflection of Cartography in the ideological construction of space, it was the cartographic registries as geohistorical documents of expressiveness in debate in the first decades of the 19th Century, about the direction to be followed in the process of expanding the urban, particularly over the projection mode as the coastal zone from Fortaleza. So, the drawings of Paulet and Farias have their registries from the complexity of organizing the coast, posing – with the necessity for expansion of port activities – the debate around the emergence of coastal planning.

Keywords: Urban Planning, Coast, Fortaleza.

1. INTRODUÇÃO

Numa tomada geral, o crescimento de Fortaleza ao longo do período colonial foi relativamente 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 maior projeção regional. Do ponto de vista infraestrutural Fortaleza não apresentava características basilares presentes noutras capitais circunvizinhas – notadamente Recife e São Luis – como, por exemplo, a presença de uma zona portuária que permitisse o escoamento da produção algodoeira cearense, bem como a ausência de estradas para o interior da província, que dificultava a comunicação com outras regiões.

Por essa perspectiva, vilas como Icó e Aracati, localizadas no vale do rio Jaguaribe, detinham o poder econômico local, devido o destaque na produção e escoamento da atividade algodoeira. Assim, apesar de deter o papel de capital da província, Fortaleza permanecia distante das principais atividades econômicas desenvolvidas no interior cearense, caracterizando-se até os anos iniciais do século XIX como um simples aglomerado urbano, sem sustentação econômica própria, embora nesse universo habitasse uma população com papéis sociais definidos. A precária estrutura de Fortaleza é percebida a partir dos relatos do primeiro governador do Ceará, Bernardo Manuel de Vasconcelos, ao descrever a capital da província nesse momento histórico definindo-a como sendo “um montão de areia... apresentando do lado pequenas casas térreas... incluindo a muito velha e arruinada casa dos Governadores” (JUCÁ, 2000, p. 58).

Analisando a consolidação de Fortaleza como capital 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 da capitania. “Nascia a cidade litorânea-interiorana cujas particularidades diferem daquelas que caracterizam a cidade comercialmente, aberta para o mar por intermédio de seu porto” (DANTAS, 2002, p. 33).

No entanto, antes da firmação da zona portuária em Fortaleza, seu litoral apresentava-se essencialmente ocupada pela presença da vila de pescadores. Fruto da herança indígena, a prática da pesca torna-se um dos primeiros registros da presença de atividades ligadas diretamente à zona costeira da região, sendo ao longo do século XVII e de boa parte do XVIII como a de principal destaque na pontual ocupação do litoral fortalezense.

O movimento de estruturação de Fortaleza ao longo do século XIX traz consigo o desenvolvimento de uma gama de planejamentos idealizados para a implementação de equipamentos que visavam a efetivação da capital cearense enquanto convergente das atividades econômicas da região.

Buscava-se dessa forma a percepção de Fortaleza em sua totalidade, a fim de compreendê-la no âmbito da unidade das necessidades básicas da localidade. Nesse sentido, uma série de estudos sobre a região passa a ser solicitada sob a ótica de perceber como Fortaleza se estruturava até então, a fim de serem estabelecidas metas para seu crescimento urbano.

Assim, o desenvolvimento de produções cartográficas retratando Fortaleza passa a ser tomada como ferramenta básica na política de inserção de infraestrutura urbana ao longo do seu território. Partindo das imagens elaboradas nesse período, torna-se possível confrontar informações acerca do desenvolvimento da *forma urbis* fortalezense e analisar os novos direcionamentos tomados na localidade até sua efetivação como centro concentrador dos fluxos econômico e social da região.

Dessa forma, ao optar inserir os registros cartográficos como fonte de pesquisa é importante destacar o fato de que eles possuem expressões e lógicas próprias. Se numa análise generalista pode-se definir a Cartografia como um veículo de registro sobre os elementos de uma determinada área, assim como de localização, orientação e avaliação das distâncias, torna-se perceptível num trato mais atento aos registros cartográficos que estes podem possuir uma linguagem com semântica e sintaxe peculiares, apresentando aspectos qualitativos e dinâmicos do espaço retratado. Tal ideia é complementada por Moraes (2006, p. 166), ao afirmar que: “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”.

Analisando a história de Fortaleza, percebe-se que os mapas apresentam-se estruturados como marco significativo da evolução urbana da cidade. Desde o primeiro registro oficial da então vila – notadamente a *Primeira Planta da Villa de Fortaleza* (Figura 1), rascunhada em 1726 por Manuel Francês – até os mais atuais registros cartográficos, percebe-se a intrínseca relação dos mapas com a dialética histórica da expansão da capital cearense.

Apesar do processo de estruturação do desenho cartográfico apresentar-se num primeiro momento interligado aos aspectos matemáticos do traçado dos mapas, buscando o estabelecimento de inovações técnicas, como planos quadriculados, escalas regulares e signos abstratos convencionais (CEUB/ICPD, 2000), a atividade de interpretação do espaço a ser retratado também desempenha fator

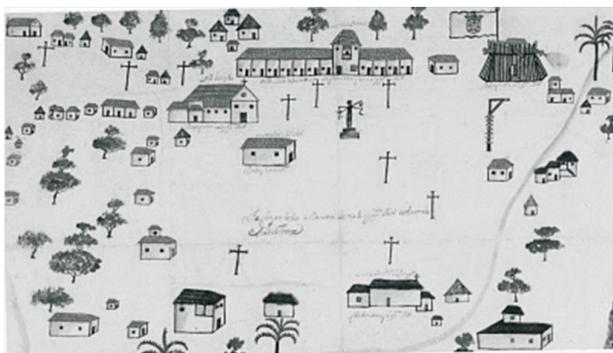


Fig. 1 – Primeira Planta da Vila de Fortaleza, de Manuel Francês (1726). Fonte: Museu da Imagem e do Som.

fundamental no projeto de elaboração cartográfica, dando a característica subjetiva – através de seus signos e símbolos – papel de destaque na análise analítico-reflexiva dos mapas elaborados.

Ao utilizar a Cartografia como fonte histórica, 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) garante 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”. (TUCCI, 1984, p. 54)

Tais ponderações são notadas ao observar o conjunto de mapas elaborados a partir do século XIX em Fortaleza. Além do simples objetivo em retratar a estrutura da localidade, os mapas desse período surgem associadas ao discurso centralizador proferido pela elite emergente da capital cearense, que surgia no contexto do período colonialista com o objetivo de convergir as decisões político-econômicas da região. A dependência à Pernambuco motivava a classe burguesa de Fortaleza elaborar uma gama de estratégias que possibilitassem seu desenvolvimento urbano, a fim de tomar para si o papel de centro econômico.

Nesse contexto, a região litorânea, que até então se apresentava como coadjuvante no processo de crescimento urbano cidadão, passa a apresentar-se como zona estratégica para o escoamento da produção algodoeira por meio da implementação da atividade portuária. Dessa forma, nota-se que a partir do século XIX a inserção do ambiente costeiro nos registros cartográficos de Fortaleza, ao qual vem de encontro com o próprio fluxo do direcionamento urbano do período, que ignorava o litoral em provimento do sertão.

A fim de tratar do desenvolvimento urbano e a questão litorânea perpassada por Fortaleza na primeira metade do século XIX, este trabalho utilizou-se das plantas a seguir como ferramentas para reflexão sobre sua geo-história urbana. Foram elas: a) *Planta do Porto e Villa de Fortaleza*, de 1813 e *Planta da Vila de Fortaleza*, de 1818, ambas de Silva Paulet; b) *Planta da Cidade de*

Fortaleza, de 1850, e a *Ampliação da Planta de 1850*, ambas de Simões Ferreira de Farias.

2. ANTÔNIO JOSÉ DA SILVA PAULET

No princípio do século XIX o planejamento urbano emerge no seio das cidades como modo de disciplinamento na forma do delineamento da expansão cidadina, firmando o discurso do poder do Estado na materialização do ordenamento dos centros urbanos.

O discurso se expressa, em termos formais, pela regularidade do traçado urbano. De modo geral, os urbanistas do século XIX, recorriam ao traçado reticular com inclusão das diagonais, tendo a origem dessa forma de ordenamento por meio do traçado xadrez remontando aos assentamentos urbanos mais antigos, visando uma melhor divisão racional do solo, prometendo não apenas ordem e clareza, mas também igualdade na distribuição do espaço.

A proposta do plano em xadrez em Fortaleza surge a partir dos primeiros projetos de planejamento urbano rascunhados no início do século XIX. Sobre opção por esse traçado, o arquiteto José Liberal de Castro (1977) afirma que tal proposição encontra-se intimamente interligado à objetivos de expansão urbana de um povoado ainda timidamente desenvolvido naquele período.

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 2), Paulet apresenta uma primeira proposta de redirecionamento da capital cearense no formato em xadrez. Apesar de não ser o principal foco do desenho, Paulet destaca a necessidade de orientar o crescimento de Fortaleza, sobretudo em direção ao oeste e sul, demonstrando o desinteresse em

apontar uma ocupação do litoral, bem como da zona a leste do riacho Pajeú.

Longe de propor um aprofundamento entorno do plano urbano da vila, Paulet propõe a partir dessa proposta detalhar o litoral fortalezense e as informações oceânicas próximas à costa, destacando principalmente o aspecto do perfil litorâneo e a localização dos recifes, procurando esmiuçar informações acerca da faixa costeira na busca pelo melhor lugar para fixação de uma zona portuária que permitisse atracação de navios de grande porte. 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.

Como o objetivo no período era a *forma urbis* fortalezense, e não os aspectos físicos da zona costeira – notoriamente ignorada pela sociedade local no período – foi solicitado outra planta que destacasse a estrutura urbana de Fortaleza. Assim, Paulet elaborou em 1818 a *Planta da Vila de Fortaleza* (Figura 3). Nesse plano, o urbanista apresenta uma proposta de expansão para a vila, no qual proporciona o desenvolvimento da proposta do plano em xadrez. 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 na atualidade. Na planta são estabelecidos caminhos demandando para o interior e litoral: caminhos de Arronches, de Aquiraz, de Soure, de Jacarecanga, de Messejana, Picada do Mocuripe e da Precabura. Observa-se que essa planta urbanística também registra a área edificada em torno do forte Schoonenborch e os

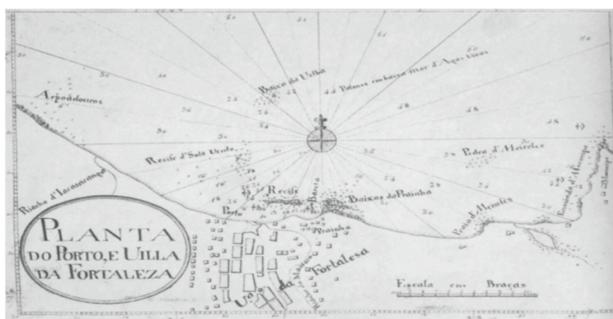


Fig. 2 - Planta do Porto e Villa da Fortaleza, de Silva Paulet (1813). Fonte: Castro, 2006, p. 18.

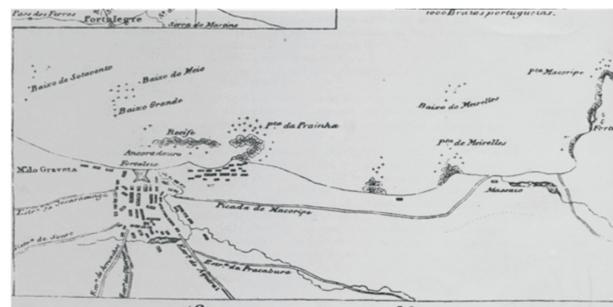


Fig. 3 - Planta da Vila de Fortaleza, de Silva Paulet (1818). Fonte: Museu da Imagem e do Som.

inícios de uma aglomeração de edificações ao leste do rio Pajeú, nas imediações da atual avenida Pessoa Anta.

Esse plano contrariava a idéia que era dada sobre urbanismo em Fortaleza até então – como é possível observar no desenho do Capitão-mor Manuel Francês – quando os arruamentos eram elaborados fazendo contornos de acordo com os percursos de estruturas naturais, notadamente o riacho Pajeú. Tal característica dava-se pelo número de residências na época de elaboração do projeto de Paulet, tendo a capital cearense aproximadamente 3000 habitantes. Dessa forma, Paulet buscou em seu projeto respeitar o traçado original que encontrou, no entanto justapôs a ela 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 (a cabeça do poder e a estrutura social que ele erige e impõe) capaz de forçar a regularidade do esquema e a sua coerência” (LINHARES, 1992, p. 180).

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 precariedade da infraestrutura do lugar. Nos seus registros, Koster afirmava 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 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. O numero 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, o cotidiano enfrentado com as constantes secas e principalmente o fato de uma capital de província, assentado na zona litorânea, não possuir um porto que possibilitasse a atracação de grandes navios. Nesse período a ocupação do

litoral fortalezense consistia basicamente na fortaleza, uma vila de pescadores nos arredores da Prainha e um trapiche, como podem ser observados no desenho de Paulet.

Na mesma época, há também as visitas do missionário metodista americano Daniel Kidder, que vem à localidade por duas vezes. Acerca da primeira visita, 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 igreja 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”. (JUCÁ, 2000, 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).

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 exógeno 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 *Dous Amigos*, fazendo seguidamente essa nova linha direta com Lisboa (D’ALGE, 1979).

A vila, no entanto, não crescia no mesmo ritmo que o interesse estrangeiro desejava. Para uma melhor visualização da Fortaleza do início do século XIX, observe-se o *Perspecto da Villa de Fortaleza* de 1811 (Figura 4), onde se pode 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. Nota-se, 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.

3. 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 trapiche existente em Fortaleza.

A criação das linhas de vapores em cabotagem 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 tem-se a implantação da Companhia Cearense de Via Férrea de Baturité, iniciada em 1873 e concluída no mesmo ano. 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 de distribuição e consumo (mar), materializando um

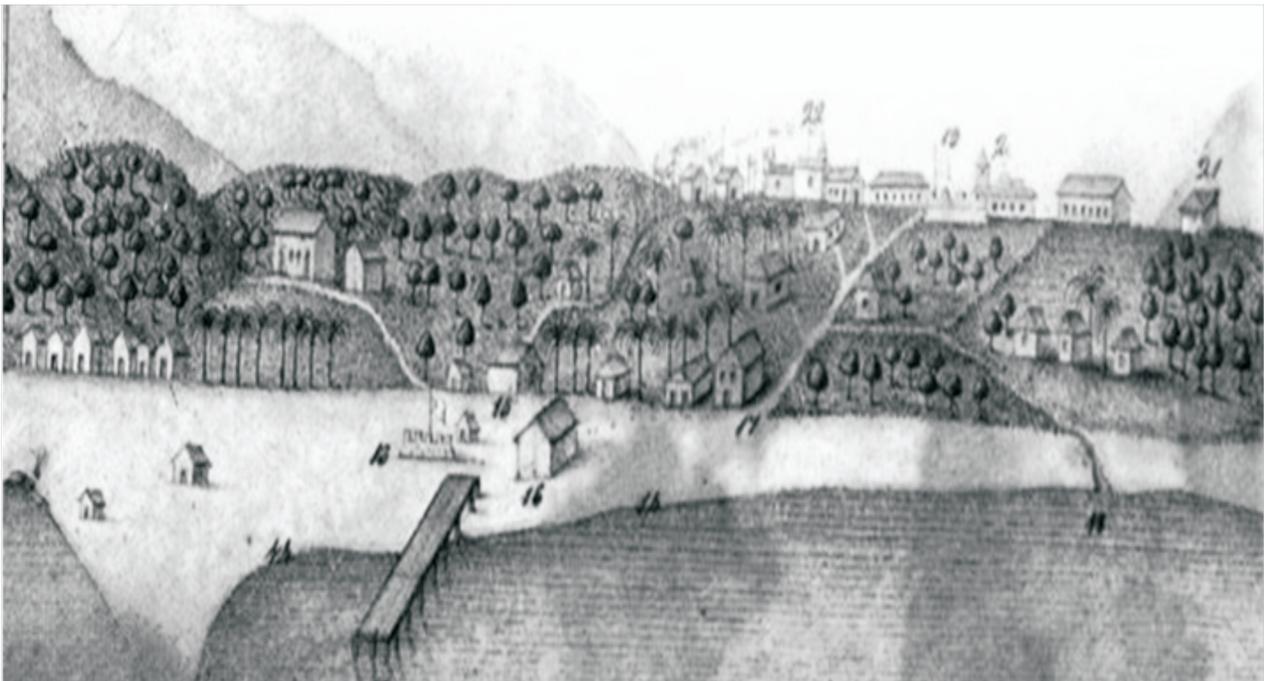


Fig. 4 - Perspecto da Villa de Fortaleza de 1811. Fonte: Museu da Imagem e do Som.

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. 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”. (LEMENHE, 1983, p. 49). Muitas vilas se desenvolvem com a instalação das vias férreas, Como exemplo tem-se as cidades de Cedro, Acopiara, Reriutaba, Nova Russas, Cariré, Baixio, Capistrano, entre outras.

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.

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 produção, circunstância 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.

Tabela 1 - Porcentagem dos principais produtos na exportação brasileira.

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 8,7
Couro 13,6	Couro 7,9	Algodão ...7,5

Fonte: Lisboa, 1926, p. 77.

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.

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, no final da primeira 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 oriental do antigo *Lyceu do Ceará*, além do Santo Cruzeiro (1846) e a Igreja Matriz (1854) (OLIVEIRA, 1888).

Num pensamento global, o fenômeno de urbanização moderna surgiu em seus traços atuais na no período da década de 1850, coincidindo com a tomada da terceira Revolução Industrial, constituindo um dos traços mais marcantes desta era. Em pouco mais cinquenta anos, o fenômeno urbano mudou de natureza e de dimensões, não concernindo mais à minoria de uma população, mas a uma maioria, apesar de segregada. A prática urbana também deixa de seu 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, sobretudo no que tange seu embelezamento, com a construção de praças e arborização.

Sob essa conjuntura, é solicitada a fabricação de várias plantas da Cidade, que tinham como objetivo nortear a expansão urbana pela qual passava Fortaleza. Dentre elas, pode-se 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 – apresentada à comunidade acadêmica pela primeira vez pelo urbanista Liberal de Castro a partir de um estudo publicado na Revista do Instituto do Ceará de 2005 – a retratação da estrutura urbana vigente na cidade, além de um projeto de expansão.

A *Planta da Cidade de Fortaleza* de 1850 (Figura 5), organizada por Antônio Simões Ferreira de Farias, reforça a expansão da cidade para longe do litoral. A partir dessa planta, é possível notar a zona costeira sendo ocupada de forma pontual – sobretudo no entorno do trapiche – apresentando uma disposição irregular, caracterizado pela espontaneidade de sua estrutura, “fato que teria motivado a contratação de Farias para organizar uma outra planta unicamente referida aquela parte da cidade”. (CASTRO, 2005, p. 110).

A cerca dos limites de Fortaleza, é possível perceber por meio do desenho de Farias que o riacho Pajeú ainda apresentava-se como uma barreira física à expansão para o leste, embora já estivesse aberta a rua do Norte (atual Governador Sampaio), delineada por Paulet no começo do século. Com o território da cidade limitado, o urbanista propõe o rompimento da barreira do Pajeú, com a expansão dos arruamentos de Fortaleza para o leste – como pode ser observado por meio dos pontilhados traçados na referida planta, correspondente a sua proposição urbanística. Dessa forma, a planta de 1850 refletia um clima de expectativa de progresso, subjacente no imaginário da população.

Sobre a expansão prevista para o leste da cidade, Castro (2005, p.109) 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



Fig. 5 - Planta da Cidade de Fortaleza (1850), de Simões Ferreira de Farias. Fonte: Castro, 2005.

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.”

Assim, a rua Governador Sampaio passava a desempenhar o papel de eixo de ligação de um futuro crescimento de Fortaleza para o leste. No entremeio da proposta do redirecionamento do fluxo urbano para esta parte da cidade, vê-se que a zona costeira permanece sem despertar interesse de implementação de infraestrutura urbana, passando o litoral por precário projeto de ampliação, onde se percebem apenas pontuais proposições de arruamentos.

Próximo ao mar observa-se na planta de Simões, a existência de um caminho cruzando a foz do riacho Pajeú. Denominada de Estrada do Meireles, tal percurso já havia sido rascunhada anos antes na planta de Paulet em 1818, sob o nome de estrada do Mucuripe. Castro (2005, p. 110) afirma que esta estrada, um simples caminho arenoso, correspondente as atuais ruas Rufino de Alencar e Monsenhor Tabosa, encontrava-se à sua margem apenas a capela da Conceição da Prainha, cujas obras – iniciadas já há uma década – ainda estavam por completar. Desse ponto, a estrada continuava para o leste, perpassando pelo Meireles e seguindo caminho até o Mucuripe, tendo como margeadores os campos de dunas da região.

Em virtude da falta de detalhamento na primeira planta de Simões de Farias sobre a parte a nordeste da cidade, foi encomendado outro desenho, no qual particulariza-se aquele espaço. Nesse detalhamento da planta de 1850 (Figura 6) é destacada a área do entorno da Prainha, onde é possível notar a predominância da paisagem natural, composta por dunas e lagoas interdunares, tendo como sinais de ocupação daquela parte da zona costeira da cidade a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, o quartel da Fortaleza, a Tesouraria Provincial e a Alfândega (Capitania dos Portos).

Na *Ampliação da Planta de 1850*, percebe-se em pontilhado o plano em xadrez novamente proposto para a cidade. Nota-se também as poucas edificações presentes nesse trecho do litoral, caracterizadas pelas numerações inscritas por Liberal de Castro, que também superpôs à malha urbana de Farias ao 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.

O fato de a cidade localizar-se próximo ao litoral permanecia sem contar muito na organização socioespacial 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).

As zonas de praia na capital cearense caracterizam-se nesse período, principalmente, por duas funções que contribuíam para sua desvalorização, que eram o escoamento dos esgotos

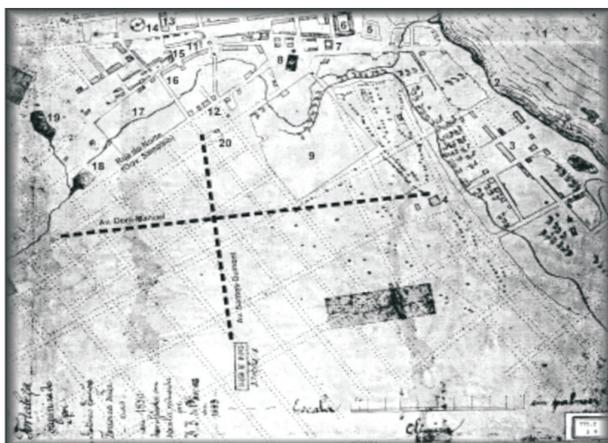


Fig. 6 - Ampliação da Planta de 1850. Fonte: Castro, 2005.

e as atividades da incipiente zona portuária. Conhecendo a precariedade do referido porto, Simões de Farias apresenta a partir da Ampliação da Planta de 1850 um maior detalhamento sobre o espaço no entorno do trapiche da então Praia do Peixe.

Tal interesse acerca da questão portuária ganha destaque na década de 1850, com a tomada de novos contratos do porto de Fortaleza com Estados vizinhos. João Baptista Perdigão de Oliveira relata sobre o estabelecimento dos contratos portuários estabelecidos entre Maranhão e Ceará nesse período: “A navegação entre o Maranhão e o Ceará começa em 1858, em virtude de contracto celebrado nesse anno entre o Ministro do Império, Márquez de Olinda, e a Comp.^a de navegação do Maranhão. Esse contracto é aprovado pelo Governador Imperial por Decreto n.º 2197 de 26 de Junho de 1858. Por elle 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” (OLIVEIRA, 1888, p. 32).

O porto também ganha destaque com o crescimento do volume de exportações para a Europa. A partir dos dados da Tabela 2 é possível perceber 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

Tabela 2 - Porto de Fortaleza – valor oficial das importações/exportações (em Cruzados)

Períodos	Importação		Exportação	
	Estrang.	Nacional	Estrang.	Nacional
1850-55	2216	894	1533	340
1855-60	4804	2620	5281	1168
1860-65	6021	3094	10752	1679
1865-70	13173	4359	21651	585

Fonte: Takeya, 2003, p. 114.

1853, cresceu 65%, e, de 1853 a 1858, o aumento atinge os 75% (GIRÃO, 1997).

A esse interesse dado à atividade portuária, inicia-se em Fortaleza a chegada de uma série 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 a percepção das carências da infraestrutura portuária, apesar das considerações de Paulet e Farias sobre a inviabilidade de um porto no entorno da Prainha, devido seu baixo calado, 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 comprido, 14 palmos de altura e 1 ½ de espessura; e plantando-se arvores 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.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da primeira metade do século XIX percebe-se o interesse em dotar Fortaleza de um planejamento que possibilitasse a expansão de sua *forma urbis*. A zona costeira, desconsiderado na tomada do assentamento urbano da capital cearense, torna-se uma zona que desperta um peculiar interesse dos urbanistas que passam a buscar o redesenho do perímetro citadino, dado sobretudo pela necessidade de instalação de uma infraestrutura portuária que permitisse o redirecionamento das exportações dos produtos cearenses a partir de Fortaleza, destronando Aracati do foco central da economia da região. Por meio da cartografia histórica do período, foi possível

analisar a projeção da expansão urbana da cidade no primeiro quinquênio. Tendo como amparo os desenhos cartográficos de Paulet e Farias, nota-se como as plantas elaboradas buscavam orientar a instalação de condições favoráveis ao desenvolvimento citadino, buscando caracterizar o espaço costeiro.

Tais proposições urbanísticas mostram a preferência do direcionamento da ocupação urbana – apresentando a expansão da cidade para o sul e para o leste – reforçando o desinteresse de fixação de moradias nas áreas de costa. Assim, a partir da segunda metade do século XIX, Fortaleza configura-se no decurso de construção de uma identidade urbana, resultando na eclosão do disciplinamento de seu limite territorial, passando a tomar a instalação de equipamentos urbanos e de lazer com vistas ao controle moral e social na rispidez da geometria cartesiana.

A cisão com a lógica do ordenado urbano ocorre justamente a partir da zona costeira – que passa a ser ocupada pelos migrantes foragidos da seca do sertão cearense. Dado o fato de o litoral fortalezense encontrar-se à margem da dinâmica urbana da cidade, esta zona passa a ser tomada pela ocupação irregular dos flagelados, contribuindo para o rompimento dos limites de Fortaleza pensado por Simões de Farias em 1850. Esse fenômeno se intensificou com os frequentes períodos de estiagem no Estado na segunda metade do século XIX.

AGRADECIMENTOS

À CAPES, agradecemos pelo apoio recebido para a realização deste trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARROSO, G. **Terra do sol: Natureza e costumes do Norte**. Rio de Janeiro: Benjamim Aguila, 1912. 279 p.
- CASTRO, J. L. **Fatores de Localização e de Expansão da Cidade de Fortaleza**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 1977. 46 p.
- CASTRO, J. L. Uma planta fortalezense de 1850 reencontrada. **Revista do Instituto do Ceará**. Tomo CXIX, Ano CXIX, v. 119. 107-153 p., 2005.
- CASTRO, J. L. As comemorações do 13 de Abril. In: CHAVES, G.; VELOSO, P.; CAPELO, P. **Ah, Fortaleza!** Fortaleza: Terra da Luz Editorial, 2006. 11-28 p.

- CEUB/ICPD. **Curso de GPS e cartografia básica**. São Paulo: Instituto Ceub de Pesquisa e Desenvolvimento, 2000. 115 p.
- COSTA, M. C. L. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: BORZACCHIELO, J. S.; CAVALCANTE, Tércia Correia; DANTAS, Eustógio Wanderley Correia (orgs.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005. p. 51-100.
- D'ALGE, C. A conquista do mar brasileiro. In: **Revista da Sociedade Cearense de Geografia e História**. v. 44, n. 1, p. 5-17, 1979.
- DANTAS, E. W. C. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará/Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2002. 111 p.
- ESPÍNOLA, R. **Caravelas, jangadas e navios: uma história portuária**. Fortaleza: OMNI, 2007. 256 p.
- FINDLAY, A. **South Atlantic Ocean**. Londres: Harvard College Library, 1867. 386 p.
- GIRÃO, R. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 1997. 360 p.
- JUCÁ, G. N. M. **Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945-1960)**. São Paulo: Editora Annablume, 2000. 195 p.
- KOSTER, H.; CASCUDO, L. C. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. Recife: Fundação Joaquim Nabuco Massangana, 2002. 595 p.
- LEMENHE, M. A. **Expansão e Hegemonia Urbana: o caso de Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 1983. 150 p.
- LINHARES, P. **Cidade de água e sal: Por uma antropologia do litoral Nordeste sem cana e sem açúcar**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992. 364 p.
- LISBOA, A. **Portos do Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1926. 197 p.
- MATOS, Fábio de Oliveira. **A cidade de papel: cartografia e fotografia na formação do espaço litorâneo de Fortaleza/Ceará**. 2009. 210 p. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Centro de Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2009.
- MORAES, F. B. Essas miniaturas do mundo: a cartografia histórica e o processo de ocupação do território na América Portuguesa. **Vivência**. Natal, v. 29, p. 163-187, 2006.
- MÜLLER, N. L. **Correlações entre a História e a Geografia: o exemplo do Vale do Paraíba, no Estado de São Paulo**. São Paulo: IG/USP, 1969.
- OLIVEIRA, J. B. P. O Resumo cronológico para a história do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**. v. 2, p. 25-79, 1888.
- ORIÁ, R.; JUCÁ, G. De Fortaleza à Vila e Cidade (1603-1889). In: **Fortaleza, a Gestão da Cidade: uma história político-administrativa**. Fortaleza: Fundação Cultural de Fortaleza, 1994. p. 34-55.
- SILVA, J. B. **Quando os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza**. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992. 115 p.
- TAKEYA, D. M. **Europa, França e Ceará**. São Paulo: HUCITEC, 2003.
- TUCCI, U. Atlas. In: LE GOFF, J. (Org.). **Memória histórica**. Lisboa: Imprensa Nacional: Casa da Moeda, 1984. p. 50-63.