

# PARQUE BRISA DO JAGUARIBE

Proposta de projeto urbano em Aracati



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN  
TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO

**PARQUE BRISA DO JAGUARIBE**  
proposta de projeto urbano em Aracati

YASMIN RODRIGUES BRAÚNA

sob orientação do  
PROF. DR. ROMEU DUARTE JÚNIOR

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

B835p Braúna, Yasmin Rodrigues.  
Parque Brisa do Jaguaribe : proposta de projeto urbano em Aracati / Yasmin Rodrigues  
Braúna. – 2019.  
104 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Centro  
de Tecnologia, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Fortaleza, 2019.  
Orientação: Prof. Dr. Romeu Duarte Júnior.

1. parques urbanos. 2. patrimônio histórico. 3. frentes de água. I. Título.

CDD 720

---

**YASMIN RODRIGUES BRAÚNA**

## **PARQUE BRISA DO JAGUARIBE**

proposta de projeto urbano em Aracati

### **BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Romeu Duarte Júnior

Orientador

Prof. Dr. Newton Célio Becker de Moura

Universidade Federal do Ceará

Prof. Dr. Ricardo Figueiredo Bezerra

Convidado

Fortaleza

Dezembro de 2019



“(...) O clarim da liberdade  
já posto à mesa do jantar  
sorri o Rio Jaguaribe  
ao encontrar sua musa e se dar. (...)”

trecho de “Musa dos Ventos”, composição de Betto Lins





## Agradecimentos

*Primeiramente, agradeço a Deus e à Nossa Senhora Auxiliadora por terem me sustentado até o presente momento em busca da realização do meu sonho e da minha família, a qual me apoiou incessantemente, me dando forças para continuar mesmo que de longe.*

*Mainha e Melka, vocês são o meu porto-seguro, a quem eu devo o meu maior obrigada.*

*Agradeço ao meu cunhado, Cleomáx, que foi meu segundo pai quando tive que mudar de cidade e encarar uma realidade completamente diferente.*

*Agradeço ao meu pai, que mesmo de longe e à sua maneira teve sua contribuição na minha formação.*

*Muito obrigada à minha amorosa rede de apoio I9, minha família na arquitetura, as pessoas com quem convivi por mais tempo nos últimos cinco anos. Obrigada Camila, Juliana, Lia, Luana, Matheus, Natália, Rebeca e Yan, vocês são parte da minha família. Obrigada por todas as companhias nas noites viradas, nos momentos de desespero, de ansiedade. Amo muito cada um de vocês, sem o apoio dos oito, eu nunca teria chegado até aqui.*

*Obrigada ao meu orientador Romeu Duarte e a todos os mestres com quem tive a oportunidade de aprender a ver e fazer arquitetura e urbanismo, vocês são verdadeiros ídolos.*

*Agradeço a Deus por ter me presenteado com a Orquestra Arquitetos, na pessoa da minha amada Vanessa Félix, com quem venho aprendendo todos os dias a ser não somente uma profissional da arquitetura, mas também um ser humano ímpar, de caráter e muito honesto.*

*Obrigada ao meu amigo de longas datas e colega de profissão, Allyson, que me ofereceu uma ajuda de valor imensurável neste trabalho.*

*Enfim, agradeço de coração a todos que contribuíram na minha trajetória até aqui. Todos os desafios, os momentos de tensão, as brincadeiras, as noites sem dormir, as pessoas que passaram por mim, me fizeram chegar onde estou hoje. E particularmente, eu nunca estive mais feliz e satisfeita em toda a minha vida.*



# Sumário

<b>01 Apresentação .....</b>	<b>13</b>
Introdução	
Justificativa	
Metodologia	
<b>02 Referencial teórico .....</b>	<b>19</b>
As frentes de água - “waterfronts”	
Contextualização histórica	
<b>03 Diagnóstico .....</b>	<b>35</b>
A construção do dique de contenção de águas	
A cidade de “costas” para o rio	
Contexto municipal	
Ambiente natural	
Estrutura urbana da sede municipal	
Desenho urbano	
A área de intervenção	
Legislação vigente	
<b>04 Referências projetuais .....</b>	<b>61</b>
Urbanização da margem esquerda do Rio Acaraú – Sobral, CE	
Plano conceitual do Parque Urbano da Orla do Guaíba – Porto Alegre, RS	
<b>05 Parque Brisa do Jaguaribe .....</b>	<b>69</b>
Diretrizes projetuais	
Decisões projetuais	
Masterplan	
Programa de necessidades	
Setor 1 - Mercado dos Peixes	
Setor 2 - Restaurantes	
Setor 3 - Lanchonetes	
Setor 4 - Área livre	
Setor 5 - Restaurantes	
Avenida Beira Rio	
Acessos verticais	
Detalhamentos	
Perspectivas	
<b>06 Considerações finais .....</b>	<b>97</b>
<b>Referências bibliográficas</b>	





01

Apresentação



## Introdução

As *waterfronts* vem ao longo dos anos ganhando importância no contexto mundial por conta da ideologia que elas propagam. Aliar o meio ambiente ao espaço construído de forma que os dois convivam em harmonia é o grande desafio deste século, e quando se tem um forte contexto histórico por trás, as frentes de água se tornam ainda mais relevantes.

É o caso da cidade de Aracati, no interior do Ceará. Banhada pelo Rio Jaguaribe, o maior e mais importante rio do estado. Historicamente, o rio Jaguaribe foi de extrema importância para a colonização, pois no século XVIII, o transporte de gado entre capitâneas vizinhas era feito às suas margens, juntamente com o Rio Acaraú.

A produção bovina foi durante os séculos XVIII e XIX a base econômica da região Nordeste, e Aracati, juntamente com a cidade de Icó, localizadas estrategicamente, colheram abundantes frutos dessa fase econômica. Aracati se tornou um dos maiores empórios comerciais do Ceará durante esse período, graças à sua proximidade com o Rio Jaguaribe (DUARTE, 2005), justificando assim a importância que esse curso d'água teve para o desenvolvimento econômico e urbano do município.

Apesar de todo o seu potencial, o Rio Jaguaribe provocou diversas enchentes que marcaram a história, afetando profundamente a vida econômica e social da cidade, fatos que levaram à construção de um dique de proteção para conter o avanço das águas durante as recorrentes inundações.

A grande obra de engenharia teve início e os representantes do poder público garantiam que além do dique, a população aracatiense seria beneficiada com a construção de uma nova avenida, que já vinha sendo nomeada de Beira-Rio, o que melhoraria urbanisticamente a cidade.

Após sete anos de obras, o dique de contenção finalmente foi entregue à população. Todavia, a avenida Beira-Rio foi negligenciada, permanecendo dessa maneira até os anos 2000, quando começaram a surgir intervenções pontuais na via, sem muitas diferenças em relação aos projetos de urbanização que já vinham ocorrendo no Brasil, os quais estão sendo concebidos com viés estritamente urbanístico, predominando as soluções técnicas de fundo sanitária e de engenharia (MELLO, 2005).

## Justificativa

Optou-se por essa região de estudo dado o processo histórico de ocupação, reformulação e requalificação da estrada do Dique, onde se fazem necessárias intervenções urbanas com o princípio de valorizar a área de beira-rio, há anos negligenciada pelo poder público, com propostas de revitalização e requalificação urbana, aliando as legislações ambientais, a legislação de uso e ocupação do solo, bem como a lei de tombamento do Sítio Histórico de Aracati.

O projeto de requalificação busca apresentar estratégias para que se usufrua do rio, mas sem levá-lo à degradação, pelo contrário, ao ocupar de modo responsável as margens, mantendo a mata ciliar, não abrimos espaço para ocupações irregulares que tratem o rio de forma inadequada. Além disso, a requalificação buscar integrar o centro histórico tombado com a avenida beira rio, que mesmo ainda sendo pertencente à poligonal de entorno do IPHAN, é desprezada quando se fala em turismo histórico.



## Metodologia

O presente trabalho foi desenvolvido em etapas distintas:

- Referencial teórico, onde procura-se contextualizar a proposta buscando teorias sobre ocupações e planos de urbanização para áreas de frentes de água, além de introduzir o caráter histórico da relevância do tema com o levantamento de dados primários e secundários sobre o Rio Jaguaribe e sua ascensão histórica, juntamente com a cidade de Aracati.

- Diagnóstico, iniciando com a análise da história do dique e do desenvolvimento da cidade de “costas” para o rio. Parte-se daí para um estudo que compreende a observação da realidade urbana atual de Aracati sob diversos aspectos. Após tal análise, chega-se a um nível mais detalhado de observação no entorno mais próximo ao objeto de estudo, com o intuito de coletar dados para a proposição do projeto urbano apresentado a seguir. Por fim, busca-se reunir os itens da legislação referentes à área.

- Referências projetuais, aqui encontra-se a análise de dois projetos de requalificação em frentes de água que também buscam aliar meio ambiente e patrimônio histórico por meio de intervenções em áreas do tipo.

- Parque Brisa do Jaguaribe, finalmente nesta etapa chega-se a uma proposta de projeto na ribeira leste do Rio Jaguaribe, buscando reunir todos os aspectos diagnosticados em relação à situação atual do local e demonstrando estratégias para beneficiar a região e a população.





02

Referencial teórico



## As frentes de água - “waterfronts”

O termo *waterfront* será aqui mencionado como frentes de água localizadas em regiões urbanizadas que apresentam rios conectados com áreas subutilizadas ou vazios urbanos, bem como áreas degradadas pela ocupação de suas várzeas e conflitos de drenagem.

As *waterfronts* “apresentam-se como fundamentais ao equilíbrio ambiental e de seus ecossistemas” (ALVIM; COSTA; ALVES, 2018) e vem sendo alvo de intervenções há alguns anos. Contudo, os cursos d’água que cruzam o meio urbano também sofrem com a degradação contínua de suas águas, agravada pela precariedade das infraestruturas oferecidas, sobretudo quando se tem ocupação irregular de suas margens alagáveis.

Segundo Portas (1998), os territórios das frentes d’água são uma das principais oportunidades para as cidades se reinventarem e se expandirem internamente (apud ALVIM; COSTA; ALVES, 2018). Essas áreas apresentam um considerável valor paisagístico por conta da presença de água, sendo apontadas como um potencial de dinamização das cidades, o que as vem colocando como tendência global e oferecendo oportunidade para reconexão e reequilíbrio entre as águas e as cidades do século XXI. (ALVIM; COSTA; ALVES, 2018).

Por volta de 1960, teve início nos Estados Unidos a implementação de projetos urbanos em *waterfronts* com o objetivo de criar áreas para o turismo de massa, cultural e de lazer para fomentar a economia urbana das cidades.

Na década de 1980 os projetos de intervenção de mesmo tipo aparecem na Europa. (PORTAS, 1998 apud. ALVIM; COSTA; ALVES, 2018). Com grande influência do modelo americano, essa tipologia de projeto urbano passa a se consolidar como uma fórmula internacional de sucesso para atrair turistas, contudo na maioria dos casos também contribuem para remoção da população anteriormente residente, dada a valorização imobiliária que agrega. Claro que o mercado imobiliário, com seu viés puramente econômico, está à frente desse processo de gentrificação causado pela magnitude dessas intervenções voltadas quase que exclusivamente para as classes mais altas da sociedade, aliadas ao grande apelo midiático que esses projetos acarretam.

Uma grande relevância é atribuída aos parâmetros arquitetônicos ou econômicos, contudo algumas experiências buscam incorporar o valor dos

aspectos ambientais. Segundo Portas, “o desenvolvimento urbano respeitando os ecossistemas e a biodiversidade é, simultaneamente, uma necessidade e mais valia que as cidades não devem perder” (apud ALVIM; COSTA; ALVES, 2018). Partindo deste princípio, os projetos em *waterfronts* devem se apresentar como uma oportunidade para se buscar o reequilíbrio do ambiente natural com o ambiente construído, procurando majoritariamente resolver problemas como drenagem urbana e eliminando atividades poluidoras, para dar espaço para territórios que proporcionem benefícios sociais, culturais, econômicos e ecológicos.

Outro aspecto importante das frentes d’água é o caráter naturalmente público que elas apresentam, logo, devem ser constituídas de espaços de qualidade e que proporcionem o acesso à água. Segundo Alvim; Costa; Alves, 2018, “esses espaços coletivos, se bem projetados, apresentam-se como excelentes estratégias não só de reconexão entre a população e as águas, mas também para integração entre o tecido urbano novo e suas áreas envoltórias”.

A cidade de Aracati é banhada pelo rio Jaguaribe, principal fonte de água do local e de alguns municípios vizinhos, o qual percorre aproximadamente 633 quilômetros desde a nascente na Serra da Joanhina, no município de Tauá, até a sua foz no Oceano Atlântico, no município de Fortim. Sua bacia drena uma área equivalente a 48% do estado do Ceará, beneficiando 81 municípios e é dividida em cinco regiões hidrográficas, a saber:

- Alto Jaguaribe, onde está localizado o açude do Orós, principal reservatório desta sub-bacia, que apesar de ser o maior, sua contribuição como fonte hídrica para ela é quase insignificante, fato explicado pela sua localização em seu trecho final, porém é uma importante fonte hídrica para o Médio e Baixo Jaguaribe, garantindo a perenização do rio até a foz, além de contribuir com o açude Lima Campos, na Bacia do Salgado.
- Salgado, principal afluente da margem direita do Jaguaribe e desenvolve-se no sentido sul-norte.
- Médio Jaguaribe, região entre a válvula do açude do Orós e a ponte de Peixe Gordo, na BR-116. Nesse intervalo, em Jaguaribara se encontra o açude Castanhão, que pereniza um trecho da sub-bacia em questão e é responsável pelo mesmo processo ao longo do Baixo Jaguaribe, até a foz.
- Banabuiú, principal tributário do Rio Jaguaribe, com a foz próxima

a sede municipal de Limoeiro do Norte, concentra o maior nível de açudagem entre as regiões hidrográficas citadas.

- Baixo Jaguaribe, percorre o trecho desde a ponte de Peixe Gordo até a foz, no Fortim. Tem como principal tributário dessa região o rio Palhano, onde se localiza o único reservatório desta sub-bacia, o açude Santo Antônio de Russas.

Também é conhecido popularmente como o maior rio seco do mundo, consequência dos períodos de estiagem quando seus afluentes desapareciam, retornando e crescendo muito rápido em volume e extensão na estação chuvosa, causando até inundações em alguns locais por onde passava.

Levando em consideração a importância da ribeira do Jaguaribe para a cidade de Aracati, bem como a relevância dada pela população ao mesmo, um projeto de *waterfront* se faz extremamente necessário para que haja uma nova maneira de se relacionar com esses espaços remanescentes de margem, criando formas de agregar infraestrutura, ao mesmo tempo que se movimenta a economia, o turismo, e a sociedade, gerando espaços de lazer e convivência.

Como justificativa da relevância de um projeto deste tipo para área em questão pode-se concluir que:

“A reintegração dos cursos d’água à dinâmica da cidade contemporânea deve conciliar paisagem natural e artificial pressupondo a interligação das dimensões social, econômica e ecológica. O comprometimento público, para além do papel do Estado, envolvendo todos os atores, com ampla participação da sociedade civil e sua sensibilização para o valor das águas na paisagem urbana é condição fundamental para o sucesso das intervenções.” (ALVIM; COSTA; ALVES, 2018)

## Contextualização histórica

### A capitania do Siará no século XVIII

No século XVIII, a capitania do Ceará ainda como subalterna da capitania de Pernambuco tinha como base de sua economia a produção de couro e charque. Somente após sua separação de Pernambuco em 1799, o local passou a desenvolver seu território de forma mais acentuada, seguindo a direção sertão – litoral. (DUARTE, 2007).

As sedes Fortaleza e Aquiraz estavam localizadas na parte central do litoral, longe das áreas que concentravam os criatórios de gado e em uma região desfavorecida economicamente, fato que contribuía para a regionalização do poder e conseqüente declínio da tentativa de centralização do comando da capitania.

As regiões de maior destaque econômico dividiam a autoridade do Siará Grande no século XVIII. Os primeiros núcleos de povoamento consistiam em fazendas que se estabeleceram nas ribeiras dos rios Jaguaribe (Aracati) e Acaraú (Icó), fruto dos percursos do gado proveniente principalmente de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

No roteiro das boiadas estavam a Estrada Geral do Jaguaribe, a qual merece destaque por conectar as duas vilas que eram os principais centros econômicos da capitania durante o século XVIII, e mais três que estabeleciam ligação entre a ribeira do Rio Acaraú e os sertões do Piauí a centros do litoral açucareiro: a Estrada das Boiadas, a Estrada Nova das Boiadas e as Estradas Crato Piancó e Crato Oeiras.

Sendo uma das primeiras rotas abertas no sentido litoral-sertão, a Estrada Geral do Jaguaribe seguia o curso do rio de mesmo nome de Aracati – importante por conta da atividade de produção e exportação de carnes secas, couros e comércio de abastecimento – a Icó – local de posição estratégica bem no entroncamento de duas das principais estradas da capitania do Siará, dirigindo-se de lá rumo ao São Francisco, passando pela vila do Crato.



## A origem do Aracati

A origem da cidade do Aracati segundo a literatura cearense está associada a dois eventos ocorridos no século XVII:

(...) “o primeiro evento estaria relacionado à bandeira do Capitão-Mor, Pero Coelho de Souza, esta sendo uma das primeiras tentativas de colonização do Ceará. O segundo evento diz respeito à expulsão dos holandeses da capital pernambucana em 1634.” (BARBOSA, 2004)

Com a movimentação populacional gerada nos acontecimentos citados, o pequeno povoado cresceu e despertou interesse comercial, sendo as atividades voltadas a pecuária sua principal fonte de renda. Com o gado trazido das capitânicas vizinhas, principalmente Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, começaram a surgir as fazendas de gado na ribeira do Jaguaribe.

No final do século XVII e início do século XVIII, Aracati se estabeleceu como pequeno arraial de São José dos Portos dos Barcos, cuja população era composta de forasteiros provenientes de outras províncias, os quais se instalaram devido às condições naturais propícias para a criação de gado.

O animal criado no arraial era conduzido aos principais mercados consumidores, contudo, nas primeiras décadas do século XVIII, alguns problemas relacionados à resistência física foram constatados. Notava-se que o gado advindo do litoral se mostrava mais fraco do que o que fora criado no sertão, fazendo com que a viagem se tornasse mais difícil para estes. Atravessar a capitania em direção às feiras deixava o gado muito debilitado, o que fazia com que o seu valor de mercado tivesse uma queda, tornando cada vez mais difícil a competição com o gado de locais mais próximos às feiras.

Diante dessa situação, os fazendeiros cearenses começaram a se sentir prejudicados e resolveram abater o gado no seu local de origem, realizar o salgamento da carne com o objetivo de assegurar a qualidade e só assim transportá-la para o seu local de consumo. Os rebanhos da zona próxima à ribeira do Jaguaribe passaram a ser conduzidos para o litoral, o qual era um local propício para o abate e a produção do charque, dentre outros produtos derivados da atividade, fazendo surgir no início do século XVIII as primeiras feitorias de charque no Ceará.

Os aspectos naturais em Aracati garantiam o progresso da criação de gado e produção do charque, visto que lá se concentravam características que favoreciam a instalação das feitorias, como por exemplo os ventos e a profusão de sal, usado como conservante natural.

Em 11 de abril de 1747, a abundância do povoado de São José do Porto dos Barcos foi finalmente reconhecida pelo governo português que a elevou à categoria de vila, por alvará de D. João V, passando agora a chamar Vila de Santa Cruz do Porto dos Barcos do Jaguaribe.

Favorecida pela localização próxima ao litoral e a poucos quilômetros da foz do rio Jaguaribe, a vila de Aracati contava com um porto natural, considerado o mais movimentado do Ceará até a metade do século XIX. Pelo local eram escoados para Pernambuco os principais produtos gerados no vale do Jaguaribe, e pelo mesmo caminho eram importados os artigos vindos de Portugal. A dinâmica de exportação do porto contribuiu consideravelmente para o crescimento econômico do arraial, que na metade do século XVIII havia se consolidado como um empório comercial, tendo como principal atividade a indústria da carne seca, onde abatia-se até 25 mil bois por ano.

Os períodos prolongados de estiagem dificultaram aos poucos a fabricação do charque, uma vez que o gado fora sendo dizimado, retirando assim a pecuária da base da economia do Ceará.

Apesar do declínio das charqueadas, até as primeiras três décadas do século XIX, Aracati continuou à frente das demais vilas da capitania por meio da introdução da cultura do algodão que revitalizou a economia do local. Contudo, gradativamente outras fontes de renda foram inseridas no Ceará e também no vale do Jaguaribe, fazendo com que Aracati perdesse a supremacia para cidades como Fortaleza e Sobral, além de Russas e Limoeiro do Norte na região jaguaribana.

## O sítio histórico tombado

Dada a importância da cidade de Aracati para o estado e para o país, o sítio histórico foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no ano de 2000. A área de tombamento do sítio é equivalente a 2,4 km<sup>2</sup> (ou 24 ha), comporta uma população estimada em 900 pessoas com 230 domicílios inseridos na poligonal, correspondente ao antigo Centro Histórico da cidade.

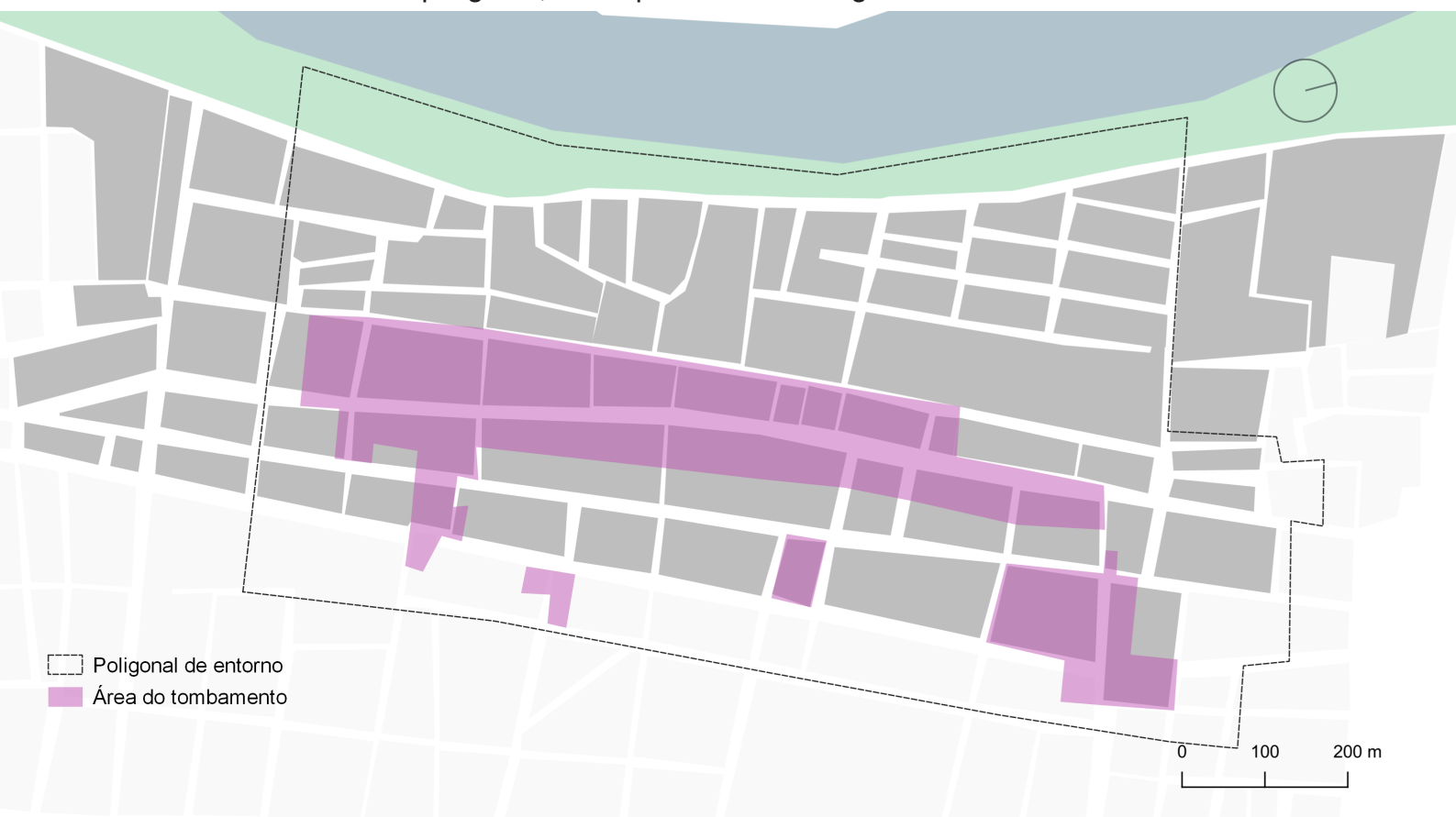


Imagem 1: Mapa da poligonal tombada pelo IPHAN em Aracati  
Fonte: elaborado pela autora

O processo de tombamento do sítio tem início com um estudo, em 1998, que faz um compilado de informações sobre vários aspectos que norteiam a relevância de uma proteção patrimonial para aquele lugar. Primeiramente, Aracati já possuía, antes do tombamento do sítio, algumas edificações históricas já tombadas desde meados dos anos 1950, como a Igreja Matriz (primeiro tombamento), a Casa de Câmara e Cadeia e o Museu Jaguaribano. Assim, já pode-se dizer que havia uma significância na arquitetura legitimada pelo tombamento do patrimônio edificado.

Além disso, há uma relevância considerável dentro do conjunto urbano de Aracati que se dá através da paisagem proporcionada pela margem do Rio Jaguaribe, onde a visual da cidade vai se revelando:

“sua notável implantação entre elementos naturais de forte apelo paisagístico, o rio e as dunas. As carnaubeiras, abundantes na planura infinita do entorno, ajudam a compor o quadro. Neste cenário natural, surge a cidade, cuja as construções aparecem permeadas de farta vegetação, presente nos inúmeros quintais integrantes dos lotes edificados” (4ª.SR/IPHAN,1998)” (DUARTE, 2005)

A percepção do conjunto da paisagem natural com a paisagem edificada, a torre da Igreja Matriz Nossa Senhora do Rosário, os telhados dos sobrados gerando uma volumetria entre as árvores, traz a semelhança e esplendor da formação de muitas cidades brasileiras, que foram se construindo permeando a beleza da natureza. Fato que revela uma concordância com a Carta de Washington, a qual defende a preservação do entorno natural e construído pelo homem.

Conhecida anteriormente como Rua do Comércio ou Rua Santo Antônio e hoje como Avenida Coronel Alexanzito e como moradores chamam “Rua Grande” essa é a via que delinea e estrutura o sítio histórico assinalado pelo tombamento. Foi palco das movimentações comerciais, culturais e políticas da cidade, onde ainda há uma preservação quanto ao seu tamanho e algumas edificações apesar de muitas construções novas.

Gerir um sítio histórico tombado é um desafio para os poderes municipais brasileiros, principalmente no que diz respeito à articular a manutenção e conservação do lugar com o desenvolvimento urbano contemporâneo. Em Aracati não é diferente, porém, a atual gestão vem se mostrando interessada na valorização do sítio histórico, por meio de eventos que ingressam no calendário da cidade, como por exemplo a Feira Gastronômica que acontece anualmente no mês de outubro e atrai um grande contingente para a Rua Grande, gerando uma sensação de pertencimento na população que antes não havia, o que se refletia na desocupação dos imóveis dentro da área tombada.

No que diz respeito à gestão urbana, é interessante destacar a estratégia da conservação integrada, proposta pela Declaração de Amsterdã (1975)

para os sítios históricos da Europa, e que pode ser adaptada para a realidade de Aracati, de forma a tornar a questão patrimonial uma prioridade para o governo local. O conceito de conservação integrada, apesar de não muito bem definido na carta, pode ser entendido como um modo de abordar o planejamento e a gestão do sítio, incluindo-o no planejamento urbano contemporâneo em uma visão integrada (econômica, política, social, cultural e ambiental) e adaptando-o às novas funções da vida moderna. As recomendações dadas pelo documento aos poderes municipais locais é que eles devem ter como prioridade de planejamento a conservação do patrimônio histórico, dedicando uma parte apropriada de seu orçamento para isso - propondo até a criação de fundos específicos pelo governo, além da atribuição de funções que correspondam às necessidades atuais do lugar, mas sem desrespeitar o caráter da edificação, de forma a garantir sua sobrevivência.

Segundo a legislação federal é dever do município promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local e tal recomendação está explícita no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Aracati, no Projeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo. Classificada como Área de Interesse Cultural - AIC, ela contém o acervo de edificações e adjacências que apresentam relevante valor histórico e artístico, representados pelo perímetro da área de tombamento e área de entorno do “Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de Aracati”, assim definidos pelo IPHAN.

O sítio de Aracati ainda é, atualmente, majoritariamente residencial, podendo-se notar, no entanto, a chegada de alguns estabelecimentos comerciais e de serviços na área, que de alguma forma vem sendo os principais nichos a trazerem de fato obras de conservação nas construções. É interessante que haja essa multifuncionalidade, pois, não se deve preservar um patrimônio visando a exclusividade de usos, mas sim “abrigar os universos de trabalho e do cotidiano, onde se manifestam as verdadeiras expressões de uma sociedade heterogênea e plural” (Carta de Petrópolis, 1987).

O papel da gestão, portanto, é de incentivar economicamente projetos que estabeleçam esses multiusos na área, de forma a revitalizá-la e inseri-la no cotidiano da cidade, para ser de fato vivida pela sua população e que esta possa se apropriar do patrimônio e da cidade. É importante que exista essa rede de atores entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade, pois, como diz

SIMÃO (2001), somente com o envolvimento de todos os atores sociais [...] é possível realmente empreender um novo projeto para estas cidades, em que todos participem, se apropriem das decisões e se comprometam com os resultados.

Uma das recomendações mais recorrentes nas cartas é a priorização da participação da sociedade no contínuo processo de preservação. Já em Aracati isso não acontece de forma correta, pois não há um programa efetivo de incentivo à permanência da população residente na área, e nem programa de ensino e informação, para que as pessoas entendam a importância daquele lugar historicamente e assim, tomem para si a responsabilidade de preservá-lo, principalmente as novas gerações. Esforços nesse sentido são feitos por parte do Instituto Museu Jaguaribano que possui alguns projetos de valorização do patrimônio por meio de exposições de objetos e publicações da área. E uma coisa é certa: não há preservação sem a ajuda dos cidadãos, como já dizia o lema da Fundação Nacional Pró-Memória: “a comunidade é a verdadeira guardiã de seus bens.”

O sítio deve estar inserido na dinâmica da cidade, sem desconfigurá-lo, é claro, mas sendo parte ativa da vida de quem lá vive, evitando que ele seja abandonado. Contudo o que acontece em Aracati é que, principalmente pela dificuldade de acesso ao IPHAN, que não possui escritório técnico na cidade, obrigando o cidadão a se deslocar até a capital mediante qualquer alteração de projeto, e à deficiência de informação, as pessoas preferem desocupar suas casas do que passar por todo o processo burocrático de restauração, que muitas vezes impossibilita mudanças na edificação e é visto pelos aracatienses como “atraso de progresso” na cultura moderna.

Quanto à isso, conforme é mencionado no artigo 24 da LUOS, a gestão poderia elaborar um programa de educação nas escolas sobre o patrimônio histórico da cidade, e até debates com a população, trazendo mais informações sobre o tema, fazendo-a entender as razões para a preservação daqueles bens, o que certamente irá criar um senso de comprometimento muito maior entre os habitantes. Também poderia promover efetivamente meios econômicos que garantam a permanência dos moradores da Rua Grande e adjacências a partir da aplicação do que vem contido no artigo 29 também da LUOS, onde o Poder Municipal fica autorizado a conceder benefícios fiscais ao particular que

realizar conservação, reparação ou restauração, como isenção de IPTU e outras taxas por determinado período de tempo. Ou ainda, estabelecer teto de aluguel e, principalmente priorizar os locatários que façam jus à função social da propriedade, evitando que haja abandono e desocupação na área.

O que falta em Aracati é o senso de prioridade do poder público municipal em relação não só à preservação patrimonial, mas também ao seu valor cultural, e a sensibilidade de entender seu papel fundamental frente à população local e externa, na busca de promover a cidade a um pólo de cultura, turismo e referência histórica.

Aracati é uma cidade histórica que pode ser considerada como privilegiada em termos turísticos, por estar muito próxima à belas praias, incluindo Canoa Quebrada, que já faz parte do roteiro do turismo nacional e internacional, contando também com um aeroporto recém-inaugurado, além de encontrar-se às margens do rio Jaguaribe. Diante de todos esses atributos, deveria o turismo ser um dos principais atrativos da cidade, incluindo dentro deste roteiro o sítio histórico, que infelizmente, por falta de gestão adequada, não tem seu potencial aproveitado de maneira eficiente.

Sabe-se que o turismo em centros históricos pode ser um grande aliado à sua preservação, pois “apresenta-se, hoje, como uma das principais atividades socioeconômicas que se compatibilizam com a presença do patrimônio cultural.” (SIMÃO, 2001), colocando a cidade em “foco” e atraindo visitantes para o sítio, possibilitando a vivência daquele lugar, o entendimento da história, e novos usos para as edificações, tendo sempre respeito à sua história e materialidade.

Levando em consideração que a chamada avenida beira rio se encontra inserida na poligonal de entorno estabelecida pela IPHAN, o projeto de que trata o presente trabalho seria de grande valia para a conservação do sítio histórico. Uma vez que se pode utilizar da proximidade entre a ribeira do Jaguaribe e a Rua Grande a medida que se propõe uma possível ligação, o que criaria um percurso cultural, trazendo visibilidade para Aracati e incluindo-a nos roteiros turísticos litorâneos e históricos já existentes.



Imagem 2: Rua Coronel Alexanzito, a famosa Rua Grande  
Fonte: acervo pessoal



Imagem 3: Casarões na Rua Grande  
Fonte: acervo pessoal





Imagem 4: Casa de Câmara e Cadeia de Aracati  
Fonte: acervo pessoal



Imagem 5: Trecho da Rua Grande  
Fonte: acervo pessoal





03

Diagnóstico



## A construção do dique de contenção das águas

O Rio Jaguaribe foi de extrema importância para as atividades econômicas desenvolvidas desde o período em que o Brasil era dividido em capitânicas, contudo também era um grande obstáculo durante os períodos chuvosos em que seu nível se elevava consideravelmente.

No Aracati, quando da ocasião dos fortes invernos, o rio se tornava muito caudaloso e largo, inundando a vila e posterior cidade, sempre afetando profundamente tanto a economia quanto à vida social de seus residentes. Aqui vale destacar as grandes cheias de 1917, 1922, 1924, 1974 e finalmente a grande cheia de 1985, que é por muitos considerada a maior de todas.

A cada cheia, as autoridades de cada período discutiam seus efeitos para a sociedade, porém até a inundação de 1974 não se encontram relatos sobre nenhuma medida prática tomada com o fim de conter ou mesmo diminuir os estragos causados pela elevação do nível do Rio Jaguaribe em Aracati. Somente após a grande enchente ocorrida entre os dias 5 de março e 7 de maio de 1974 que ações de contenção foram planejadas para serem realizadas nos anos posteriores.

Eleito no pleito do ano de 1976, o prefeito Antônio Kleber Gondim tinha como um dos objetivos de sua campanha eleitoral a construção de um dique de contenção de águas. Em junho de 1978 enviou um documento ao diretor geral do DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento) onde expunha os motivos para a solicitação de drenagem do rio e a construção de um dique de pedras com a finalidade de proteger e “urbanizar” a cidade, concluindo com a construção de uma “avenida beira rio”, como fora denominada popularmente pelos habitantes.

A solicitação da verba para a concretização do projeto junto ao alto escalão político ainda se arrastou pelos anos futuros enquanto a preocupação com uma outra enchente aumentava. E assim sucedeu em março e abril de 1981, as águas subiram e Aracati foi mais uma vez inundada.

Afirmava o prefeito da época, Kleber Gondim, que nos últimos dez anos o rio havia avançado quase 400 metros em direção à cidade, deixando dezenas de desabrigados, e a solução para tal problema estaria na proteção por enrocamento de pedras da margem do rio. (PEREIRA, 2016)

Finalmente em 1981 um projeto de construção de um dique que custaria 150 milhões de cruzeiros, com uma dimensão de cerca de três quilômetros de comprimento e uma altura de cinco metros é noticiado pela imprensa local. Ainda houve reivindicação por parte das autoridades que ocorresse uma drenagem de aproximadamente 800 metros no leito do rio para melhor evacuação das águas durante o período chuvoso.

Enfim, quase ao final do segundo semestre de 1982 as obras do dique foram iniciadas pela construtora paraense Estacon. Em entrevista concedida ao jornal “O Aracati” em abril de 1983, o engenheiro responsável pela obra esclareceu alguns pontos sobre a grande construção:

“O dique é semelhante a um trapézio, onde a base menor, que é de cima, tem uma extensão de 3 metros e a maior, a de baixo, tem uma extensão que varia de acordo com o terreno. Quanto mais baixo estiver o nível, mais larga é a base do dique. Beirando o rio Jaguaribe, teremos uma plataforma de 10 metros de largura e uma base variável, em torno de 43 a 50 metros. E no talude externo será feito enrocamento de pedras, numa largura de 3 metros por 1 metro de espessura e que poderia ser chamado de quebra-rio.” (SANTANA apud PEREIRA, 2016)

As obras que tinham previsão de entrega para fevereiro de 1984, não foram concluídas neste período, mas sim paralisadas no mesmo ano por falta de recursos do governo federal.

Infelizmente, em 1985 acontece a maior inundação do século. No centro da cidade de Aracati o nível das águas atingia mais de 1,30 metros de altura, invadindo quase que todos os edifícios, dentre eles a prefeitura.

Após um ano de paralisação, a obra do dique é retomada em outubro de 1985 pela construtora Britânia e duraria ainda mais quatro anos. Em janeiro de 1987, o jornal Diário do Nordeste noticiava a construção e afirmava que a mesma já se encontrava em seus acabamentos finais e que tinha uma extensão de treze quilômetros orçada em 60 milhões de cruzeiros financiados pelo DNOS.

Em maio de 1989, ocorreria então o primeiro teste contra inundações onde o recém construído dique de proteção era aprovado com louvor. Segundo os técnicos do DNOS, a área de proteção era de 600 hectares, que incluíam a zona urbana e a de futura expansão da cidade. Tinha uma extensão de sete quilômetros, sendo quatro na Avenida Beira Rio com a largura da plataforma de

10,20 metros e uma altura média de quatro metros; três quilômetros no trecho da várzea, com largura da plataforma de 3,20 metros e altura de 4,50 metros. Após sete anos de construção o dique foi finalmente entregue à população araca-tiense, custando ao seu final o total de 7,5 milhões de cruzados novos, o equiva-lente a aproximadamente 2,7 milhões de reais.



Imagem 6: Localização do dique circundando a cidade de Aracati.  
Fonte: elaborado pela autora

## A cidade de “costas” para o rio

Historicamente a cidade de Aracati foi construída de maneira que não se aproveita o potencial paisagístico que o rio Jaguaribe oferece, ou seja, a cidade cresceu dando as costas para o rio que foi tão importante na sua origem, sendo até hoje desvalorizado de várias maneiras.

Desde a instalação da vila já havia uma preocupação do Conselho Ultramarino de Lisboa para que um local apropriado fosse destinado para os currais, matadouros e oficinas da indústria do charque. A diretriz portuguesa determinava que a vila fosse construída na porção leste do Rio Jaguaribe para que os ventos vindos do nordeste e sudeste pudessem carregar para longe o mau cheiro proveniente dos matadouros e currais.

O próprio Rio Jaguaribe era considerado insalubre neste momento da história da vila, pois os dejetos derivados das oficinas de charque eram nele despejados sem nenhum tratamento, prática comum para a época, agravando a situação e afastando cada vez mais a população da margem do rio.



Imagem 7: Fundos de lote na avenida beira rio  
Fonte: acervo pessoal



## Contexto municipal

### Acessos

A cidade do Aracati está localizada no nordeste do Estado do Ceará, distante 150 quilômetros da capital Fortaleza. Ao norte faz limite com o Oceano Atlântico; ao sul com os municípios de Itaiçaba, Palhano e Jaguaruana; a leste, com o estado do Rio Grande Norte e a cidade de Icapuí; e a oeste, com os municípios de Beberibe e Fortim.



Imagem 8: Localização de Aracati. Fonte: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/77/Ceara\\_Municip\\_Aracati.svg/800px-Ceara\\_Municip\\_Aracati.svg.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/77/Ceara_Municip_Aracati.svg/800px-Ceara_Municip_Aracati.svg.png). Acesso em: novembro 2018.

Os principais acessos ao município se dão por meio das rodovias:

- BR 304 - liga o Rio Grande do Norte ao Ceará, se encontra em estado de boa conservação e sinalização;
- CE 040 - liga Aracati a Fortaleza, recém passada por uma duplicação, se encontra em perfeito estado de conservação, o que facilitou bastante o trajeto de 150 quilômetros entre a cidade e a capital.

## Economia

Na economia destaca-se a produção da carcinicultura (criação de camarões em viveiros) e dos pescados. Atualmente pode ser considerado um polo econômico de serviços, com indústrias e comércios dos mais variados setores.

Uma das principais fontes de renda da cidade é o turismo. Conhecida nacional e internacionalmente, a praia de Canoa Quebrada é o segundo destino mais procurado no estado do Ceará e atrai turistas o ano inteiro, o que incrementa consideravelmente o capital aracatiense.

A pecuária, apesar de ter sido a base econômica no início da ocupação territorial, hoje se configura como segunda atividade mais rentável do município, perdendo apenas para o turismo.

Em 2014, Aracati consolidou-se como a cidade mais importante de toda a região e a que mais arrecadou, segundo dados da Prefeitura Municipal.

## População

A cidade de Aracati possuía no último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) do ano de 2010, 69.159 habitantes, e uma população estimada para 2019 de 74.547 pessoas. A densidade demográfica correspondia a 56,32 hab/km<sup>2</sup>, sendo mais da metade dessa população residente na área urbana.

## Educação

Em 2010, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 98,5 %. Na cidade há setenta e nove instituições de ensino municipais, três estaduais, onze privadas e uma federal.

Segundo o Ministério da Educação, Aracati conta com dezenove instituições de ensino superior, entre elas faculdades privadas, cursos a distância e centros universitários, ofertando formação em áreas pertinentes à economia local, como por exemplo turismo e hotelaria, além de inúmeros na área da saúde, como fisioterapia e enfermagem.

## Saúde

A atenção básica conta com uma rede de postos de saúde ainda em formação com um número de 22 unidades básicas, visando uma cobertura territorial de 100% do município.

A cidade dispõe de grandes pólos voltados à saúde, como o Hospital Municipal Dr. Eduardo Dias, o Centro de Especialização em Odontologia, e de caráter estadual conta com a Policlínica Dr. José Hamilton Saraiva Barbosa e uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA).

## Ambiente Natural

Aracati pertence ao Bioma Caatinga e ao Sistema Ambiental Costeiro Marinho, o qual se sobrepõe ao bioma. A seguir, serão analisadas as características equivalentes ao ambiente natural da cidade.

### Clima

O município encontra-se na área geográfica de abrangência do clima semiárido brasileiro, definida pelo Ministério da Integração Nacional em 2005. Contudo, levando-se em consideração apenas a precipitação, Aracati possui clima tropical, com pluviosidade média de 1 024 mm/ano, com período chuvoso de fevereiro a maio, sendo março o mês mais chuvoso, com 264 mm, e setembro a novembro os mais secos, com pluviosidade de apenas 5 mm.

Na região costeira predominam os ventos alísios leste e, em segundo lugar os ventos do sul, os quais apresentam maior constância nos meses de maio a outubro. Os ventos alísios nordeste, incidentes de novembro a abril, são mais intensos. As menores velocidades correspondem ao período chuvoso, aumentando no estio.

### Solos e relevos

O tipo de solo de maior evidência é o constituído de areias quartzosas + podzólico vermelho-amarelo, areias quartzosas distróficas, e areias quartzosas distróficas - dunas, este presente nas praias de Canoa Quebrada, Majorlândia, Quixaba e Retirinho. Estes solos só se adaptam à agricultura permanente, com espécies como a carnaúba e o cajueiro.

O relevo é predominantemente caracterizado pela Planície Litorânea, a qual é composta por terrenos de neoformação que sofrem influência marinha, eólica, pluvial e fluvial. É constituída por faixas de praia, campo de dunas, mangues, falésias, planície lacustre e áreas de acumulação inundável, apresentando-se como ambientes fortemente instáveis.

## Hidrografia

Aracati encontra-se localizado na Bacia do Baixo Jaguaribe, embora seja cortada pelo maior rio do Ceará, suas reservas hídricas superficiais são limitadas, sendo as principais fontes de água o próprio Rio Jaguaribe, os córregos do Retiro, das Aroeiras, São Gonçalo e dos Fernandes.

A água que escoar pelo Rio Jaguaribe até Aracati durante o estio provém do Açude do Orós e abastece os irrigantes ribeirinhos e a Região Metropolitana de Fortaleza.

## Vegetação

A vegetação da região litorânea tem uma peculiaridade que difere dos sertões e das serras úmidas, e pode ser identificada como complexo vegetal litorâneo, o qual compreende a vegetação de tabuleiros, de dunas, manguezais, mata ciliar e lacustre e transição tabuleiro-caatinga.

Aqui, vale ressaltar a importância da vegetação de mangue, que se formam nos ecossistemas com água doce e salgada dos estuários e planícies flúvio-marinhas. Apresentam sensibilidade, devido à sua complexidade. São áreas de reprodução de inúmeras espécies de peixe, crustáceos, moluscos e abrigo, fonte de alimento e local de reprodução de aves aquáticas, sendo dessa forma, áreas de preservação permanente.

## Estrutura urbana da sede municipal

### Mobilidade e acessibilidade

O sistema viário do Aracati é constituído pelas rodovias federais BR-304, que liga o Ceará ao Rio Grande do Norte, encontrando-se em bom estado de conservação, e a BR-116 que interliga Aracati a Fortaleza. A CE-040 agora configura-se como principal via de acesso, por conta de sua ótima conservação e recente duplicação.

A sede municipal apresenta dois eixos principais de entrada, a rua Coronel Alexandrino (paralela à rua Coronel Alexanzito) e a avenida Dragão do Mar, que se cruzam à altura da praça da Igreja Matriz. Vale mencionar a presença também de longas ruas que se estendem na direção norte-sul e as muitas travessas que cortam a cidade e facilitam o acesso às áreas periféricas.

Não há um serviço de transporte coletivo intramunicipal, sendo o deslocamento da população realizado por veículos automotivos como carros, motos, além das bicicletas e das históricas carroças puxadas por animais.

O município dispõe de um terminal rodoviário não tão bem equipado e necessitando de constante manutenção e um aeroporto recém inaugurado, com vôos comerciais.

### Usos do Solo

A rua Coronel Alexandrino, Coronel Pompeu e adjacências concentram a maioria das atividades comerciais e de serviços. Lá estão localizados importantes equipamentos como instituições bancárias, supermercados, o mercado público tombado e os postos de comércio mais significativos.

O uso residencial é predominante e encontra-se por todos os bairros da cidade, podendo variar para os usos mistos, onde há comércios e residências em uma mesma edificação.

### Equipamentos públicos

Com relação aos equipamentos públicos, os mesmos encontram-se

dispersos pelos bairros da cidade, como por exemplo a UPA no Bairro Nossa Senhora de Fátima e o Paço Municipal no bairro Centro.

Merecem destaque os monumentos tombados, que situam-se na Rua Coronel Alexanzito e são abertos para visitação do público em geral, como por exemplo o Museu Jaguaribano e o Teatro Francisca Clotilde, todos em bom estado de conserva o e atualmente com programa es culturais e de lazer.

## Espaços livres públicos

Um aspecto importante do traçado urbano aracatiense, característico das vilas da época de sua funda o,   a presença de amplos espaços em torno das igrejas, destacando-as da paisagem e gerando praças que permanecem, embora bastante modificadas, até os dias atuais.

Essas praças são espaços livres bem conservados, com arboriza o, mobiliário urbano e apresentam os mais diversos usos, mas os principais são de cunho religioso, como as tradicionais festas de São Sebastião e Nossa Senhora do Rosário, padroeiros do município, que geram grandes aglomera es nestes locais em determinados períodos do ano.



Imagem 9: Praça Monsenhor Bruno, localizada junto   igreja de Nossa Senhora dos Prazeres  
Fonte: acervo pessoal

## Desenho urbano

O traçado urbano linear favorecido pela topografia plana do sítio onde se implantou o núcleo original da cidade de Aracati se reproduz até hoje. No entanto, a expansão urbana descontrolada e a presença de alagadiços e vazantes naturais do rio Jaguaribe provocaram ocupações inadequadas e o surgimento de vazios no interior do perímetro urbano.

O traçado do dique de proteção que forma 2/3 de um anel que circunda a cidade se encontrando com a BR-304, restringe a expansão urbana da sede.



Imagem 10: Rua Coronel Pompeu, onde acontece o carnaval de rua todos os anos  
Fonte: acervo pessoal



## A área de intervenção

A Avenida Beira Rio, como popularmente é chamada surgiu com a construção do dique de contenção das águas do Jaguaribe que inundavam Aracati a cada inverno rigoroso.

A área de intervenção aqui proposta não engloba a totalidade da estrada do dique, por conta de sua grande extensão, dessa forma optou-se por reduzi-la para a região de maior potencial paisagístico e de maior utilização por parte da população, ficando com uma extensão de aproximadamente 1,3 quilômetros, e uma diferença de nível de 3,432 m, entre a margem do rio e a avenida construída com o dique. que serão aqui analisados.

## Acessos



Imagem 11: Mapa das principais vias de acesso a Avenida Beira Rio  
Fonte: elaborado pela autora

Os acessos à área de intervenção na Estrada do Dique se dão pela BR 304, após a ponte Juscelino Kubitschek, sendo esse o principal para quem transita por fora da área urbana da cidade. Os demais acessos são por vias internas, a saber:

- Rua José de Alencar (via de estruturação central): início dos acessos na porção sul do dique, apresenta pavimentação, porém com necessidade de manutenção urgente;
- Rua Teófilo Pinto II, com pavimentação em paralelepípedo apenas na região mais próxima à Estrada do Dique, também necessitando manutenção;
- As quatro ruas que se seguem são perpendiculares à rua Maria Isaura e se encontram sob as mesmas condições precárias: não possuem nomenclatura oficial, não apresentam pavimentação nenhuma, mas possuem residências.
- Travessa Coronel Valente (via local), possui pavimentação em pedras, necessitando de manutenção;
- Rua sem nome oficial no bairro Nossa Senhora de Fátima, sem pavimentação e com necessidade de manutenção da massa vegetal existente, apesar de ser uma via localizada em uma das regiões mais abastadas da cidade;
- Também sem denominação, e localizada no bairro Nossa Senhora de Fátima, a via não possui pavimentação nenhuma, nem edificações, apenas lotes privados vazios;
- Rua Marechal Deodoro' (via local): a via de acesso que se encontra em melhores condições de uso, possui pavimentação em paralelepípedo e uma aparente manutenção.
- O acesso norte à área de intervenção é bastante danificado, sem manutenção e no período chuvoso fica quase intransitável.

## Uso e ocupação do solo



Imagem 12: Mapa de uso e ocupação da área de intervenção  
Fonte: elaborado pela autora

Como é possível perceber no mapa acima, os usos no entorno são majoritariamente residenciais, com exceção de alguns lotes vazios, e algumas áreas de uso institucional.

As áreas às margens do rio, remanescentes dos limites do dique, se configuram como espaços urbanos desvalorizados em razão da possibilidade de alagamentos, e são ocupadas por assentamentos urbanos irregulares e bastante precários.

Os usos do solo aqui analisados refletem o processo antigo que a ribeira vem sofrendo, de ocupação irregular de suas margens. Segundo o zoneamento do PDDU, a área se encontra em trecho de preservação permanente, devendo ser conservado. Porém, muitas construções foram ali alocadas dada a falta de fiscalização por parte do governo municipal, bem como a desvalorização da região por conta do histórico já mencionado de desenvolvimento da cidade “de costas” para o rio.



Imagem 13: Evolução da ocupação na margem do rio (2003, 2010 e 2018)  
Fonte: Google Earth

Essa ocupação facilmente comprovada nas imagens acima, gera problemas relacionados à qualidade de vida dos moradores, pois sem infraestrutura adequada, as moradias acabam alagadas quando da elevação do nível do rio, e findam devolvendo para ele materiais e dejetos que não deveriam ser despejados na natureza.

A maioria das edificações são de uso residencial e se encontram em condições construtivas inadequadas, porém já evoluíram ao longo dos anos de meras construções rudimentares com madeira, para construções com paredes de tijolo cerâmico e cobertura com telhado em telha cerâmica. Segundo funcionário da prefeitura municipal, o acesso a esses moradores é difícil, o que atrapalha as pesquisas sociais do município, que não possui dados relativos ao número de famílias ou condições de vida das mesmas.



Imagem 14: Estado construtivo das edificações à beira rio  
Fonte: acervo pessoal

Outro problema recorrente é a definição dos lotes por meio de muros, sendo os mesmos de propriedade da União, não poderiam ser privados da população em geral.



Imagem 15: Lotes definidos por muros  
Fonte: acervo pessoal

De uso comercial merecem destaque os três estabelecimentos que se valem do potencial paisagístico do rio Jaguaribe, o qual passou a fazer sucesso entre os cidadãos aracatienses nos últimos anos. Os restaurantes oferecem um cardápio com peixes e crustáceos como cargo chefe, atraindo famílias principalmente no final de semana com suas programações.



Imagem 16: Restaurante Mestre Eudes  
Fonte: acervo pessoal



Imagem 17: Porto Cabeção Bar  
Fonte: acervo pessoal



Imagem 18: Bar Entre Amigos  
Fonte: acervo pessoal

Um uso histórico e que se mantém até hoje nessa região, são as oficinas de barco e montagem de manzuás (espécie de armadilha utilizada na atividade pesqueira). Ocupam um espaço relativamente grande e merecem destaque pois fazem parte da economia da cidade, contudo aparentam desorganização, poluindo a visual da ribeira. Há ainda usos públicos, com equipamentos criados pela própria população, sem apoio governamental. Há um rudimentar campo de futebol e uma pista para treinamento de alunos que se encontram fazendo autoescola para obter o direito de trafegar de motocicleta.



Imagem 19: Barracão de manutenção dos barcos pesqueiros  
Fonte: acervo pessoal

Faz-se necessário mencionar também os usos da própria avenida, onde a população costuma fazer caminhadas pela manhã e no final da tarde, além dela ser via de saída da cidade em direção à BR 304, sem que seja necessário percorrer pelo centro. Vale ressaltar que o estado de conservação não é dos melhores, estando o passeio em alguns pontos danificado, bem como a iluminação pública que gera insegurança durante o período da noite.



Imagem 20: Rua do dique  
Fonte: acervo pessoal



Imagem 21: Estado de conservação da Rua do dique  
Fonte: acervo pessoal



Os vazios da região em estudo também merecem atenção, pois são lotes privados que não estão cumprindo sua função social de propriedade, em contrapartida, existem muitas moradias extremamente prejudicadas pela sua localização próxima ao rio. Esses terrenos vazios poderiam ser alvos de projetos em parceria público-privada com o objetivo de realocar essas famílias para locais seguros e com infraestrutura adequada.



Imagem 22: Vazios na área de intervenção  
Fonte: acervo pessoal

### Plano Diretor De Desenvolvimento Urbano De Aracati

Na legislação municipal a área de intervenção está localizada na macrozona de conservação ambiental – MZCA, a qual subdivide-se em quatro zonas, sendo destas a Zona de Preservação Permanente a que leva-se em conta no desenvolvimento dos projetos na ribeira leste do Jaguaribe.

Segundo o PDDU, a ZPP compreende as áreas cujas características de seus componentes físicos, ambientais e paisagísticos as qualificam como não edificante de acordo com a Lei federal nº. 4.771, de 15 de setembro de 1965, que dispõe sobre o Código Florestal, salvo quanto ao uso para instalação de equipamentos de lazer e atividades estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município, que instaura o seguinte em seu capítulo 11:

§ 1º. Consideram-se Áreas de Preservação Ambiental da cidade de Aracati, para efeito desta lei, as faixas correspondentes a 200m (duzentos metros) de largura para cada lado a partir do nível mais alto da margem ao longo do rio Jaguaribe.

Contudo, vale ressaltar que para uma cidade do porte de Aracati, esta extensão de 200 metros de margem se torna obsoleta, uma vez que a ribeira vem sendo ocupada desde a criação da vila do Aracati, conforme mencionado nos capítulos anteriores.

Ainda na LUOS, o capítulo 12 refere-se aos usos permitidos em áreas de proteção ambiental, a saber: atividades de pesca e aquicultura; silvicultura, plantio, replantio e manutenção de matas; floricultura; cultura de sementes e mudas; horticultura, cultura de condimentos e aromáticos medicinais; fruticultura; apicultura; camping; parques verdes; horto florestal; aquário; esportes náuticos.

Há ainda uma menção sobre as áreas que já estavam ocupadas com usos e atividades inadequados quando a lei ainda não havia sido promulgada, que é o caso da região do projeto. A estas ficam proibidas quaisquer mudanças de uso e/ou acréscimo na área construída e impermeabilizada.

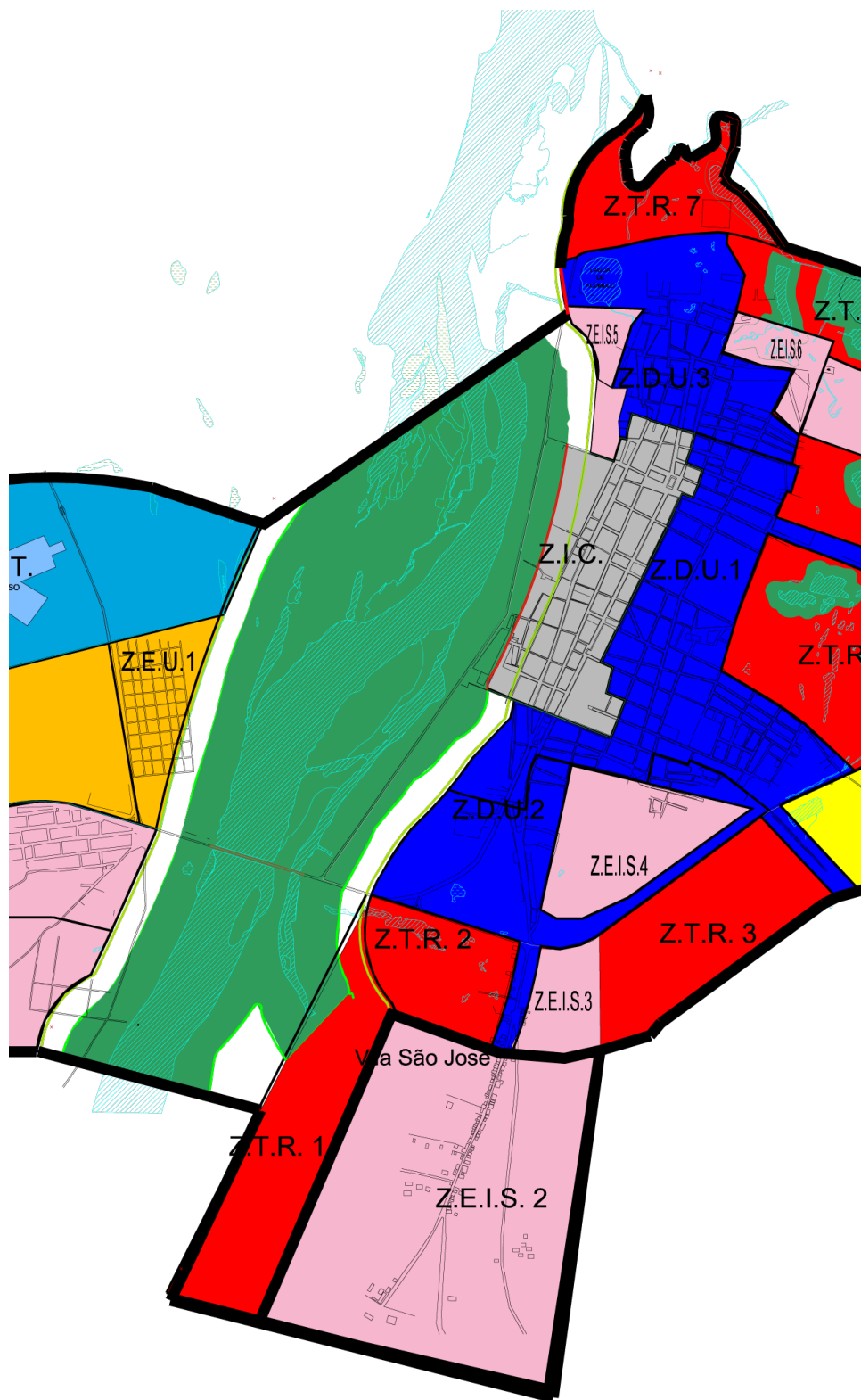


Imagem 23: Trecho de mapa de zoneamento urbano de Aracati  
 Fonte: Prefeitura Municipal de Aracati





04

Referências projetuais



## Urbanização da margem esquerda do Rio Acaraú – Sobral, CE

O projeto foi resultado de um concurso público de anteprojetos a nível nacional promovido pela Prefeitura Municipal de Sobral e pelo IAB - Instituto dos Arquitetos do Brasil, com a justificativa de requalificar urbanisticamente uma área de significação histórico-cultural que sofria um processo de degradação. No ano 2000, o edital lançado propunha um programa de necessidades a ser desenvolvido pelos concorrentes que incluía:

- anfiteatro descoberto para 500 pessoas;
- passeio público com pavimentação permeável, além de área não pavimentada com vegetação de forração, bancos coletivos e postes de iluminação;
- parque infantil, com mobiliário de lazer para as crianças
- duas quadras poliesportivas nas dimensões oficiais para os principais esportes com pavimentação em concreto;
- campo de futebol com piso em grama natural e dimensões máximas correspondentes aos oficiais;
- espaço descoberto para comercialização de produtos artesanais com área mínima de 3.000 m<sup>2</sup> e pavimentação permeável.

A proposta vencedora foi a do escritório Nelson & Campelo Arquitetos Associados e apresentou como premissa a contribuição para a integração da área ribeirinha com a área edificada, procurando não descaracterizar a implantação tradicional da cidade “de costas” para o rio. Além disso, busca uma utilização do rio como equipamento de lazer, esportes e cultura, sugerindo locais estratégicos para pontos de convívio, belvederes, espaços cívicos e de lazer.

A partir disso, definiu-se um zoneamento que dividia a área em três trechos distintos:

O primeiro trecho ia da ponte José Euclides ao limite noroeste da linha do tombamento, onde foram propostas a criação de uma enseada para prática de esportes aquáticos; a construção de um pequeno farol, que funciona como um marco visual que deixa claro o início da área de urbanização; áreas para estacionamento de veículos e embarque e desembarque de embarcações; havia ainda a previsão de uma escola de esportes aquáticos, ancoradouro, lanchonetes,

bares, equipamentos urbanos, todos ligados pela mesma coberta; além de um playground para as crianças.

O segundo era o trecho central, sob proteção federal, era necessária uma articulação com a área tombada pelo IPHAN, gerando um tratamento simples, preservando a vegetação da margem do rio e o casario existente. Nos extremos, que coincidiam com os limites da poligonal de proteção, foram locados marcos referentes ao passado e à atualidade de Sobral, a Esplanada Cívica e o Marco do Tombamento e, o terceiro trecho vai do limite nordeste da linha de tombamento até a ponte Othon de Alencar.

A intervenção em questão é tratada como um desvio dos projetos na cidade de Sobral, pois representa claramente a transformação de uma imagem de espaço deteriorado, para uma imagem de regeneração de uma área intimamente ligada à história do município. (NASCIMENTO, 2008). Para o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), o qual fazia parte da elaboração do concurso, o projeto era exemplar, pois atendia aos requisitos formais e de uso do espaço, articulando bem o passado e o presente.

Críticas dos cidadãos usuários do projeto se enquadram em torno da pouca valorização da massa edificada anteriormente existente, ocupada por moradias de pessoas de baixa renda que utilizam o rio como meio de subsistência, onde houve desapropriações totais ou parciais com o objetivo de viabilizar o projeto vencedor.

Um dos grandes benefícios do projeto foi a abertura da vista do rio que a cidade não desfrutava, além da recuperação de um extenso número de edificações arruinadas, processo que gerou uma valorização imobiliária dos imóveis situados nas duas margens. Tal processo modificou a relação da cidade com o rio, com a possibilidade de anulação de uma das características mais marcantes das antigas cidades cearenses, que era o fato de estar “de costas” para o rio Acaraú, que durante o período colonial era um local insalubre e, que agora com essa intervenção é considerado um elemento de qualidade urbana, o que já começa a ser reproduzido em outras cidades do Ceará.

A margem do rio Acaraú em Sobral traz características extremamente semelhantes com a ribeira leste do Jaguaribe em Aracati, dado o seu contexto histórico de importante via de escoamento durante o Brasil colônia, tendo a cidade se desenvolvido de costas para o rio, conforme Aracati, bem como o fato de ter um sítio histórico tombado nos limites da intervenção.





Imagem 24: Vista geral da obra de urbanização da margem esquerda do rio Acaraú, tendo em primeiro plano o Marco do Tombamento.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Sobral.



Imagem 25: Vista geral da obra de urbanização da margem esquerda do rio Acaraú  
Fonte: <http://sobraleboatos.blogspot.com/2013/06/sobral-e-cidade-mais-desenvolvida-do.html>  
acesso em dezembro 2019

## Plano conceitual do Parque Urbano da Orla do Guaíba – Porto Alegre, RS

Localizado em Porto Alegre, o rio ou lago Guaíba mantém uma relação contraditória com a cidade. Apesar dos habitantes possuírem laços estreitos com o curso d'água, alguns ainda se pegam no debate sobre o Guaíba ser um rio ou um lago. Além disso, a região central da cidade se desenvolveu dando as costas para a frente de água, processo semelhante ao ocorrido em Aracati e Sobral, por exemplo. Contudo, em Porto Alegre esse fenômeno só começou na década de 1970, com a construção do muro da Avenida Mauá, parte do sistema de proteção contra cheias, e a desativação progressiva do porto fluvial. (PAESE, 2018).

Com a intervenção de 56,7 ha ao longo de 1,5 quilômetros, o Parque Urbano da Orla do Guaíba é um projeto do arquiteto e urbanista Jaime Lerner proposto pela prefeitura, com o objetivo de devolver para a cidade o uso e apreciação de um dos seus mais preciosos patrimônios naturais, que é a orla do lago, nas palavras do arquiteto em seu website. Com a implantação do parque, cria-se um ponto de encontro qualificado para seus 1,5 milhões de habitantes. Constitui um projeto de regeneração urbana e ambiental que gerou efeitos sociais, econômicos e ambientais, conectando as pessoas a cultura, história e natureza.

O programa traz elementos que valorizam o entorno através do crescimento do turismo, especulação imobiliária e recuperação do meio ambiente. Trata-se de um projeto de integração entre o natural e o construído, permitindo que os usuários se reúnam e usufruam do espaço equipado com bares, cafés, áreas esportivas, sanitários, entre outros. Segundo o autor do projeto, “o que antes onerava o município se torna um ativo importante, um elemento de sustentabilidade, reduzindo custos e agregando valor.”

Utilizando concreto, vidro, madeira e aço em seus acabamentos naturais, o projeto tira partido da topografia para acomodar a infraestrutura necessária e criar pontos de contemplação da paisagem. Suas formas curvas, possíveis por conta da plasticidade do concreto estão relacionadas ao movimento das águas.

A iluminação é peça chave da solução, pois durante o dia, a luz natural reflete no Guaíba e chama atenção, ao anoitecer, o projeto luminotécnico foi idealizado para gerar a aparência de um céu estrelado.

O projeto paisagístico busca reintroduzir espécies nativas, promovendo sua regeneração, ao mesmo tempo que procura respeitar a vegetação nativa remanescente ao implantar os elementos construídos ao seu redor.

Semelhante a Aracati e Sobral, a área também apresenta um patrimônio construído – o Centro Cultural do Gasômetro, o Cais Mauá e o Centro Cívico, os quais ganham nova visibilidade com o projeto.

Com a união de arquitetura, paisagismo e luminotécnica, além da gama de atividades, o Parque Urbano da Orla do Guaíba demonstra como a associação de ambiente natural e construído pode ser possível.



Imagem 26: Vista geral do Parque Urbano da Orla do Guaíba  
Fonte: Escritório Jaime Lerner





05

Parque Brisa do Jaguaribe



## Diretrizes projetuais

O projeto se trata de uma requalificação urbana da ribeira do Jaguaribe em Aracati, Ceará, conforme mencionado. A área já foi alvo de várias iniciativas por parte das diferentes gestões da prefeitura, contudo nenhuma teve a eficácia de trazer para a região o uso adequado e eficiente de todo o seu potencial paisagístico. E é a isso que se propõe esse trabalho.

Como premissa tem-se a ligação do meio natural e construído, de forma que eles convivam em harmonia, gerando um espaço com infraestrutura de qualidade e que aproveite todas as possibilidades de visual, proporcionando espaços de lazer, esporte, cultura, e que contribua para a movimentação da economia local, além de promover a preservação do meio ambiente e do sítio histórico tombado.

Vale ressaltar que o dique de contenção circunda a cidade inteira, mas aqui optou-se por trabalhar na área com maior potencial paisagístico, dada à proximidade com o núcleo do sítio histórico, os acessos facilitados e os usos já existentes. Contudo, no futuro pode ser interessante a geração de um plano de ação que possa ser reproduzido em quase toda a extensão da avenida beira rio.

O projeto parte do desenvolvimento de uma cobertura que sai do nível do passeio mais acima e avança em formas orgânicas, ora como mirante (com a proteção de mobiliário urbano), ora como praça suspensa na avenida beira rio. Aproveitando a diferença de 3,4 metros de altura entre o nível da margem e o nível do dique, a grande cobertura faz uma conexão entre as duas cotas, por funcionar também para abrigar o mercado dos peixes e os restaurantes do polo de lazer e gastronomia que se concentram na margem do rio. Além da porção coberta, tem-se também um grande parque linear, com opções de passeio e contemplação, com uma grande massa verde de carnaúbas, espécie tão característica da região.

## Decisões projetuais

### Remoções

Para dar lugar ao Parque Brisa do Jaguaribe, se faz necessário realizar-se remoções de edificações em áreas ambientalmente frágeis, àquelas que se encontram nas margens do Rio Jaguaribe, considerado pelo PDD municipal, uma Zona de Preservação Permanente.

Além de garantir a recuperação ambiental da margem do rio, essa ação melhora a qualidade construtiva das edificações, uma vez que elas podem ser realocadas para lotes vazios nos arredores do corpo d'água, já que a maioria dos moradores utiliza atividades relacionadas ao rio como meio de sobrevivência. Foram removidos 47 domicílios, considerando a média de moradores em domicílios particulares ocupados, chegou-se ao número de 164 habitantes que precisariam ser realocados.

Em relação aos três estabelecimentos de lazer e gastronomia que serão removidos, seus proprietários terão prioridade no momento de decisão das posses dos novos bares e restaurantes alocados no complexo.

Sobre o barracão de montagem e manutenção dos barcos, localizado bem no centro da Avenida Beira-Rio, este sendo de propriedade privada (mesmo que os terrenos de margem de corpo d'água sejam de posse da União), foi realocado para a porção mais ao sul da avenida, visto que se encontra mais próximo ao acesso à BR 304, por onde ocorre o traslado de carros de grande porte, sem que haja necessidade dos mesmos percorrerem a avenida paisagística, que agora será requalificada.



Imagem 27: Mapa de remoções  
Fonte: elaborado pela autora.





Imagem 28: Moradia às margens do Rio Jaguaribe.  
Fonte: acervo pessoal.



Imagem 29: Edificações às margens do Rio Jaguaribe.  
Fonte: acervo pessoal.

## Fluxos

Como vias estruturantes do fluxo de chegada à via paisagística Avenida Beira Rio e de ligação com o núcleo histórico tombado, foram escolhidas:

- Rua José de Alencar, via de estruturação central, marca o início da intervenção. Liga o Polo de Lazer Farias Brito e a Praça Cruz das Almas, recentemente entregues à população, ao Parque Brisa do Jaguaribe. As atividades do polo de lazer podem ser incorporadas, contemplando o programa de necessidades no que diz respeito ao esporte, sem que haja necessidade de locação de quadras ou arenas próximas ao rio.
- Travessa Senhor do Bonfim, via local escolhida pela proximidade com a Igreja de Nosso Senhor do Bonfim, que faz parte do conjunto histórico tombado.
- Rua Barão de Messejana, via local, situada bem no centro da intervenção e conseqüentemente do conjunto tombado. Interliga o Instituto do Museu Jaguaribano, antiga casa do Barão de Aracati ao parque aqui proposto.
- Via Projetada 1, também via local, liga a Casa de Câmara e Cadeia e a Praça Dr. Leite à Avenida Beira Rio.
- Rua Marechal Deodoro, via local, de maior largura e conseqüente fluxo de automóveis, demarca o fim do Parque Brisa do Jaguaribe, interligando-o à Praça Dom Luís e mais à frente à praça da Igreja Matriz.

Todas as vias aqui descritas serão alvo de requalificação, adequando-as ao novo desenho urbano da área, usando de elementos como nova pavimentação, arborização e regularização de seus passeios, além de estratégias de diminuição da velocidade dos automóveis, garantindo dessa maneira a mobilidade e a acessibilidade priorizando o pedestre.

A Rua Coronel Alexanzito, via de estruturação central, também contará com obras de requalificação, visando melhorar a infraestrutura, dentro dos padrões estabelecidos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para a área tombada.

## Masterplan

### LEGENDA

- 1 Setor 1 (quiosques + mercado dos peixes)
- 2 Acessos verticais (escadas e rampas)
- 3 Setor 2 (quiosques + restaurantes)
- 4 Setor 3 (quiosques + lanchonetes)
- 5 Setor 4 (área livre para feiras)
- 6 Setor 5 (quiosques + restaurantes)
- 7 Parque linear
- 8 Piers
- 9 Estacionamento
- 10 Vazio para realocação de domicílios
- 11 Praça Cruz das Almas
- 12 Polo de Lazer Farias Brito
- 13 Igreja de Nosso Senhor do Bonfim
- 14 Instituto do Museu Jaguaribano
- 15 Teatro Francisca Clotilde
- 16 Casa de Câmara e Cadeia
- 17 Praça Dr. Leite
- 18 Praça Dom Luís
- 19 Rua José de Alencar
- 20 Travessa Senhor do Bonfim
- 21 Rua Barão de Messejana
- 22 Via Projetada 1
- 23 Rua Marechal Deodoro
- 24 Rua Coronel Alexanzito (Rua Grande)
- 25 Avenida Beira Rio (rua do dique)



## Programa de necessidades

“Os parques urbanos são resultados da demanda de espaços de recreação e lazer no interior dos tecidos das cidades. São espaços livres, públicos, estruturados por vegetação e dedicados ao lazer da massa urbana.” (MACEDO, 2002)

Partindo desse pensamento, o Parque Brisa do Jaguaribe conta com um programa de necessidades que procura suprir as demandas dos aracatienses que há muito tempo esperam por um projeto que valorize a conhecida rua do dique.

Conforme fora mencionado anteriormente, o parque se desenvolve a partir das formas orgânicas de uma grande cobertura construída em concreto, com o apoio de pilares e vigas, que abriga embaixo dela uma série de equipamentos e acima funciona como uma extensão do passeio.

Iniciando pelo Mercado dos Peixes, a área concentrada no nível da ribeira abriga boxes, que servirão de pontos de venda dos pescados e mariscos que chegam à região por meio dos barcos que ali atracam. Havendo ainda a possibilidade de se servir a refeição pronta, dados os equipamentos disponíveis na cabine.

O programa conta também com uma série de estabelecimentos comerciais de cunho gastronômico, visto que a culinária dos pescados e mariscos é bastante presente no cotidiano da cidade. Os mesmos estão distribuídos mediante as formas orgânicas mais proeminentes da cobertura - passeio, bem como os fluxos provenientes das vias estruturantes.

Por se tratar de um parque urbano de tamanho considerável e que comportará diversos tipos de atividades de lazer, as curvas também abrigam banheiros públicos equipados para receber o fluxo de pessoas que irão passar pelo parque diariamente.

No nível da água, conta-se com píers flutuantes que terão as funções de atracadouros públicos para embarcações de pequeno porte e também como uma espécie de praça que avança rio adentro, convidando o usuário a apreciar a vista e contemplar a natureza em volta.

Os espaços vagos (sem estabelecimentos comerciais) abaixo da cobertura são de uso coletivo, podendo ser utilizados com o intuito de promover eventos

temporários, como feiras.

As próprias escadarias, dada a sua magnitude, podem ser usufruídas de maneira livre, não só como uma forma de acesso vertical, mas também como espaços de estar e contemplação. Outro uso proposto seria o de anfiteatro, na medida que existe a possibilidade de montagem de estruturas de palcos provisórias.

Na porção superior do parque, onde a cobertura vira uma extensão do passeio, também temos estabelecimentos comerciais, os quiosques, projetados para serem utilizados como pequenas lanchonetes e fontes de informação turística, empregando a população aracatiense e auxiliando na manutenção do próprio parque. Na cobertura dos quiosques estão os reservatórios de água que abastecerão todos os restaurantes, lanchonetes e boxes do mercado dos peixes, visto que tem-se uma quantidade considerável deles ao longo do parque.

A avenida beira rio se transformará numa via paisagística, com nova pavimentação, arborização, ciclofaixa e utilização de estratégias de redução de velocidade para os veículos, de maneira que o pedestre seja priorizado.

Os estacionamentos para veículos automotores como carros e motocicletas dos usuários do parque, bem como ônibus de passeio que por ventura venham a visitar o circuito Brisa do Jaguaribe - Rua Grande estarão locados em lotes vazios, os quais não estão cumprindo a função social de propriedade.

Sobre a infraestrutura, a avenida Beira Rio será dotada de postes de iluminação com altura diferenciada, com o objetivo de fornecer luminosidade na porção inferior e superior, garantindo a segurança dos usuários e a consequente utilização de todos os setores do parque durante o dia inteiro.

Além dos mobiliários e equipamentos específicos, o Parque Brisa do Jaguaribe também conta com itens comuns de parques urbanos, como lixeiras, totens de percurso (com indicações de direcionamento), postos policiais, todos com o objetivo de preservar e assegurar o pleno funcionamento do parque.

Nos espaços ociosos que restarão quando da locação de todos os itens do programa abaixo da grande cobertura, estarão localizadas academias coletivas e outros equipamentos que incentivem a utilização consciente do lugar.

Para facilitar a análise do parque como um todo, optou-se por dividi-lo em cinco setores, que serão analisados a seguir, os quais são referentes às formas curvas de sua cobertura e os fluxos originados pelas vias estruturantes.

## Setor 1 - Mercado dos Peixes

O setor 1 - Mercado dos Peixes é o marco inicial do Parque Brisa do Jaguaribe e fica a uma distância de aproximadamente 90 metros da margem do rio. O acesso é direto por meio da Rua José de Alencar, que é a via estruturante que interliga o parque diretamente ao Polo de Lazer Farias Brito.

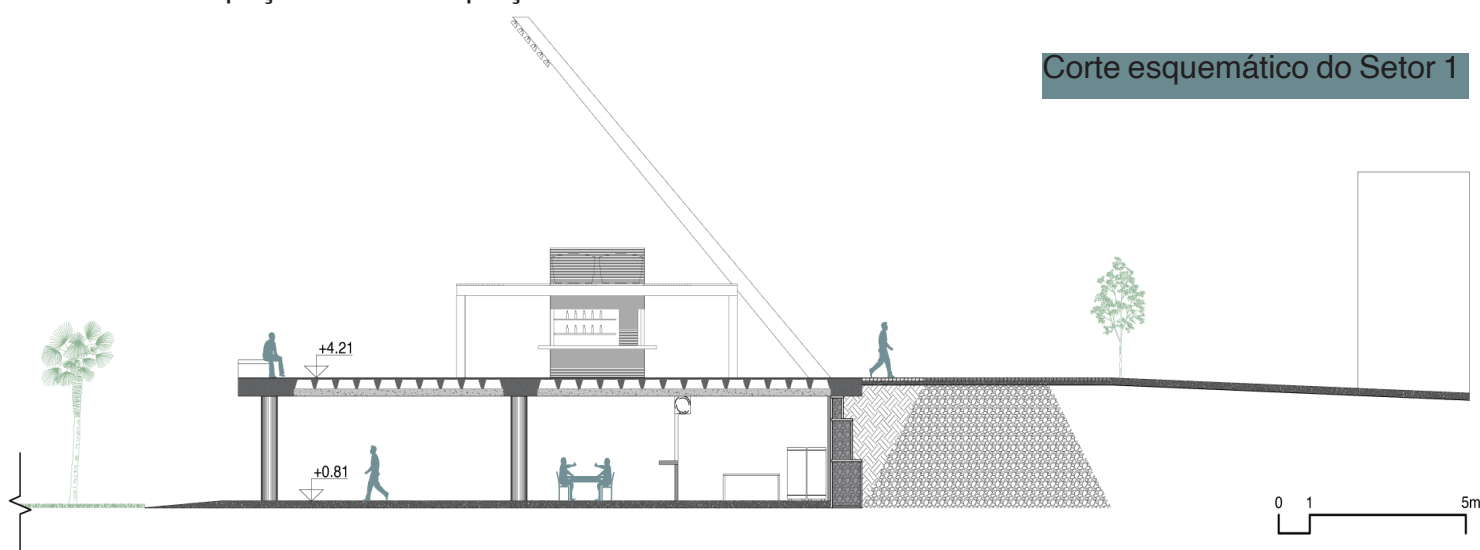
No nível superior, encontram-se três quiosques, equipados para serem utilizados como lanchonetes, e em sua coberta, um total de quatro reservatórios de água com mil litros cada.

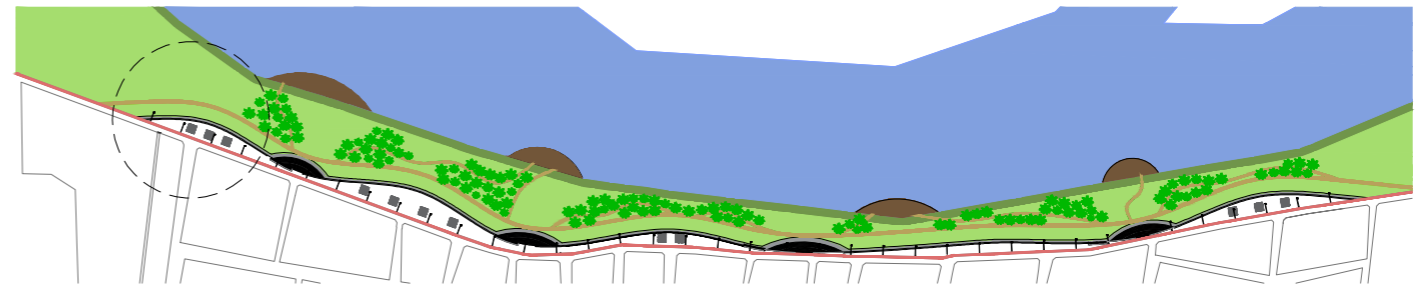
No nível inferior encontra-se o Mercado dos Peixes. A criação deste equipamento é consequência de uma demanda que surge nos momentos em que os barcos pesqueiros chegam carregados após passar dias navegando. Ali acontece hoje, de maneira desordenada a venda do animal fresco, recém chegado da pesca. Visando essa atividade frequente, optou-se por locar nesse setor os boxes para venda de pescados e mariscos.

O Mercado dos Peixes conta com a estrutura de dez cabines de dimensão de 25 m<sup>2</sup>, equipadas para armazenamento e venda do insumo, bem como se surgir o desejo de vendê-lo como prato, também há a possibilidade de se habilitar uma cozinha dentro do box. Na frente dos boxes, há um grande espaço reservado para dispor mesas e cadeiras conforme for a demanda dos estabelecimentos que dividirão aquela região.

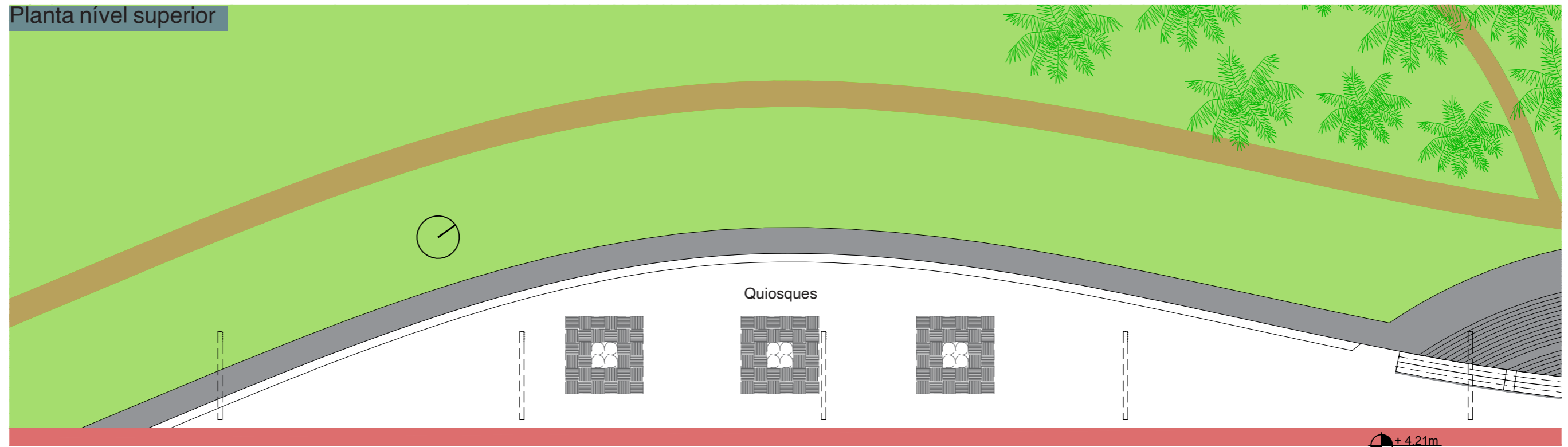
Ao lado das cabines encontram-se os banheiros públicos de uso coletivo, construídos com materiais que suportem o alto tráfego e a constante utilização por grupos de pessoas.

Como os demais espaços cobertos, o setor 1 conta com um belo visual do Parque, bem como do próprio Rio Jaguaribe, além de estar mais próximo a um dos píers flutuantes, os quais contarão com atividades de lazer aquáticas e espaços de contemplação da natureza.

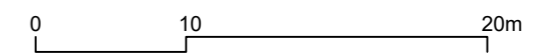
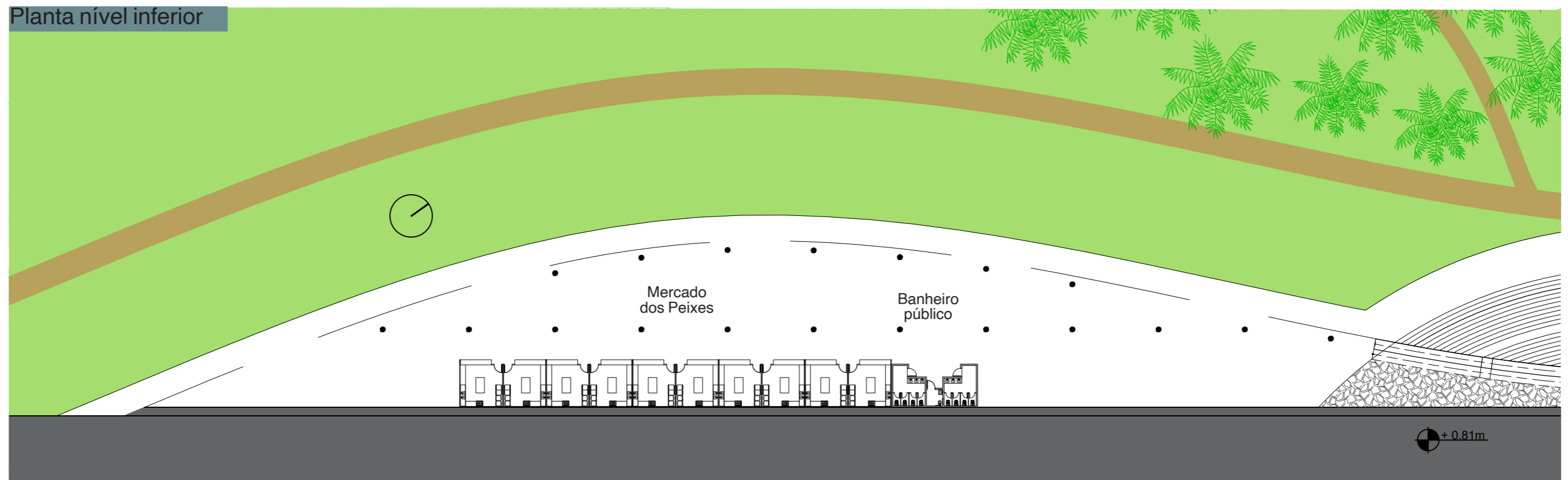




Planta nível superior



Planta nível inferior



## Setor 2 - Restaurantes

O setor 2 - Restaurantes é localizado na área de maior disponibilidade de espaço e fica a uma distância de aproximadamente 95 metros da margem do rio. O acesso é feito pela Travessa Senhor do Bonfim, que direciona o fluxo pela rua da Igreja de mesmo nome, no início da conhecida Rua Grande.

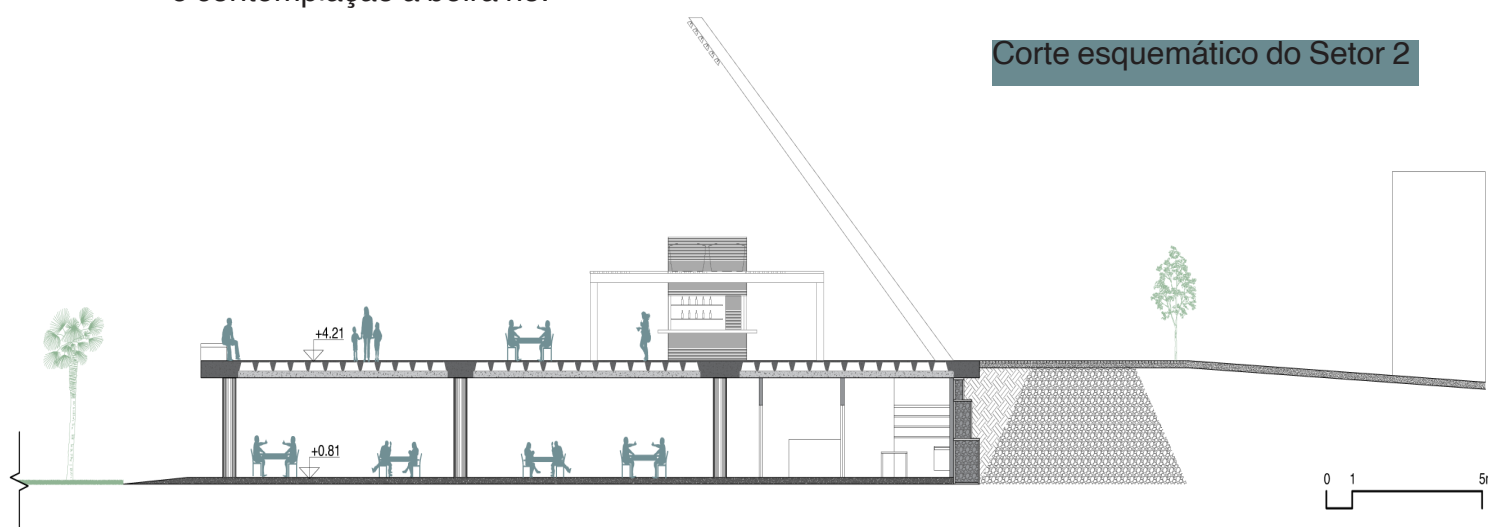
No nível superior, por dispor de mais de 150 metros lineares, nessa região foram locados quatro quiosques, exatamente iguais aos do setor 1, com o mesmo arranjo de reservatórios de água na cobertura.

No nível inferior, encontra-se o maior conjunto de estabelecimentos gastronômicos. Em um total de 8 restaurantes, com aproximadamente 75m<sup>2</sup> cada um, há uma região interna com bar, uma cozinha e até mesmo um banheiro privativo para uso interno dos funcionários, além dos espaços de armazenamento de insumos e preparação de alimentos. À frente desse pequeno complexo ficam dispostas mesas e cadeiras para uso dos clientes, proporcionando sempre a visual do parque e do Rio Jaguaribe.

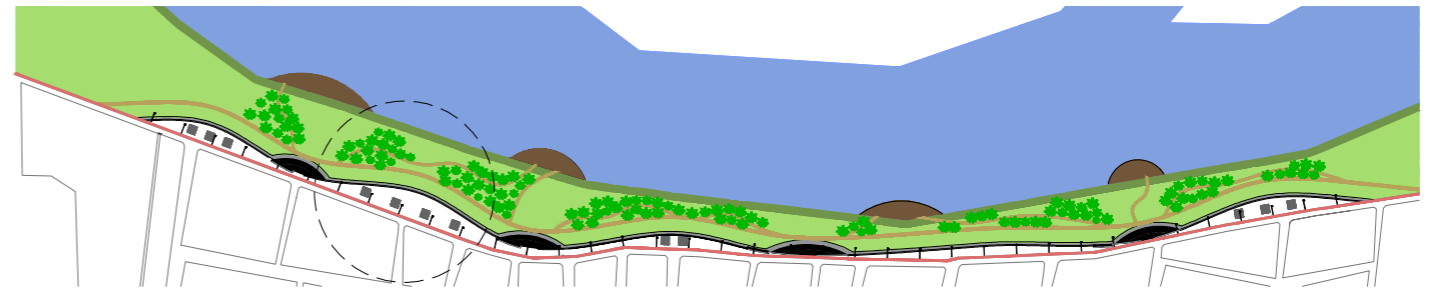
Vale ressaltar que na escolha dos proprietários de cada estabelecimento deste tipo, terão prioridade os cidadãos que tiveram seus restaurantes retirados de seus locais de origem em zona de preservação.

Ao lado dos restaurantes, igualmente ao setor 1, encontram-se os banheiros públicos, de mesma materialidade dos anteriores.

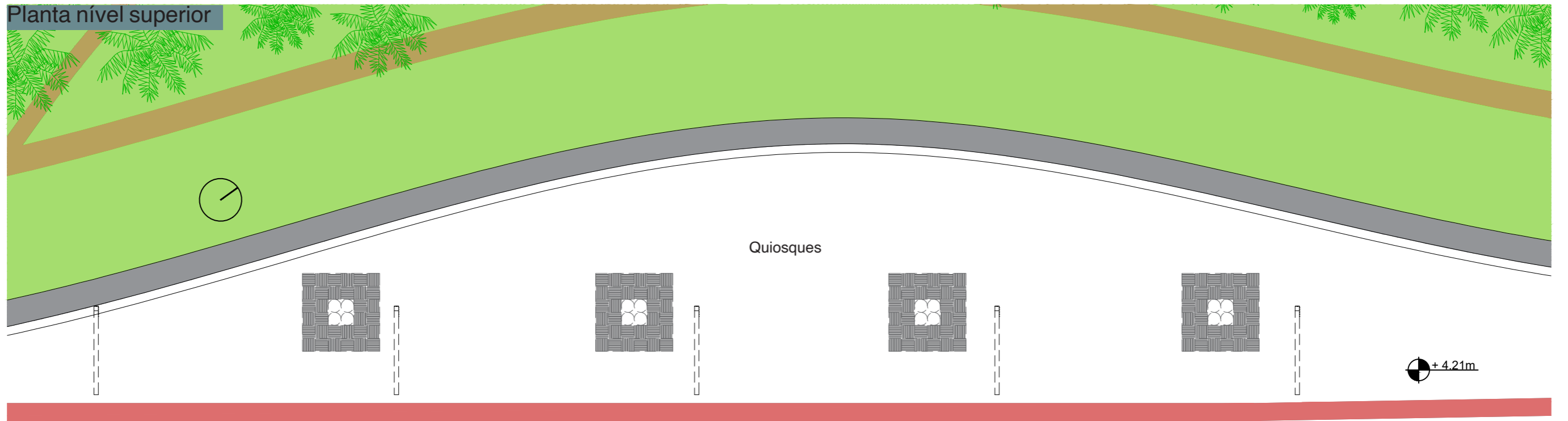
Aqui também encontra-se mais um píer flutuante com atividades de lazer e contemplação à beira rio.



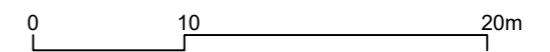
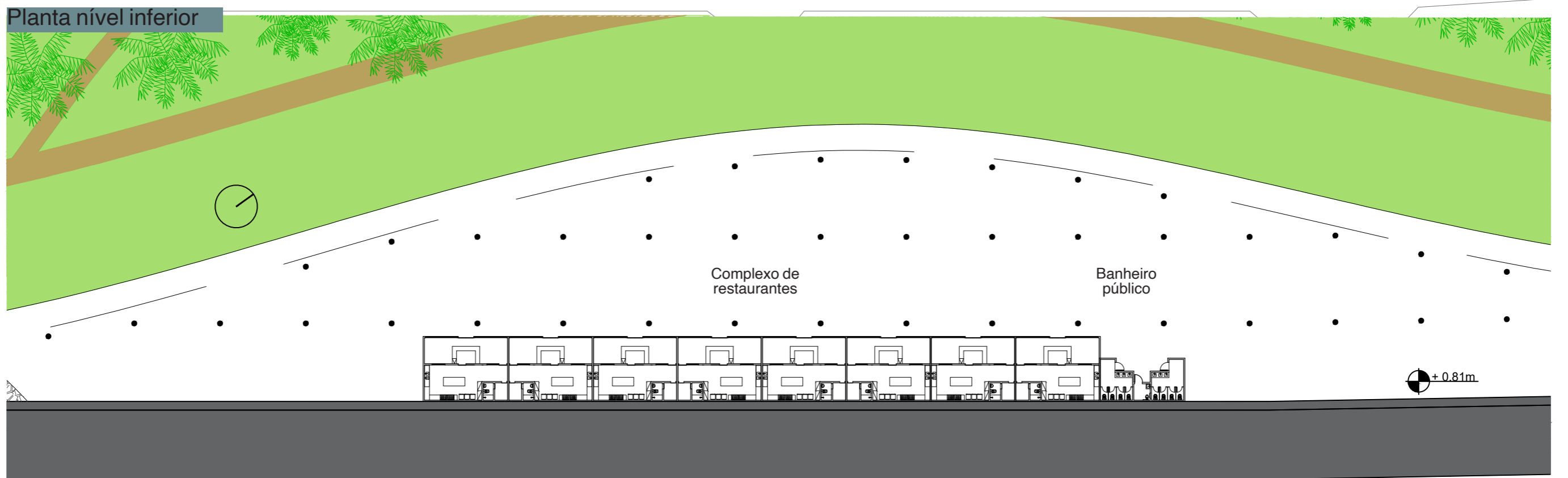




Planta nível superior



Planta nível inferior



## Setor 3 - Lanchonetes

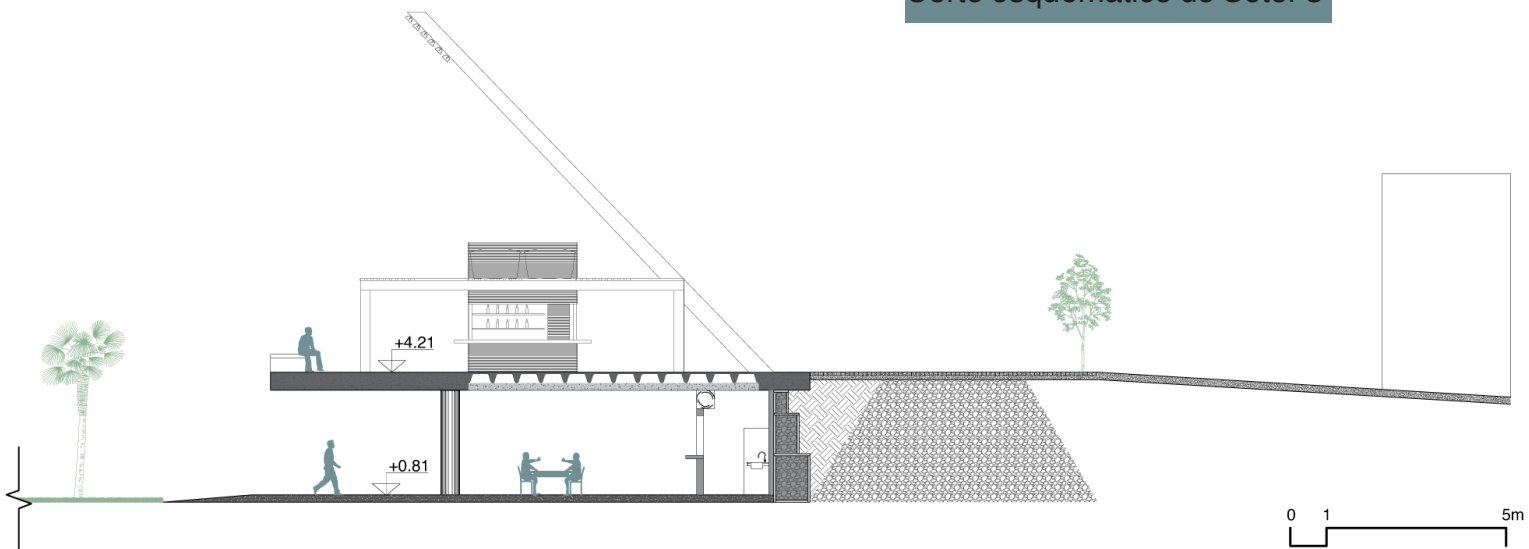
O setor 3 - Lanchonetes dispõe de menor espaço transversal que os anteriores. Contudo, é o centro do Parque Brisas do Jaguaribe, por conta de sua localização equivalente ao Museu Jaguaribano, cuja via de acesso é a Rua Barão de Messejana.

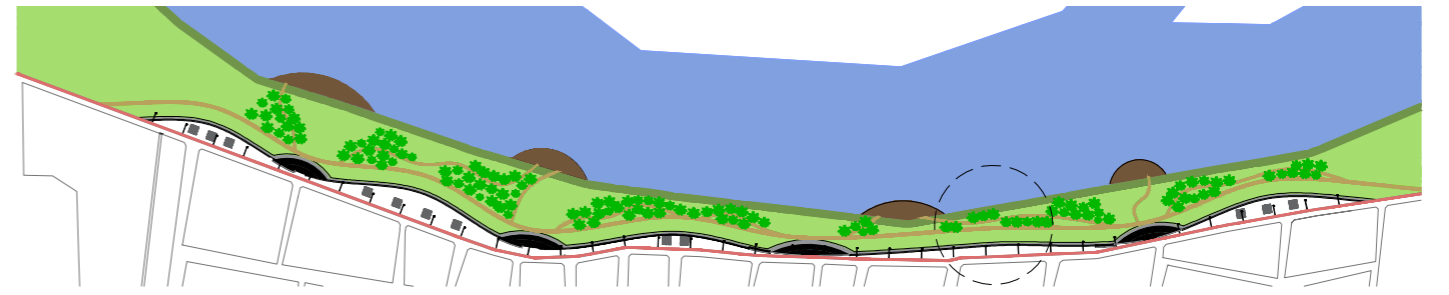
Na porção superior, encontram-se dois quiosques também com mesma linguagem e reservatórios de água dos anteriores.

No piso inferior, a estrutura que fica a aproximadamente 60 metros da margem do rio, acomoda 10 lanchonetes com área de 6,25 m<sup>2</sup> cada uma, com a possibilidade de disposição de mesas e cadeiras para os clientes.

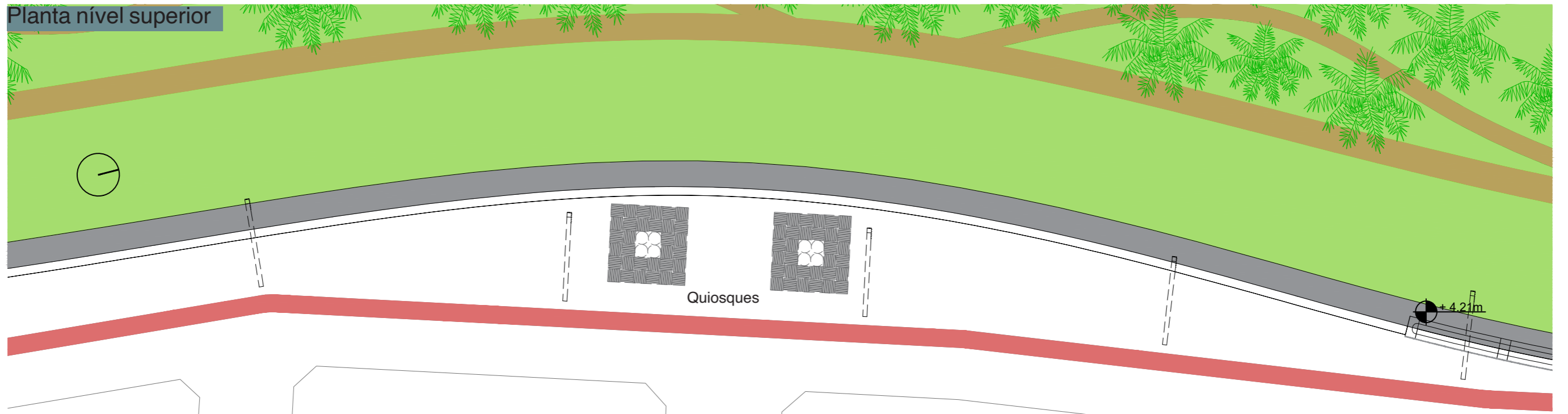
Nesse setor, não há banheiros públicos.

Corte esquemático do Setor 3

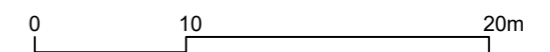
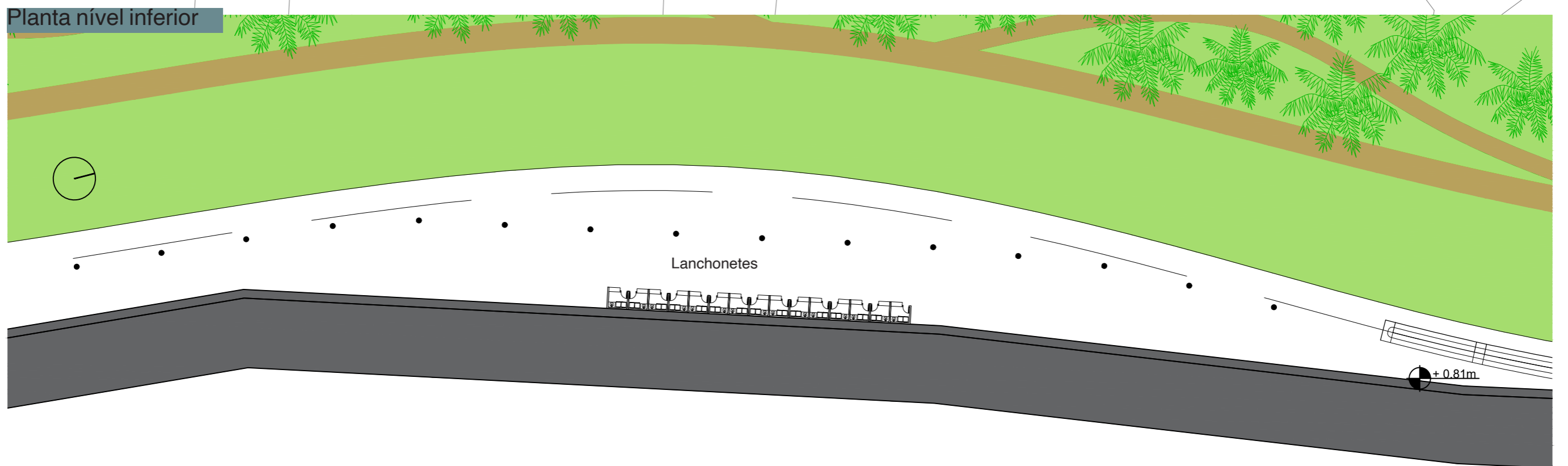




Planta nivel superior



Planta nivel inferior

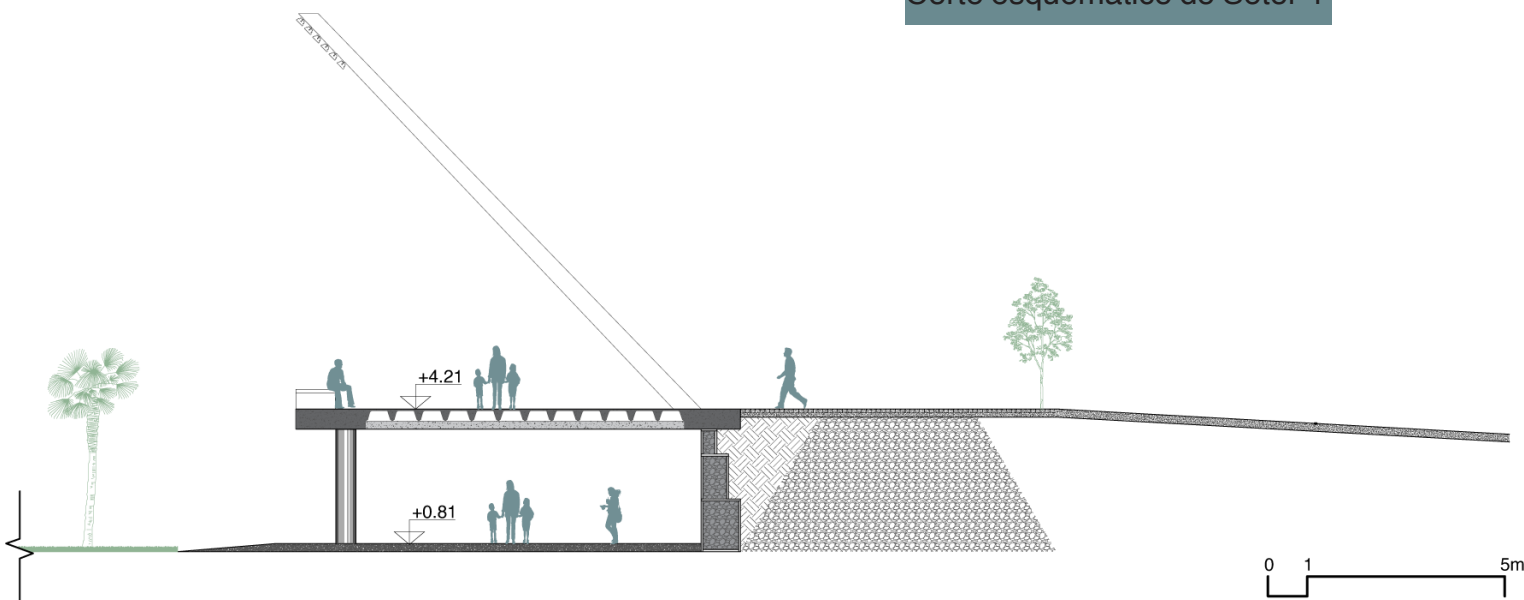


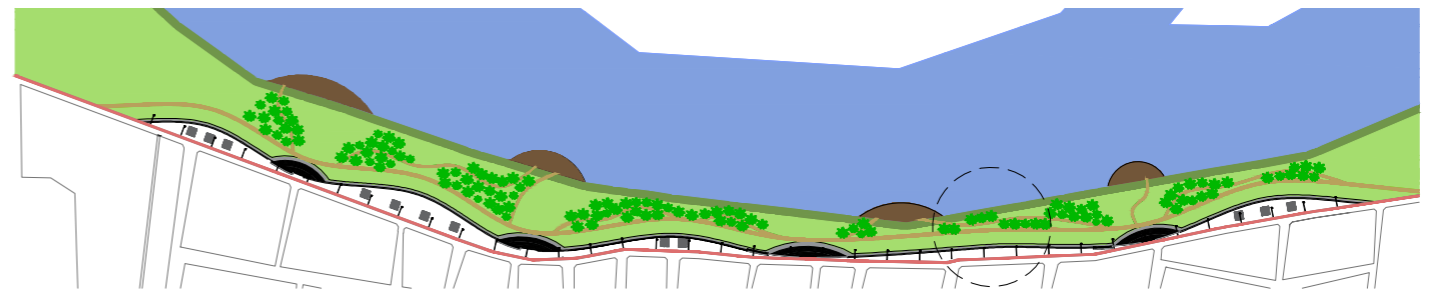
## Setor 4 - Área livre

O setor 4, o mais longitudinal de todos, fica a aproximadamente 50 metros da margem do rio e é uma área livre, onde poderão ser instalados diversos equipamentos provisórios, como por exemplo feiras e exposições. O acesso se dá por meio da Via Projetada 1, que direciona o fluxo proveniente da Casa de Câmara e Cadeia ao parque.

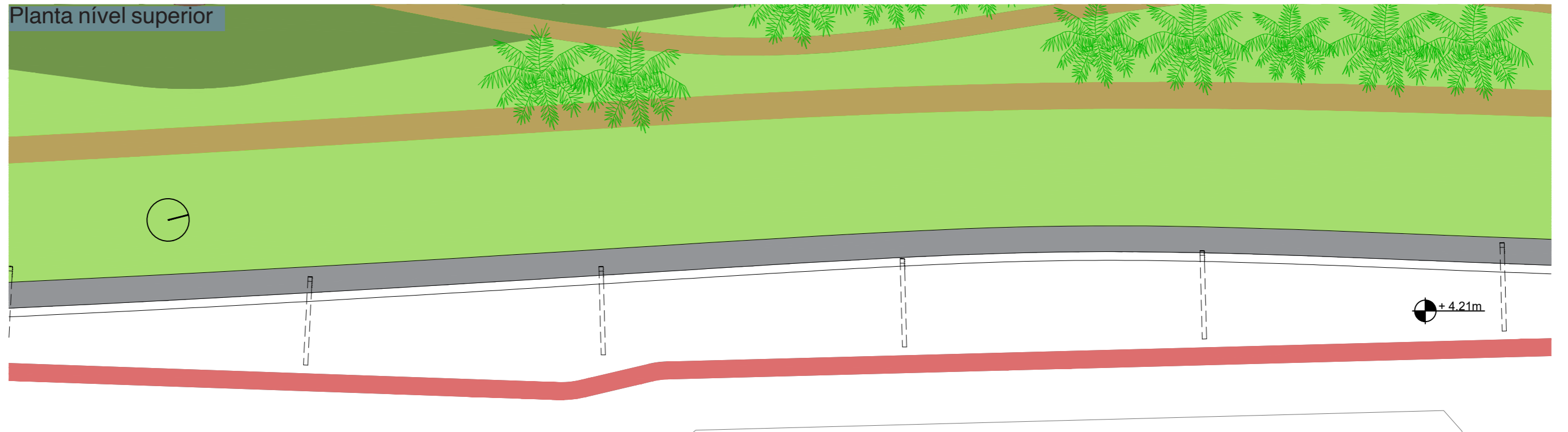
Por ter o menor tamanho, no nível superior não há a presença dos quiosques, configurando também uma área livre de contemplação do parque.

Corte esquemático do Setor 4

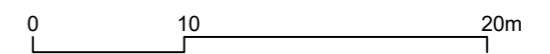
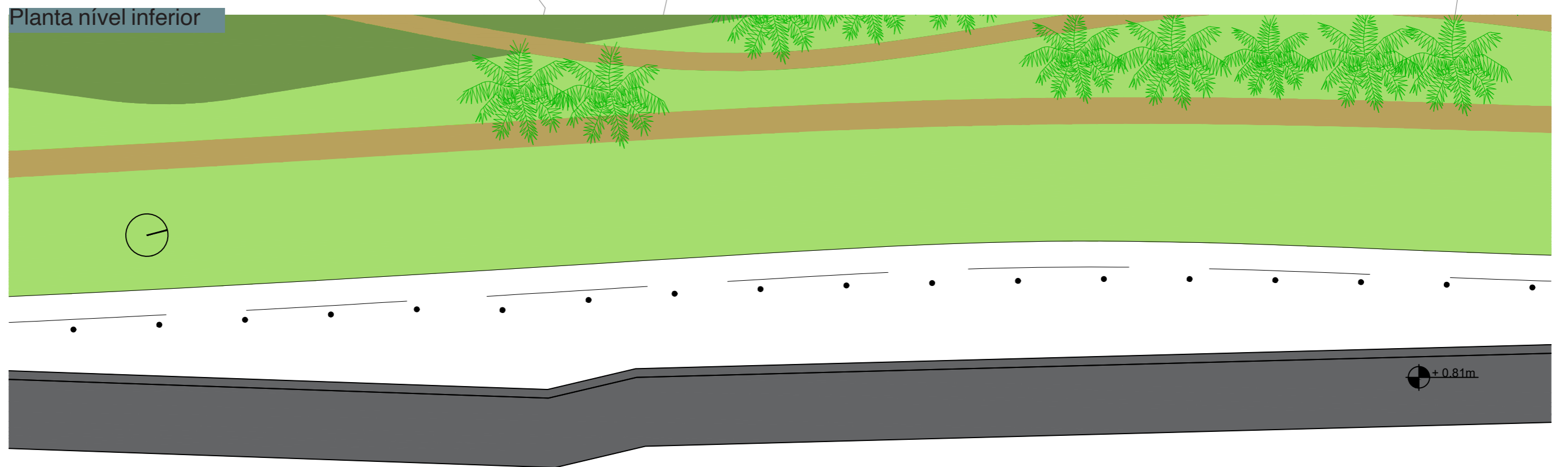




Planta nível superior



Planta nível inferior



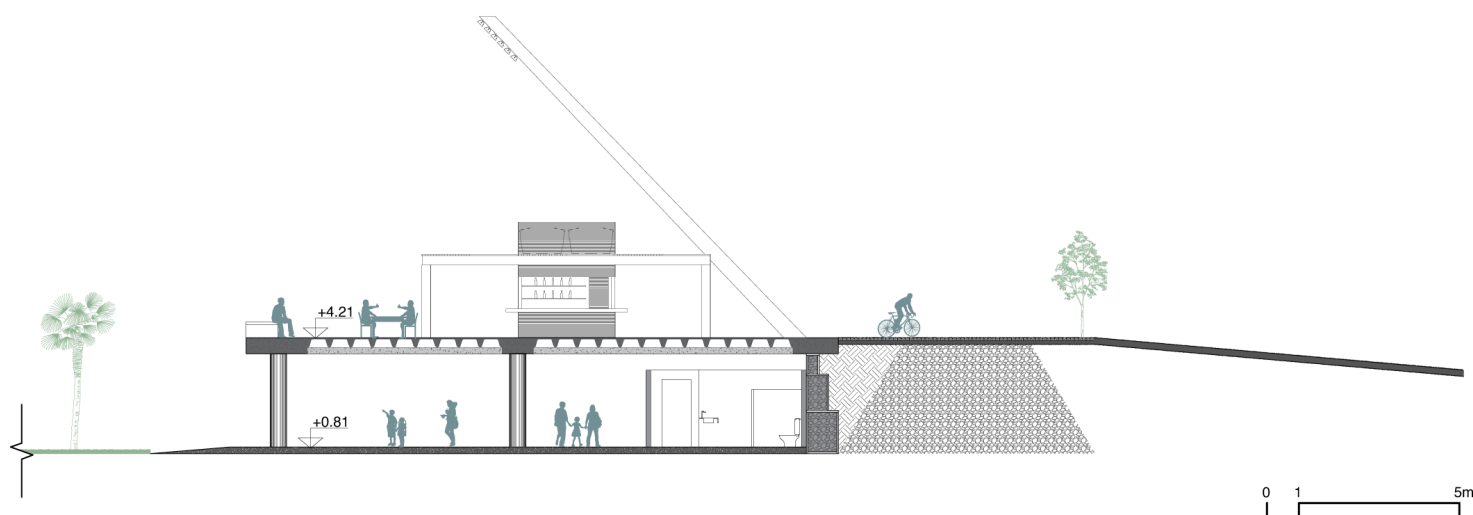
## Setor 5 - Restaurantes

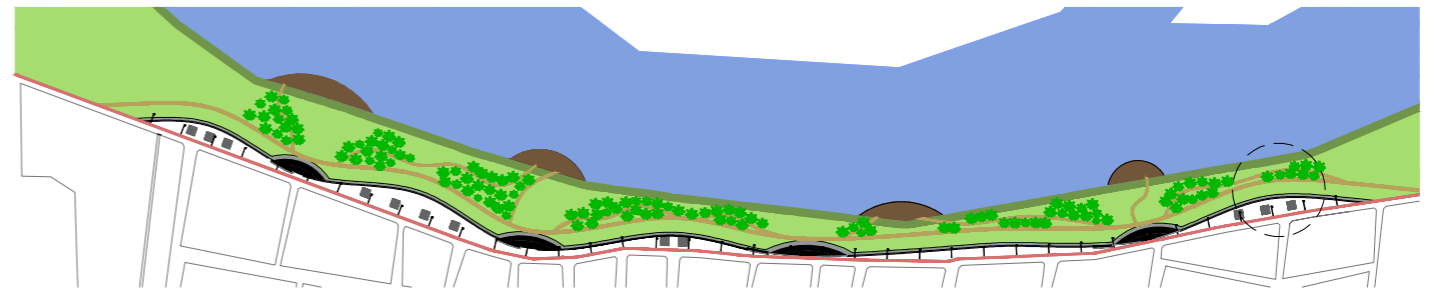
O setor 5 marca o fim do Parque Brisa do Jaguaribe e fica a aproximadamente 60 metros da margem do rio. Se tem acesso a essa área por meio da Travessa Marechal Deodoro, via de maior calibre, o que influenciou na locação dos lotes vazios para estacionamento mais próximos a esse acesso.

No nível superior estão alocados três dos quiosques desenvolvidos para o parque, com as mesmas características dos anteriores.

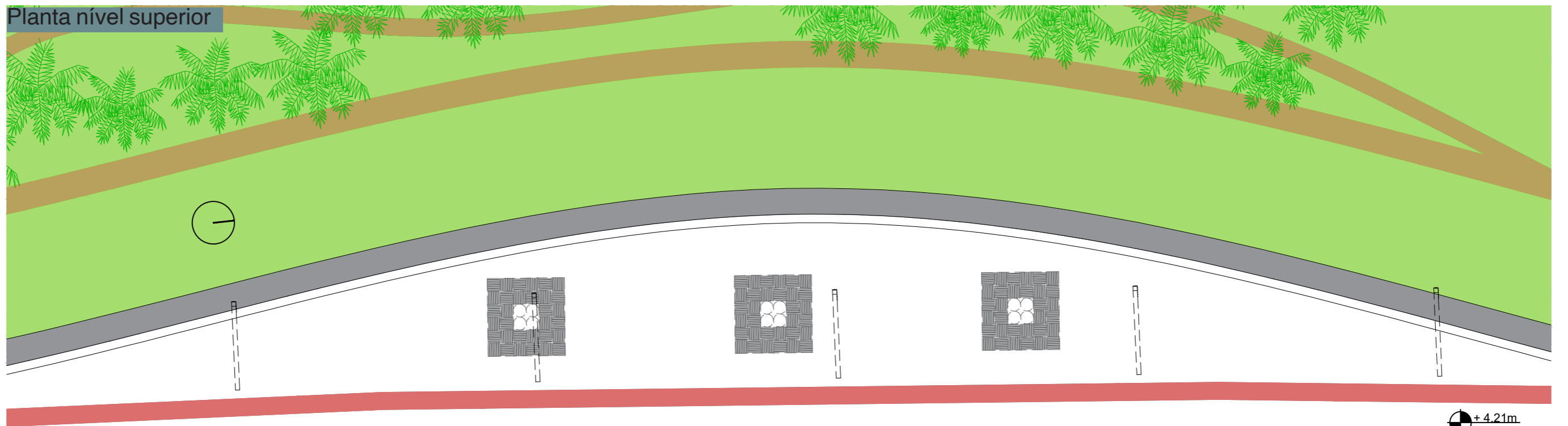
No nível inferior encontram-se mais quatro restaurantes de mesmo padrão dos localizados no setor 2 e mais um banheiro de uso coletivo ao lado.

Corte esquemático do Setor 5



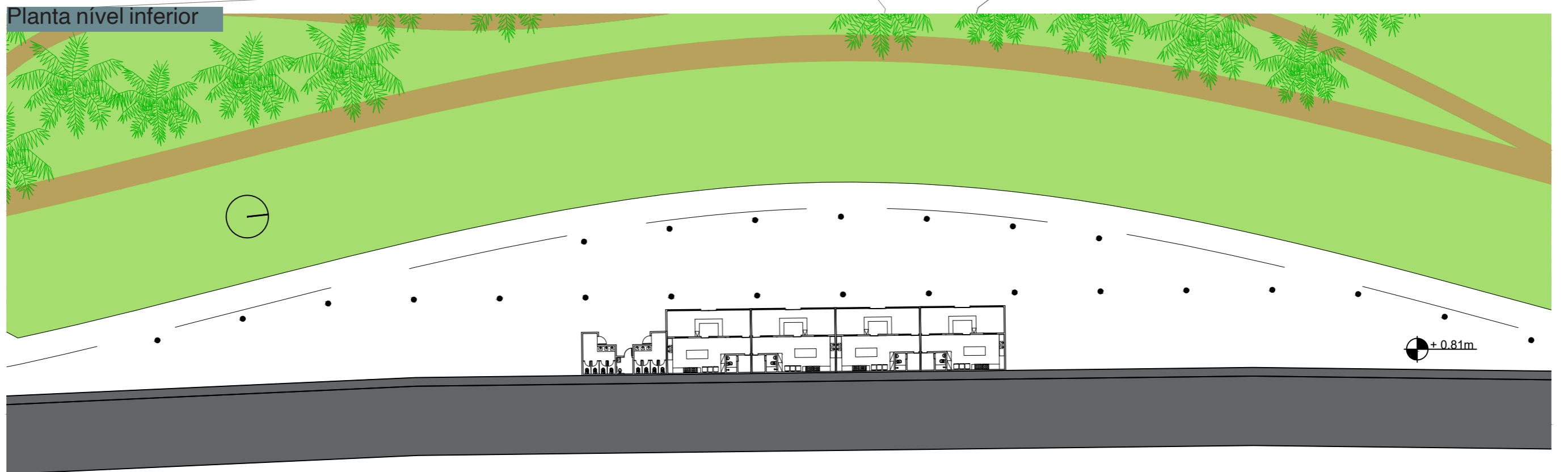


Planta nivel superior



+4.21m

Planta nivel inferior



+0.81m

0 10 20m

## Avenida Beira Rio

A avenida Beira Rio, mais conhecida como estrada do dique, no presente projeto tem caráter estruturante, é a via principal e será alvo de uma grande transformação no que diz respeito à sua infraestrutura e ao seu uso, sendo aqui caracterizada como uma via compartilhada.

Com seus oito metros de largura e mais de um quilômetro de extensão, ela será requalificada, com o objetivo de garantir o contato visual com o parque no nível inferior e ser o eixo de distribuição dos fluxos que chegam à região por meio das vias provenientes do centro histórico.

Por ser uma rua compartilhada entre os diferentes modais, a beira rio será uma superfície única, que utilizará recursos de diferentes texturas e cores de materiais para delimitar espaços e circulações, ao invés das convencionais diferenças de níveis. Portanto, se fará uso do bloco de concreto intertravado em sua paginação, com a cor natural do material ao longo da faixa veicular e o bloquete na cor vermelha ao longo da ciclofaixa, além de adequada sinalização horizontal. Ademais, estratégias de redução da velocidade serão aplicadas ao longo do percurso para preservar o pedestre sobre os veículos.

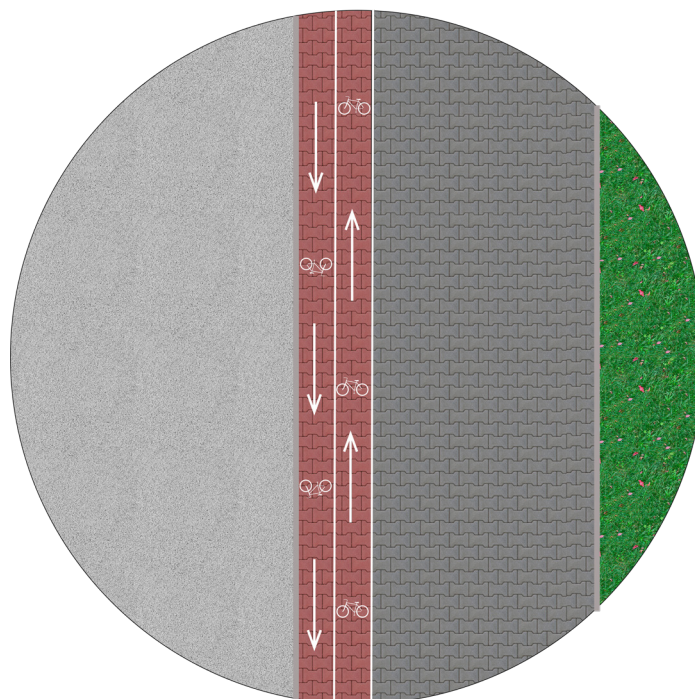


Imagem 30: Via paisagística - paginação  
Fonte: elaborado pela autora



## Acessos verticais

Por apresentar como premissa a diferença de nível entre o dique e a margem do rio, há uma preocupação com os acessos verticais. Para assegurar a acessibilidade de todos os usuários, são propostas rampas e escadas urbanas.

“O espaço urbano é aberto, as escadas e rampas urbanas ideais são aquelas que podemos percorrer descontraída e confortavelmente sem precisar de corrimãos, centrando a atenção na paisagem e não nos degraus.” (MASCARÓ, 2008)

Partindo desse pressuposto, as escadas aqui não possuem corrimãos, porém apresentam um ritmo diferente das escadas internas dos edifícios, com espelhos de 15 centímetros de altura e passadas de 50 centímetros de largura, o que as possibilita de serem utilizadas também como espaços de estar e contemplação.

As rampas, por sua vez, garantem a passagem entre as alturas com a inclinação normatizada de 8,33% de maneira que todos possam ter acesso ao Parque na área mais próxima ao rio.

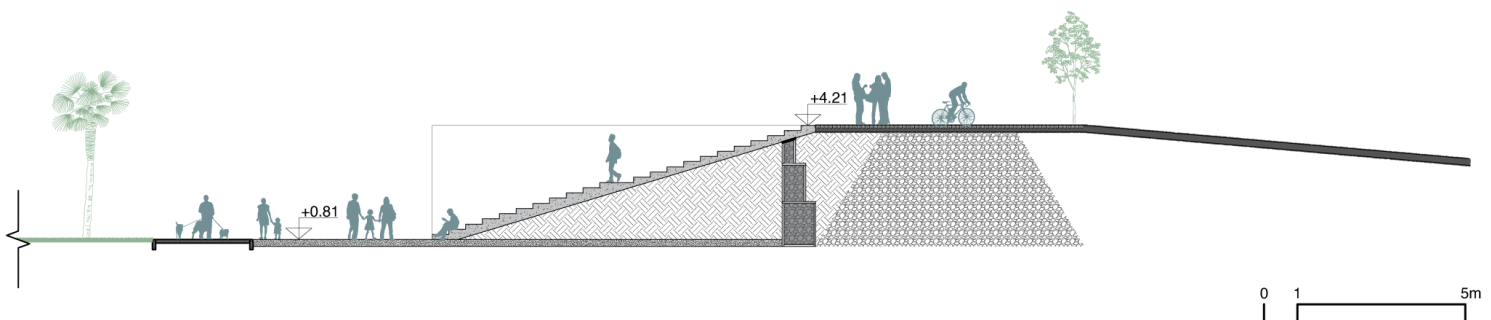


Imagem 31: Corte esquemático - acesso vertical pela escada  
Fonte: elaborado pela autora

## Detalhamentos

### Estrutura

A grande coberta-passeio de formas orgânicas é apoiada por pilares de seção circular de 50 centímetros de diâmetro e utiliza o sistema estrutural de laje nervurada.

Segundo Yopanan, em sua obra Bases Para Projeto Estrutural na Arquitetura, a laje deste tipo deve ser entendida como uma sequência de vigas T, resultando em uma menor espessura total do conjunto e uma maior economia em concreto, se comparada à uma laje convencional apoiada por vigas. Por tal motivo, no presente projeto optou-se por tal sistema, por conta do grande vão que precisaria ser vencido, além da consequente geração de um espaço livre que era necessário para que se cumprisse o uso no nível inferior, quando da disposição de mesas e cadeiras dos estabelecimentos.

Para estabilizar a topografia do dique, resistindo à pressão horizontal e fornecer o ambiente plano verticalmente para a construção das vedações dos equipamentos, utilizou-se o muro de gabião. Formados por sacos de tecido metálico galvanizado, repletos de pedras empilhadas adequadamente, favorecem a estabilidade em alturas consideráveis, conforme mostra a imagem a seguir.

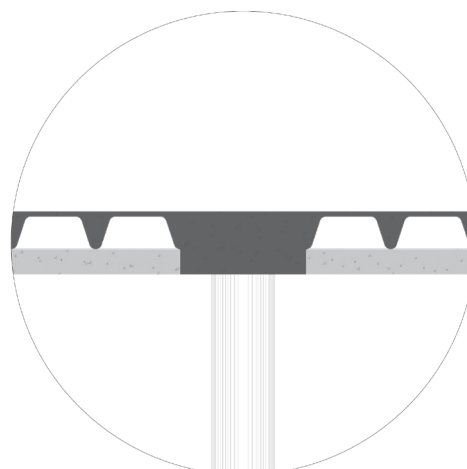


Imagem 32: detalhe da estrutura  
Fonte: elaborada pela autora

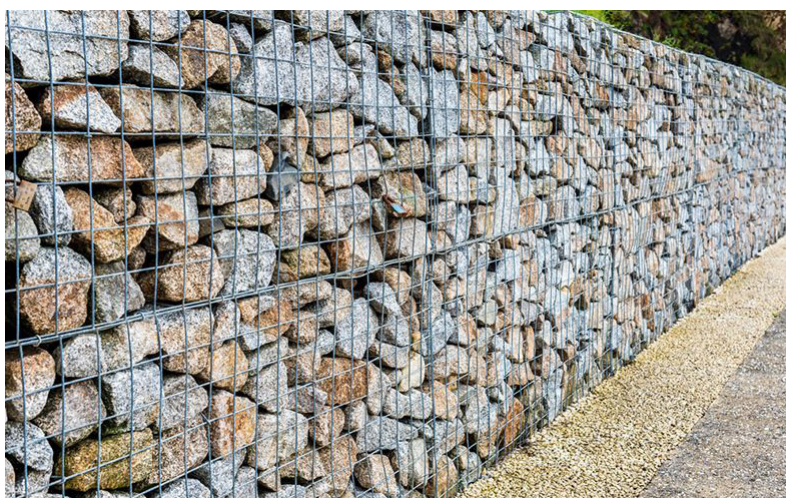


Imagem 33: exemplo de muro de gabião  
Fonte : <http://awacomercial.com.br/blog/como-fazer-a-drenagem-com-gabioes/>  
acesso em novembro 2019

## Quiosques

Os quiosques foram desenvolvidos para serem estabelecimentos comerciais voltados para venda de produtos alimentícios e compartilhamento de informações de guia para os possíveis usuários do parque. Eles estarão localizados no nível superior, ao longo do passeio e todos terão a mesma linguagem arquitetônica e materialidade: a madeira proveniente da carnaúba, palmeira símbolo do local.

São dotados de um pergolado que gera sombra na área de disposição das mesas e cadeiras e em suas cobertas estarão instalados os reservatórios de água responsáveis por abastecer os demais restaurantes, lanchonetes e cabines do mercado dos peixes, além dos banheiros públicos, os quais estão no nível inferior. São um total de 12 quiosques, com 4 reservatórios de 1000 litros cada, gerando um volume de 48000 litros de água disponível para consumo.

Imagem 34: Perspectiva isométrica do quiosque tipo, onde é possível visualizar os reservatórios de água na coberta e o pergolado.  
Fonte: elaborado pela autora

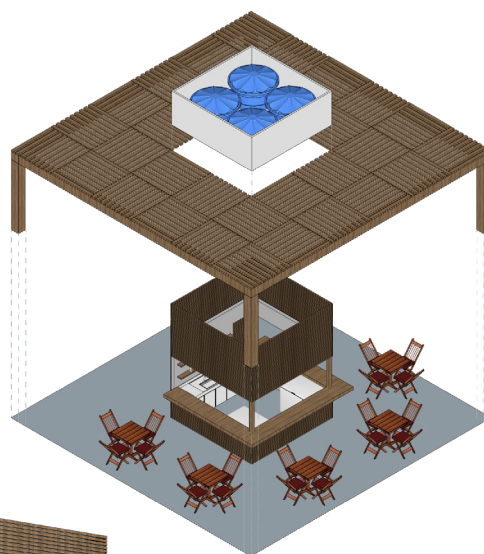


Imagem 35: Perspectiva no nível do observador do quiosque tipo  
Fonte: elaborado pela autora

## Elementos paisagísticos

Como espécie predominante e símbolo do Parque Brisa do Jaguaribe escolheu-se a carnaúba (*Copernicia prunifera*), a palmeira sertaneja do Nordeste.

A planta nasce em solos arenosos, alagadiços, várzeas ou margens dos rios. O tom das folhas é verde, levemente azulado, em virtude da cobertura de cera.

É a partir dessa cera natural que se produz papéis, batons, vernizes, sabonetes, discos de vinil e outros itens, sendo o estado do Ceará um dos principais produtores.

A carnaúba chega a alcançar até 15 metros de altura. Seu caule reto e cilíndrico tem um diâmetro que varia de 10 a 20 centímetros. Seus frutos são bem aproveitados para alimentar animais de criação, já a polpa serve para a produção de farinha e extração de um líquido leitoso e suas folhas podem ser utilizadas na execução de telhados de casas e as fibras viram sacos, cestos, e redes.



Imagem 36: Palmeira carnaúba  
Fonte: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/regiao/memorial-revitaliza-cadeia-produtiva-da-carnauba-1.23851> acesso em dezembro 2019

## Perspectivas



Imagem 37: Perspectiva parque  
Pós Produção: Allyson Barbosa



Imagem 38: Perspectiva acesso vertical  
Pós Produção: Allyson Barbosa



Imagem 39: Perspectiva nível superior  
Pós Produção: Allyson Barbosa



Imagem 40: Perspectiva coberta orgânica  
Pós Produção: Allyson Barbosa



Imagem 41: Perspectiva quiosque  
Pós Produção: Allyson Barbosa



Imagem 42: Perspectiva Mercado dos Peixes  
Pós Produção: Allyson Barbosa







06

Considerações finais



Após o desenvolvimento das pesquisas e a posterior concepção do Parque Brisa do Jaguaribe fiquei ainda mais convicta da necessidade de se ter um projeto com essas características na cidade do Aracati, onde eu nasci e me criei. Poder contribuir com o bem-estar dos meus conterrâneos é gratificante, ao mesmo tempo que me encanta unir isso à conservação do patrimônio histórico, assunto tão relevante, e que ainda é carente de gestão eficiente e utilização plena de seus territórios.

Com este projeto buscou-se demonstrar que é possível assumir o compromisso com a natureza, o patrimônio e o ambiente transformado nas últimas décadas, de modo que se possa valorizar o passado e colaborar com a identificação da comunidade usuária com a região, e assim garantir a plena utilização desse equipamento, incluindo de uma vez na paisagem aracatiense o belo Rio Jaguaribe.



## Referências Bibliográficas

ABBUD, Benedito. **Criando paisagens**: guia de trabalho em arquitetura paisagística. 2.ed. São Paulo, SP: Senac São Paulo, 2006. 206p.

ALVIM, Angélica Benatti; COSTA, Rodrigo Ramos e; ALVES, Karina Dominici. **Projetos urbanos em frentes d'água**. Diretrizes e o potencial de transformação das orlas fluviais na cidade contemporânea. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 222.01, Vitruvius, nov. 2018 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.222/7170>>. Acesso em 05 março 2019

BARBOSA, Maria Edivani Silva. **ARACATI (CE) NO PERÍODO COLONIAL: ESPAÇO E MEMÓRIA**. 2004. Dissertação (Mestre em geografia) - Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2004.

BARBOSA, Maria Edivani Silva. **Os agentes modeladores da cidade de Aracati/CE no período colonial**. *Geotextos* (Salvador), v. 7, p. 13-43, 2011.

**Cartas Patrimoniais** disponíveis em [www.iphan.br](http://www.iphan.br) (Carta de Washington, Carta de Petrópolis, Carta de Amsterdã e Carta do Restauro da Itália).

DUARTE JUNIOR, Romeu. **Arquitetura colonial cearense**: meio-ambiente, projeto e memória. *REVISTA CPC, SÃO PAULO*, n. 7 p. 43-73, nov. 2008/abr. 2009.

DUARTE JÚNIOR, Romeu. **Sítios Históricos Brasileiros**: Monumento, Documento, Empreendimento e Instrumento – O Caso de Sobral/CE/ Romeu Duarte Junior. São Paulo, 2012. 458 p: il. Tese (Doutorado) - FAUUSP. Orientador: Prof. Dr. Arq.Lúcio Gomes Machado

DUARTE JUNIOR, Romeu. **Novas abordagens do tombamento federal de sítios históricos - política, gestão e transformação**: a experiência cearense. São Paulo, 2005. 427 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2005.

KLIASS, Rosa Grena. **Rosa Kliass**: desenhando paisagens, moldando uma profissão. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2006. 224 p.

LYALL, Sutherland. **Designing the New Landscape**. New York: Thames and Hudson, 1998. 240 p.

MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. **Parques Urbanos no Brasil**: Brazilian Urban Parks. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002. 208 p.

MASCARÓ, Juan Luís (org.). **Infra-estrutura da paisagem**. Porto Alegre, RS: Masquatro Editora, 2008. 194 p.

MASCARÓ, Juan Luís; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. 1. ed. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005. 207 p.

MELLO, Sandra Soares de. **A experiência francesa de intervenção em espaços urbanos de beira-rio**: um paralelo para a reflexão sobre as áreas de preservação permanente (APP). In: Revista Oculum Ensaios N. 06 2006.

MELLO, Sandra Soares de. **As funções ambientais e as funções de urbanidade das margens de cursos d'água**. In: Revista Oculum Ensaios N. 04 2005

NASCIMENTO, José Clewton do. **(Re) descobriram o Ceará? Representações dos Sítios Históricos de Icó e Sobral**: entre areal e patrimônio nacional. Salvador, 2008. 450 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Bahia - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2008.

NOGUEIRA, Gabriel Parente. **Um porto do sertão, um centro regional**: A vila de Santa Cruz do Aracati no século XVIII. Revista Porto, Natal, n. 04 p. 2-26, 2016.

PAESE, Celma. **Rio Guaíba**. A orla fluvial de Porto Alegre em construção. Arquitetura, São Paulo, ano 12, n. 132.01, Vitruvius, mar. 2018 <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitetura/12.132/6901>>. Acesso em 25 junho 2019

PEREIRA FILHO, Antero. **A história do dique de Aracati**. Associação Artístico Cultural Lua Cheia. Jul. 2016. <[www.luacheia.art.br/aracati/historia/567-a-historia-do-dique-de-aracati.html](http://www.luacheia.art.br/aracati/historia/567-a-historia-do-dique-de-aracati.html)> Acesso em: 15 maio 2019

PORTAS, Nuno (Org.). **Cidades e frentes de água**: mostra de projetos de reconversão urbana em frentes d'água. Porto, Centro de Estudos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo do Porto, 1998.

Prefeitura Municipal de Aracati. **Projeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo**. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracati. Fortaleza, 2001.

SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Os núcleos Urbanos Preservados** - situação atual. Editora Atlântica, Belo Horizonte, 2001.

# **PARQUE BRISA DO JAGUARIBE**

proposta de projeto urbano em Aracati