



## CENTROS ADMINISTRATIVOS COMO TIPOLOGIA URBANA MODERNA: o caso do Cambeba em Fortaleza

Bruno Melo Braga  
Universidade Federal do Ceará  
brunobragaarq@gmail.com

Ricardo Alexandre Paiva  
Universidade Federal do Ceará  
paiva\_ricardo@yahoo.com.br

**Resumo:** A preservação do patrimônio de complexos urbanos ainda é algo rarefeito nas cidades brasileiras. Se, no caso de edifícios, ações preservacionistas já se fazem mais presentes, tal preocupação com relação a conjuntos edificados é bem mais recente. Iniciativas que visem à preservação de conjuntos edificados modernos são ainda mais raras. No entanto, é preciso reconhecer o legado material de alguns trechos urbanos do patrimônio deste período que não são apenas um aglomerado de edifícios modernistas, mas apresentam na sua implantação, distribuição espacial, inserção e configuração urbana uma evidente vertente do urbanismo racionalista. O abrigo das atividades governamentais agrupadas é uma questão clássica da arquitetura, que surge à medida que se aumenta a burocracia e as relações entre diferentes órgãos ou secretarias, exigindo articulações espaciais e funcionais cada vez mais complexas. No Brasil, seja na esfera municipal, estadual ou federal, a espacialização destas atividades em um centro político-administrativo concentrado surge como resposta à pulverização de repartições no traçado das cidades tradicionais, atuando também no sentido de legitimar o espaço do poder, cuja expressão máxima e modelar se deu com a construção de Brasília (Segawa, 2002). Neste contexto, o objetivo deste trabalho é analisar a proposta original do Plano Piloto para o Centro Administrativo Governador Virgílio Távora (o Cambeba), em Fortaleza, confrontando-o com o que de fato foi construído, enfatizando a importância desta tipologia enquanto conjunto urbano de valor patrimonial face ao pensamento moderno presente na sua concepção. Para tanto, o trabalho fará uma discussão teórica sobre o tema dos centros administrativos, com foco no Brasil, levantando alguns exemplares e suas características, aprofundando a análise no caso específico do Cambeba, através da comparação entre o Plano Piloto, principal fonte de análise do trabalho, e a situação atual em que se encontra.

**Palavras-chave:** Arquitetura Moderna, Fortaleza (CE), Centros político-administrativos.

**Abstract:** *The patrimonial preservation of urban complexes is still rare in Brazilian cities. If, in the case of buildings, these actions have become more present, such concern regarding urban sets is much more recent. Initiatives that aim to preserve modern urban complexes are even more rare. However, it is necessary to recognize the material legacy of some urban sites from this period that are not only a group of modern buildings, but have in its implantation, spatial distribution, insertion and urban configuration a clear vein of the rationalistic urbanism. The shelter for governmental activities grouped together is a classic matter in architecture, and rises with the increase of bureaucracy and the relations between different agencies and departments, demanding more complex spatial and functional articulation. In Brazil, either in the municipal, state or federal level, the spatial distribution of these activities in a grouped political administrative center is a response to the spread offices in the traditional cities, also acting to legitimize the place of power, whose maximum and model expression occurred with the construction of Brasília (Segawa, 2002). In this context, the aim of this work is to analyze the original proposal for the Pilot Plan of the Administrative Center Governador Virgílio Távora (Cambeba), in Fortaleza, in comparing it with what was actually built, emphasizing the*

*importance of this typology as an urban set of patrimonial value face modern theory in its conception. Therefore, the work will discuss the theory about political administrative centers, focusing in Brazil, raising some examples and its characteristics, deepening the analysis in the specific case of Cambéba, by comparing the Pilot Plan, main source of analysis of the work, with its current situation.*

**Keywords:** *Modern Architecture, Fortaleza (CE), Politic administrative centers.*

## INTRODUÇÃO

A preservação do patrimônio urbano é uma prática ainda bastante rarefeita nas cidades brasileiras. Se a preservação de edifícios remonta à Revolução Francesa e já se faz mais presente em ações neste sentido, tal prática com relação a conjuntos edificados é bem mais recente, tendo início a partir de 1913, com os escritos do arquiteto e historiador Gustavo Giovannoni (ANDRADE JR., 2008).

É preciso, nestes casos, identificar quais elementos possuem valor patrimonial, a fim de deixar claro o que deve ser preservado e mantido, o que é ainda mais complexo no caso do patrimônio urbano em relação ao edificado. É necessário criar critérios claros que não limitem as áreas de interesse, mas que garantam a permanência da integridade de seus objetos de valor, sejam eles elementos urbanos, como o desenho de vias e calçadas ou mesmo a estrutura fundiária original, sejam os elementos arquitetônicos que conferem a ambiência de tal área de interesse.

Uma cidade histórica constitui em si um monumento, tanto por sua estrutura topográfica como por seu aspecto paisagístico, pelo caráter de suas vias, assim como pelo conjunto de seus edifícios maiores e menores; por isso, assim como no caso de um monumento particular, é preciso aplicar-lhes as mesmas leis de proteção e os mesmos critérios de restauração, desobstrução, recuperação e inovação. (GIOVANNONI *apud* ANDRADE JR. 2008)

É ainda menor a existência de ações que visem à preservação de conjuntos edificados modernos. No entanto, é preciso reconhecer o valor de alguns trechos urbanos deste período que, mais que apenas um aglomerado de edifícios modernistas, apresentam na sua implantação, distribuição espacial e configuração de inserção urbana uma forte veia moderna. Nas propostas originais destes conjuntos é possível identificar tanto o desenho moderno na disposição dos espaços livres como na implantação e funcionalidade gerada pelos edifícios modernos.

Uma das tipologias mais representativas de conjuntos urbanos modernos são os centros político-administrativos<sup>1</sup>, presentes em várias cidades brasileiras, que reproduziram o pensamento moderno, tendo como exemplo maior a construção de Brasília. Sendo assim, o objetivo deste trabalho é analisar a importância desta tipologia enquanto conjunto urbano de valor patrimonial, bem como as suas características inseridas no pensamento moderno, tendo como estudo de caso a proposta original do Plano Piloto para o Centro Administrativo Governador Virgílio Távora (1979), em Fortaleza.

O trabalho fará uma discussão teórica sobre o tema dos centros administrativos, com foco no Brasil, levantando alguns exemplares e suas características, aprofundando a análise no caso específico do Cambéba, através da comparação entre o Plano Piloto, principal fonte de análise, e a situação atual em que se encontra. Apesar não ter sido implementado em sua integridade, julga-se importante analisar o projeto original para a melhor compreensão da essência do ideal moderno da proposta.

---

<sup>1</sup> Além dos centros político-administrativos, merecem destaque também algumas outras tipologias urbanas modernas, como os campi universitários e os conjuntos habitacionais, ambos bem representativos do urbanismo moderno e bastante presentes na legislação e expansão das cidades.

## CENTROS POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS NO BRASIL

O abrigo das atividades governamentais é uma questão clássica da arquitetura e do urbanismo, pois à medida que se aumenta a burocracia e as relações entre diferentes órgãos ou secretarias, exige-se articulações cada vez mais complexas. Seja na esfera municipal, estadual ou federal, a espacialização destas atividades em um centro político-administrativo concentrado surge como resposta à pulverização de repartições no traçado das cidades tradicionais, atuando também no sentido de espacializar o desejo de poder da nação e sobre a nação, cuja expressão máxima no Brasil se deu com a construção de Brasília (Segawa, 2002).



Figura 01 – Vista aérea de Brasília  
Fonte: Joana França

Vale ressaltar, no entanto, as experiências anteriores de Belo Horizonte (1894) e Goiânia (1933) como exemplos de afirmação territorial de autoridade do poder público.

Tanto em Belo Horizonte, como em Goiânia e também Brasília - cidades administrativas e capitais construídas por deliberação do poder público, diretamente associadas seja a políticas gerais de colonização das fronteiras agrícolas, ou de expansão para fins geopolíticos, e no bojo de políticas desenvolvimentistas alimentadas por ideologias do progresso e civilizatórias - encontraremos características semelhantes no que se referem às determinações simbólicas de seus traçados. O que lhes atribui um significado político específico, distinguindo-as de outras cidades novas, é, sobretudo, o desenho de seus centros cívicos. A estes é conferida uma forte monumentalidade, seja através da arquitetura dos edifícios públicos que vão se distribuir ao longo ou em torno de praças e grandes eixos, ou por meio da forma de seus espaços públicos e abertos, com um desenho geometrizado, regular e simétrico, quase barroco, com o emprego de vias estruturais ou diagonais, “pattés-d’oie” e praças estelares. (ANDRADE, 2000, p. 3)

Apesar, portanto, de não ser uma experiência pioneira neste sentido, Brasília exerceu forte influência em outras cidades brasileiras que construíram seus centros político-administrativos posteriormente. Ainda segundo Segawa (2002), na década de 1970, tornou-se recorrente a construção de grandes centros político-administrativos ocupando grandes vazios da periferia urbana, além da construção de monumentais centros administrativos para empresas estatais ou para-estatais. Fenômeno esse, relacionado ao milagre econômico do país e à centralização da administração pública pós-golpe de 1964. Desse modo, desenvolveram-se os centros administrativos de

Salvador, Belém, Porto Alegre, Natal e Fortaleza, este último o objeto de estudo deste trabalho.



Figura 02 – Edifício de Secretaria do Centro Político-administrativo de Salvador.  
Fonte: SEGAWA (2002)

Estes centros apresentavam algumas características similares, principalmente com relação à implantação e setorização dos edifícios, obedecendo a uma lógica extremamente racional, à imagem de Brasília. Do ponto de vista urbanístico, apresentavam sistema viário bem definido, com vias para automóveis que percorriam todo o complexo, abastecendo bolsões de estacionamento próximos aos blocos edificadas. No que se refere à arquitetura, percebe-se a utilização de pontos de referência, como os acessos e os edifícios de maior destaque, sempre acentuados pelo desenho viário ou por elementos como esculturas, em contraponto aos demais edifícios administrativos que, muitas vezes, apresentavam-se mais discretos, com elementos repetidos que justamente destacavam os pontos focais, como as sedes de poder. Além disso, percebe-se nas soluções dos edifícios uma grande racionalidade construtiva, muito em função também de critérios de economia e manutenção.

Isso fica bastante claro, por exemplo, no Centro Administrativo do Piauí. Em seu plano original foi proposto uma via dupla periférica, interligada com conexões com o sistema viário existente, demarcando fisicamente o conjunto edificado. Esta via conecta-se a estacionamentos dispostos em forma de bolsões, dispostos ao longo dela e próximos aos blocos, que, por sua vez, são organizados dispendo as secretarias no sentido leste-oeste, com o palácio dos despachos ao centro, e complementados por um auditório e um centro de informática. Este arranjo oferece uma organização plástica e hierárquica, como era comum nestes projetos (Machado e Silva, 2009).



Figura 03 – Maquete do projeto original do Centro Administrativo do Piauí  
Fonte: ETAPA, SEECLA (1976)

No caso do Piauí, assim como na maioria dos centros administrativos similares, o projeto original acabou sofrendo diversas alterações no decorrer de sua implantação. Isso ocorre pelo longo período que se passa desde os planos originais até a construção, que normalmente acontece em etapas, uma vez que, pela própria magnitude de projetos desta escala, normalmente não há verba para implementá-los de uma vez. Outro fator que contribui para as alterações nos projetos originais é a própria mudança dos governos, o que tende a gerar uma descontinuidade de uma gestão para a outra. Assim, é fundamental nestes casos estudar tanto os projetos originais quanto os que de fato foram construídos, como será observado no caso específico de Fortaleza, onde os pontos levantados até o momento serão aprofundados.

## **CENTRO ADMINISTRATIVO GOVERNADOR VIRGÍLIO TÁVORA NO CAMBEBA**

### **O Plano Piloto**

É neste contexto que, no final da década de 1970, o então Governador Virgílio Távora, solicitou o projeto de um Centro Administrativo no bairro do Cambéba<sup>2</sup>. Foram convocados os escritórios dos arquitetos Neudson Braga, Francisco e José Nasser Hissa e Reginaldo Rangel para elaboração do plano diretor do centro, tendo o arquiteto Luiz Fuiza sido integrado à equipe posteriormente. Após o início do projeto, o arquiteto Neudson Braga saiu do grupo, não participando dos créditos finais do projeto, nos quais constam os escritórios Nasser Hissa Arquitetos Associados, Reginaldo Rangel Arquitetura e Consultoria e Luiz Fuiza Arquitetos<sup>3</sup>.



Figura 04 – Capa do Plano Piloto para o Centro Administrativo do Estado do Ceará  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

Intitulado Centro Administrativo do Estado do Ceará, o Plano Piloto estabelece logo em sua apresentação que sua principal diretriz era:

(...) a edificação de blocos administrativos dotados de organização espacial flexível e dinâmica, de forma que cada unidade possa sofrer alterações em suas características funcionais, para atender às necessidades do serviço a que é destinada. (CEARÁ, 1979, p. 1).

<sup>2</sup> O bairro do Cambéba se localiza na região sudeste do município de Fortaleza, pertencendo à Secretaria Executiva Regional VI, e surgiu na década de 80 juntamente com o centro administrativo.

<sup>3</sup> Informação concedida pelo arquiteto Neudson Braga, em entrevista realizada em janeiro de 2016.

Percebe-se logo o caráter funcional e flexível da proposta, o que será analisado com mais clareza posteriormente. Sobre o local de implantação, foi escolhido o Sítio São José do Cambé, uma gleba de 47 hectares com topografia pouco acidentada e atravessada pelo sangradouro da Lagoa de Messejana, com a justificativa de restaurar a ocupação equilibrada da malha urbana, represada, ao longo dos anos, naquela região pelas áreas ocupadas pelo Aeroporto e pela Base Aérea de Fortaleza.

As diretrizes projetuais contidas no Plano Piloto são de grande valor, pois atestam o viés moderno da proposta, desde o seu traçado viário e desenho urbanístico até aspectos construtivos dos edifícios.

### Sistema viário

Acerca do sistema viário básico, a intenção primordial era integrar com o sistema viário de Fortaleza, para o qual foram previstas as seguintes ações: criação de uma via arterial no limite norte do terreno, com caixa de 30 metros, incidente sobre a Rua Leão Veloso, leste, até o seu encontro com a avenida sem denominação oficial (limite norte do terreno), seguindo coincidentemente com essa avenida até o seu encontro com a Avenida Perimetral; criação de uma via coletora no limite sul do terreno, com uma caixa de 18 metros, incidente sobre a Rua Homem de Melo, seguindo pelo seu prolongamento, em sentido leste até o seu encontro com a outra avenida sem denominação oficial (limite sul do terreno) e continuando coincidentemente com esta avenida até o seu encontro com a Avenida Perimetral; conexão do conjunto destas duas vias ligando, diretamente, a área, em seus extremos norte e sul, à Rodovia BR-116, a oeste, e à Avenida Perimetral, a leste, daí facilmente articulando a área com os demais pontos de interesse da cidade, através de outras vias do sistema.

Para o esquema viário interno, adotou-se como elemento básico um eixo convergente que coleta e distribui os fluxos aos subsistemas. A simplicidade do plano adotado tinha como objetivo a adaptação mais racional e lógica de qualquer modelo para transporte coletivo no interior do Centro Administrativo. Um terminal de transportes coletivos era previsto para ser implantado na extremidade norte do terreno defronte ao acesso principal. É notório, no entanto, como predomina a adoção da escala do automóvel no plano, premissa característica do urbanismo moderno.

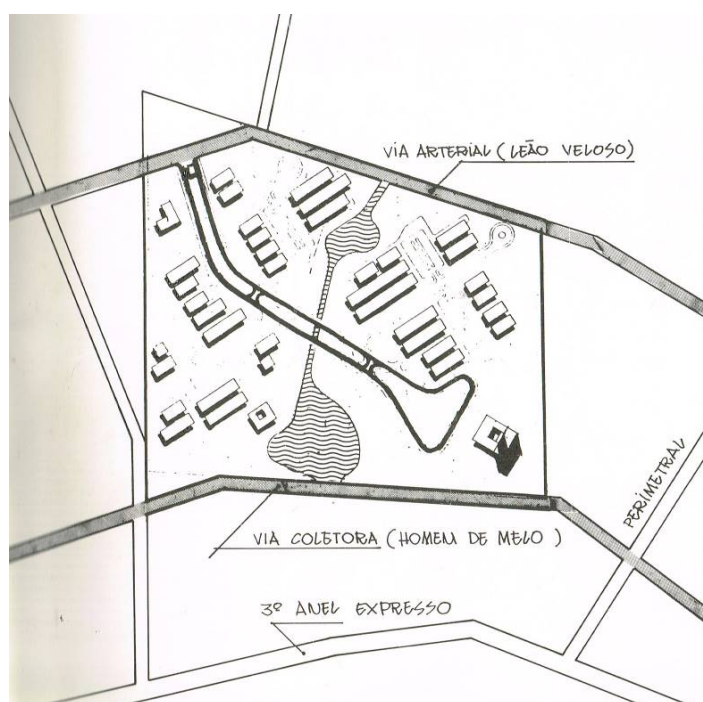


Figura 05 – Proposta de sistema viário do Plano Piloto  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

## Urbanismo

A concepção do Centro Administrativo propunha como elemento principal um eixo de acesso atravessando o terreno no sentido Norte-Sul e estabelecendo um zoneamento de fácil ocupação, sem interferências na topografia natural do terreno.

Esta Avenida Central, que contorna a Ágora Cívica, em frente ao Palácio Executivo, permite que se desenvolva ao longo do seu percurso, no canteiro interno, pontos de concentração natural, com equipamentos de lazer, tais como: pequenos quiosques, bancas de jornais e revistas, pontos de reuniões, de maneira a caracterizá-la como corredor de vivência do Centro Administrativo. (CEARÁ, 1979, p.4)

Este eixo central faria três derivações no sentido Leste-Oeste, distribuindo os fluxos aos diversos setores de cada subsistema. Sobre os meios de transporte, o tráfego de carros particulares contaria com estacionamentos coletivos localizados entre os setores, sendo que no caso dos veículos oficiais estes teriam acesso aos planos semi-enterrados formados pela declividade natural do terreno e as bases de implantação de cada edifício, e os transportes coletivos veiculariam ao longo da Av. Central, com paradas distribuídas nos pontos de fluxos de pedestre, penetrando nas variantes transversais, com retorno em cul-de-sac para novamente trafegar pelo eixo. Os passeios teriam 5 metros de largura, e os equipamentos previstos teriam uma faixa contínua livre de 3 metros de largura, de maneira a permitir uma pista alternativa de segurança para ambulâncias e viaturas de bombeiros.



Figura 06 – Maquete da implantação do Plano Piloto  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

Aqui já ficam evidentes os princípios do urbanismo moderno. A adoção do zoneamento, que será aprofundado a seguir, a diluição da quadra e do lote dos tecidos tradicionais, a monumentalidade da proposta, além da relação entre o construído e o não construído, revelam o caráter da proposta. Assim como em outras tipologias urbanas modernas, como os campi universitários, a implantação remete a um parque com edifícios mais do que ao tecido de uma cidade tradicional.

## Zoneamento

Os diversos órgãos a serem instalados no Centro Administrativo foram agrupados em sistemas e subsistemas, de acordo com as atividades afins, permitindo o bom funcionamento para cada um em particular e todos em conjunto. Foram organizados em oito sistemas: Sistema 01: Governadoria, Vice-Governadoria, Assuntos da Casa

Civil, Assuntos Municipais; Sistema 02: Secretaria de Planejamento, SUDEC, SEPROCE, BANDECE, IPLANCE, AUMEF, Secretaria da Fazenda, Secretaria de Administração, IPEC, BEC; Sistema 03: Secretaria de Agricultura, CODAGRO, CEPESCA, CEASA, EPACE, EMATERCE, FUNCEME; Sistema 04: Secretaria de Cultura e Desporto, FADEC, Secretaria de Educação, Secretaria de Saúde, FUSEC; Sistema 05: Secretaria de Obras e Serviços Públicos, COHAB, CAGECE, COELCE, SOEC, DAER; Sistema 06: Secretaria de Interior e Justiça, FBEMCE, Secretaria de Segurança Pública, BPTRAN; Sistema 07: Secretaria da Indústria e Comércio, JUCEC, EMCETUR; Sistema 08: Centro Comercial/ Correios/ Telefonía, Restaurante, Áreas de Lazer, Centro de Exposições, Sistema de Segurança e Incêndio, Prefeitura do Centro. Este último sistema estaria diluído em vários setores de acordo com as conveniências de localização.

Aqui a comparação com Brasília e seus setores é inevitável. Numa distribuição fortemente funcional e racional, “estes conjuntos objetivavam maior racionamento de funções evitando conflitos entre as atividades, assegurando controle do uso do solo e orientando seu desenvolvimento” (CEARÁ, 1979, p.6).

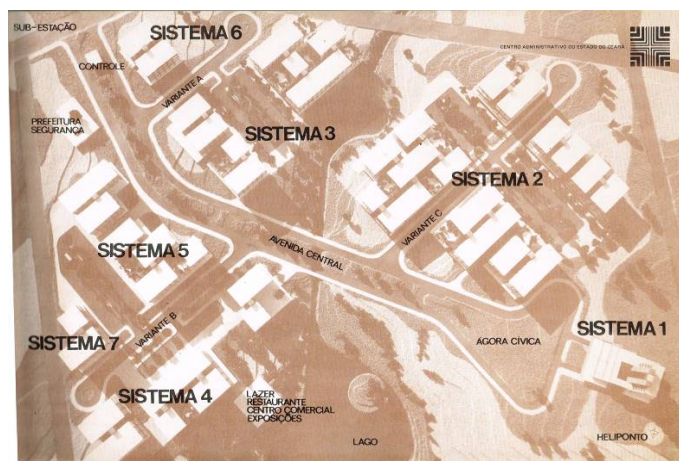


Figura 07 – Setorização dos sistemas no Plano Piloto  
 Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

### As Edificações: implantação e aspectos construtivos

A solução adotada para a implantação dos edifícios objetivou minimizar movimentos de terra tornando a implantação mais econômica sem desvirtuar a paisagem natural, gerando uma forma espontânea de acomodação do solo e permitindo diferentes usos aos níveis térreo e inferior.

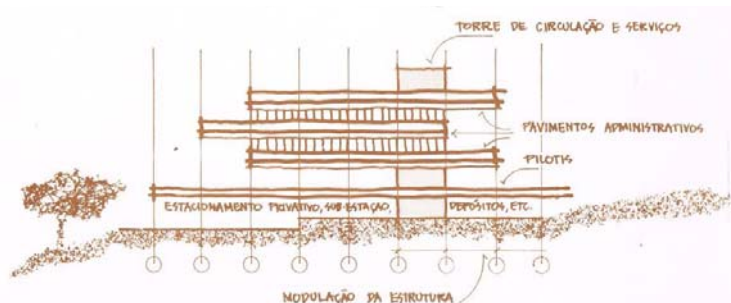


Figura 08 – Corte esquemático da implantação dos edifícios no Plano Piloto  
 Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

Por se tratarem de edifícios administrativos, sujeitos a constantes mudanças na ordenação de seus espaços, foi adotado um esquema modular, garantindo a dinâmica de implantação dos programas. O módulo base de 1.25 x 1.25 gerou a trama da



modulação estrutural de 7.50 x 7.50. Os blocos foram dispostos sobre uma malha orientada no sentido Norte-Sul, dispondo as menores fachadas no sentido Leste-Oeste, assegurando às edificações proteção da forte incidência solar e explorando a ventilação cruzada de origem Sudeste.

A modulação de 1.25 conduziu à adoção de painéis de 7.50 x 7.50 apoiados nos quatro cantos em pilares com seção transversal em cruz, podendo a solução da estrutura comportar três alternativas: lajes pré-moldadas protendidas de 1.25 x 7.50; lajes maciças de espessura constante sem vigamento e sem capitéis, e protendidas nas duas direções perpendiculares; e lajes maciças de concreto armado com vigamento nas bordas.

As esquadrias seguiriam a mesma modulação, através da adoção de sistemas pré-fabricados a serem posicionadas sobre elementos sacados da fachada, assegurando a proteção térmica das esquadrias, permitindo, ainda, quando necessário, a adoção de brises soleil.

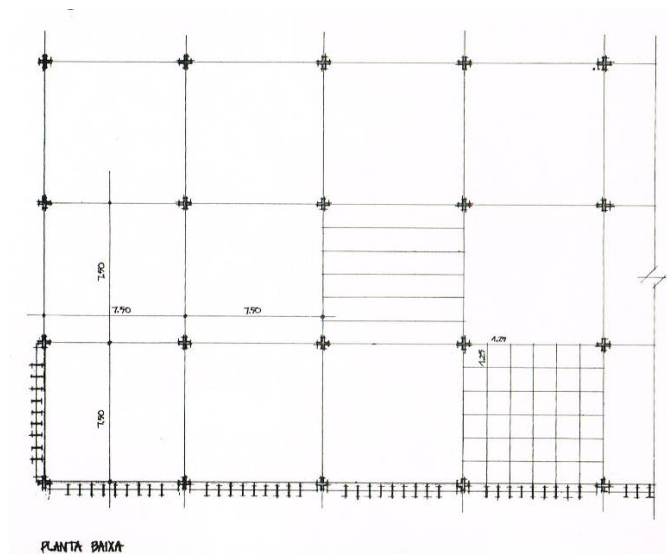


Figura 09 – Planta da modulação da estrutura proposta para os edifícios do Plano Piloto  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

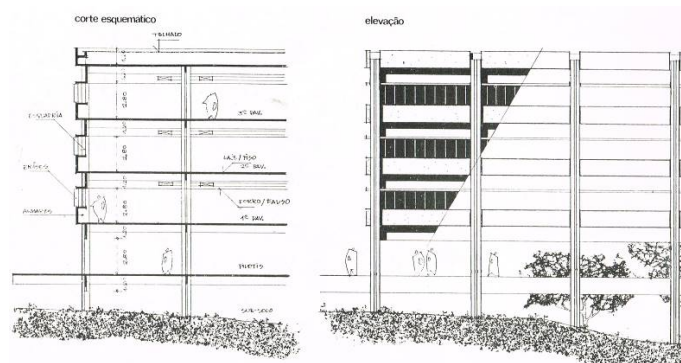


Figura 10 – Corte e elevação da modulação da estrutura proposta para os edifícios do Plano Piloto  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

As instalações também seguiriam um modelo para os edifícios, concentrando a torre de caixa d'água contendo banheiros e cantina, a torre de circulação vertical com caixa de escada e poços para previsão de elevadores e a torre de equipamentos, tais como ar condicionado ou equipamentos específicos para cada secretaria. Estas torres obedecem a mesma modulação estrutural 7.50 x 7.50, de modo a se ajustarem em qualquer posição do bloco.

Nota-se uma total integração entre as soluções arquitetônica e urbanística, questões presentes em exemplos emblemáticos do período, como, por exemplo, na obra de Georges Candilis. Dessa forma, deixa-se de pensar no edifício como algo isolado, e sim integrado ao entorno e à paisagem.

### **Uso do Solo**

O Plano Piloto considerava ainda algumas indicações de uso do solo para o Centro Administrativo, numa outra referência direta a alguns preceitos de Brasília. Além de algumas indicações técnicas de obras de drenagem, arruamento e posicionamento de subestação, merecem destaque dois pontos do plano. Primeiro, quando este indica que o sistema construtivo na modulação em malha de 7.50 x 7.50 serve para todos os blocos, excetuando-se para os do sistema 01, indicando a preocupação em destacar o edifício sede da Governadoria, em proposta muito similar ao que ocorre com a Esplanada dos Ministérios e o Congresso Nacional em Brasília, com os primeiros repetidos e modulados enquadrando o foco da perspectiva para o edifício escultórico ao fim. Por outro lado, tal estratégia indica que, pelo menos no Brasil, os aspectos simbólicos não foram completamente ignorados pelo urbanismo moderno.

O outro ponto interessante são as indicações de implantação e volumetria dos edifícios, demarcando que nenhum recuo poderá ultrapassar ao previsto com relação às vias ou aos pátios de estacionamento, podendo, entretanto crescer nos demais sentidos, desde que não interferisse nos blocos vizinhos, e delimitando o gabarito máximo dos blocos administrativos (excetuando-se, mais uma vez, o sistema 01) de três pavimentos, não sendo computados os pilotis e estacionamentos em pavimentos inferiores, quando utilizados. Aqui a referência direta são as superquadras, com seus edifícios padronizados e seus pilotis livres.



Figura 11 – Maquete da proposta original do Plano Piloto do Centro Administrativo do Ceará  
Fonte: Plano Piloto – Centro Administrativo do Estado do Ceará (1979)

### **SITUAÇÃO ATUAL DO CENTRO ADMINISTRATIVO DO CAMBEBA**

Como já foi mencionado, este Plano Piloto, assim como os planos originais de muitos centros administrativos, não foram implementados de forma integral. É possível ainda identificar alguns aspectos da proposta original, principalmente no que se refere ao sistema viário interno e à proposta urbanística, onde ainda se percebe elementos como o eixo central e suas ramificações que dão acesso aos edifícios.

No caso dos edifícios, no entanto, apenas um bloco foi realizado de acordo com as diretrizes do Plano Piloto, onde hoje se localiza o Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará - IPECE. As diretrizes de modulação e flexibilidade previstas para os edifícios, bem como o desenho de suas estruturas e infraestruturas e aproveitamento da topografia, não foram seguidas nos prédios que foram construídos.

Nem mesmo o edifício em destaque do Sistema 01 foi implantado no final da via interna, e o seu local de implantação encontra-se ainda desocupado.



Figura 12 – Situação atual do Centro Administrativo Governador Virgílio Távora  
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de imagem aérea do Google Earth



Figura 13 – Atual IPECE, único edifício que seguiu as diretrizes do Plano Piloto  
Fonte: Google Earth

Tendo sido projetados por diferentes arquitetos em diferentes momentos, os prédios não seguem nenhum padrão e o resultado do conjunto é bastante heterogêneo, bem distinto do previsto no plano original. Alguns dos primeiros edifícios, apesar de já romperem com o plano original, ainda apresentam uma boa qualidade arquitetônica, como é o caso da Secretaria da Educação, projetada pelos arquitetos Neudson Braga e Joaquim Aristides, e a antiga Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará, atual Tribunal de Justiça do Ceará, de autoria dos arquitetos Roberto Castelo e Nearco Araújo, ambos construídos em 1982.



Figura 14 – Edifício da SEDUC, projetado pelos arquitetos Neudson Braga e Joaquim Aristides  
Fonte: Acervo Prof. Ricardo Paiva

Outras edificações, construídas mais recentemente, já não apresentam a mesma qualidade construtiva ou plástica dos exemplos citados. A falta de controle se dá justamente pelo não cumprimento do plano inicial, o que ocorre por uma série de fatores já mencionados. As diretrizes apresentadas pelo Plano Piloto, apesar de buscarem homogeneidade entre os edifícios, permitiam adaptações e atualizações, o que poderia ter permitido o desenvolvimento e crescimento do Centro Administrativo de forma mais coerente e organizada.

## CONCLUSÃO

Apesar de não ter sido implementado em sua totalidade, o Plano Piloto do Centro Administrativo Governador Virgílio Távora é de grande valor para o estudo do ideário moderno no que tange o espaço urbano, em especial no estudo da tipologia dos centros político-administrativos. A importância de se estudar um plano como este remete, inclusive, à sua maior referência, Brasília, cujo Plano Piloto é motivo de estudo e de identificação de atributos modernos arquitetônicos e urbanos. Vale ressaltar que estes planos fazem parte de um processo de modernização das cidades brasileiras como um todo, e respondiam a demandas urgentes deste desenvolvimento.

A preservação de conjuntos urbanos modernos ainda é muito incipiente no Brasil, uma vez que o acervo do patrimônio moderno tombado nacionalmente é constituído apenas de três conjuntos arquitetônicos, um parque urbano e um conjunto urbanístico, muito pouco diante da produção de arquitetura moderna brasileira. Estes números refletem a ausência até o presente de uma política de identificação e sistematização do acervo arquitetônico moderno, visando a preservação dos exemplares notáveis desta produção, como acontece, por exemplo na Colômbia, onde dezenas de exemplares construídos a partir da década de 1930 das mais variadas tipologias, inclusive várias residências unifamiliares, já são protegidos por leis de preservação federal. (Andrade, Andrade Jr., Freire, 2009)

Espera-se, portanto, que trabalhos como este tornem possível identificar com mais clareza alguns pontos fundamentais que regiam a produção deste período tão fértil da arquitetura e do urbanismo brasileiros. Só assim, estabelecendo parâmetros claros de atuação, será viável pensar na preservação de conjuntos urbanos modernos no Brasil, sejam nos seus aspectos urbanísticos, arquitetônicos ou paisagísticos.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Demétrio; BRUNO, Artur; FARIAS, Airton de. **Os pecados capitais do Cambeba**. Fortaleza: Editora Expressão Gráfica, 2002.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Ressonâncias do tipo cidade-jardim no urbanismo de cidades novas no Brasil**. In: VI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Cinco séculos de cidade no Brasil. Anais. Natal, 2000.

ANDRADE, Maria Rosa de Carvalho; ANDRADE JR., Nivaldo Vieira de; FREIRE, Raquel Neimann da Cunha. **O IPHAN e os desafios da preservação do patrimônio moderno: A aplicação na Bahia do Inventário Nacional da Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo Modernos**. In: VIII DOCOMOMO Brasil: Cidade Moderna e Contemporânea: Síntese e Paradoxo das Artes. Anais. Rio de Janeiro, 2009.

ANDRADE JR., Nivaldo Vieira de. **Rediscutindo alguns aspectos da preservação do patrimônio urbano: a cidade como palimpsesto e a estratificação dos sítios de valor histórico-artístico**. In: X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: Cidade, território e urbanismo: heranças e inovações. Anais. Recife, 2008.

CEARÁ. SEPLAN. II Plano de Metas Governamentais – II PLAMEG. **Centro Administrativo do Estado do Ceará**. Governo do Estado do Ceará, Fortaleza, 1979.

MACHADO, Cíntia Bartz; SILVA, Valério de Araújo. **Centro Administrativo do Piauí: Relação do edifício moderno com a capital contemporânea.** In: 8o Seminário DOCOMOMO Brasil: Cidade Moderna e Contemporânea: Síntese e Paradoxo das Artes. Anais. Rio de Janeiro, 2009.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990.** Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo. 2002.