

A CIDADE DE TAIPA E A CIDADE DE TIJOLOS:

o “lugar da pobreza” na expansão urbana de Sobral/CE
entre as décadas de 1880 e 1950

EIXO TEMÁTICO 2: Processos de Produção do Espaço Urbano

LEAL, David Gregório da Paixão

Mestre, Universidade Federal do Ceará

davidlealarq@gmail.com

NETO, Clovis Ramiro Jucá

Pós-doutor, Universidade Federal do Ceará

clovisjuca@gmail.com

RESUMO

A cidade de Sobral, situada na região norte do Ceará, desenvolveu-se a partir de assentamentos no entorno da Fazenda Caiçara. A propriedade era voltada à criação de gado e foi instaurada no início do século XVIII, durante o processo de conquista dos sertões. Foi implantada na várzea entre o rio Acaraú e a serra da Meruoca, constituindo o núcleo inicial de ocupação. O texto apresenta um panorama da expansão e da produção dos espaços urbanos, com base nas teorias de Milton Santos (2006) e Pedro de Almeida Vasconcelos (2000). Foram utilizadas cartografias, descrições, artigos de imprensa, documentos oficiais e fotografias com intuito de situar o “lugar da pobreza” em meio ao espraiamento da malha viária. As *Plantas* do núcleo e a metodologia da Arqueologia da Paisagem, conforme a historiadora Beatriz Bueno (2018), orientam as reconstituições cartográficas para entendimento espacial dos dados. O recorte temporal é balizado pela introdução da Estrada de Ferro e pelas representações históricas do núcleo, que evidenciam o progressivo impacto da ferrovia na paisagem urbana. O estudo busca protagonizar a atuação de agentes modeladores tradicionalmente subalternizados pela historiografia e lançar luz sobre suas contribuições na produção dos espaços materiais da cidade.

Palavras-chave: cidade; expansão; moradia; pobreza; taipa.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

The city of Sobral, located in the northern region of the state of Ceará, developed from settlements established around Fazenda Caiçara, a property dedicated to cattle raising and founded in the early eighteenth century during the process of inland territorial expansion. The settlement was established in the floodplain between the Acaraú River and the Meruoca mountain range, constituting the initial nucleus of occupation. This study presents an overview of the expansion and production of urban space, drawing upon the theoretical contributions of Milton Santos (2006) and Pedro de Almeida Vasconcelos (2000). Cartographic materials, descriptive accounts, newspaper articles, official documents, and photographic records were employed in order to situate the “place of poverty” within the broader process of the expansion of the road network. The nucleus maps, alongside the methodological framework of Landscape Archaeology as proposed by historian Beatriz Bueno (2018), inform the cartographic reconstructions undertaken for the spatial interpretation of the data. The temporal scope is defined by the introduction of the railway and by historical representations of the settlement, which reveal the progressive impact of the railroad on the urban landscape. The study seeks to foreground the role of agents traditionally marginalized within historiography and to highlight their contributions to the production of the city’s material spaces.

Key-words: city; expansion; housing; poverty; taipa.

RESUMEN

La ciudad de Sobral, ubicada en la región norte del estado de Ceará, se desarrolló a partir de asentamientos establecidos en el entorno de la Hacienda Caiçara, una propiedad destinada a la cría de ganado y fundada a inicios del siglo XVIII en el contexto del proceso de expansión territorial hacia los sertones. El asentamiento fue implantado en la llanura de inundación entre el río Acaraú y la sierra de la Meruoca, constituyendo el núcleo inicial de ocupación. Este trabajo presenta un panorama de la expansión y de la producción del espacio urbano, con base en los aportes teóricos de Milton Santos (2006) y Pedro de Almeida Vasconcelos (2000). Se emplearon cartografías, descripciones, artículos de prensa, documentos oficiales y registros fotográficos con el objetivo de situar el “lugar de la pobreza” en el marco de la expansión de la red vial. Los planos del núcleo, junto con la metodología de la Arqueología del Paisaje propuesta por la historiadora Beatriz Bueno (2018), orientan las reconstrucciones cartográficas destinadas a la interpretación espacial de los datos. El recorte temporal se define a partir de la introducción del ferrocarril y de las representaciones históricas del asentamiento, que evidencian el impacto progresivo del ferrocarril en el paisaje urbano. El estudio busca destacar la actuación de agentes tradicionalmente marginados por la historiografía y poner en valor sus contribuciones a la producción de los espacios materiales de la ciudad.

Palabras clave: ciudad; expansión; vivienda; pobreza; tapia.

INTRODUÇÃO

A cidade de Sobral está situada na região norte do Ceará, posicionada a, aproximadamente, 236km de distância da capital Fortaleza e a 120km das cidades litorâneas de Acaraú e Camocim. Segundo o censo de 2024 do IBGE¹, sua população foi estimada em 215.286 habitantes. O IPECE² informa que seu Produto Interno Bruto era o quarto maior do Estado em 2021, o segundo maior fora da Região Metropolitana de Fortaleza.

A antiga povoação da Caiçara foi elevada pela Coroa portuguesa à condição de Vila Distinta e Real de Sobral em 1773 (Jucá Neto, 2012; Rocha, 2017). A Vila foi implantada na margem esquerda do Rio Acaraú, no entroncamento de dois importantes caminhos gadeiros³ na Capitania cearense: a Estrada da Caiçara e o caminho para Serra da Meruoca. Sobral foi testemunha do processo de interiorização da conquista colonial lusitana e da reorganização do espaço territorial da Província do Ceará no século XIX. Ainda hoje, o seu traçado urbano e sua arquitetura, institucional e civil, resguardam características relevantes para compreensão do processo de produção de seus espaços intraurbanos, reverberando temporalidades múltiplas e as ações de agentes diversos. Diante destes fatores, em 1999 foi cancelado, em âmbito nacional, o tombamento do Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Sobral pelo IPHAN⁴, abarcando uma área de aproximadamente 0,9km² e 3.000 imóveis⁵.

O presente artigo estabelece como objetivo entender a construção da cidade como expressão sócio material resultante da interação entre seus agentes modeladores, com especial atenção aos substratos sociais recorrentemente silenciados pela historiografia tradicional. Neste compasso,

¹ Fonte: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/sobral.html> (acessado em 23.02.2026).

² Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (IPECE). Fonte: <https://www.ipece.ce.gov.br/2023/12/15/ipece-divulga-pibs-dos-184-municipios-do-ceara/> (acessado em 23.02.2026).

³ Sobre os caminhos do gado e a ocupação territorial do Ceará durante o período colonial, ver Abreu (1998), Sturdtart Filho (1937) e Jucá Neto (2012). No caso específico dos caminhos que ancoram Sobral, ver Rocha (2017).

⁴ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

⁵ A área de abrangência da chancela e os imóveis quantificados correspondem tanto à área tutelada pelo tombamento bem como à área de entorno, sob a qual também implica a gestão patrimonial do IPHAN.

PENSAR FORA DO EIXO

buscou-se tecer um breve panorama da produção dos espaços urbanos de Sobral, atento às tensões, atritos e conflitos de interesses entre os agentes envolvidos, almejando situar o “lugar da pobreza” em meio ao processo de expansão.

A compreensão teórica a respeito da produção do espaço se apoia nas obras dos geógrafos Milton Santos e Pedro de Almeida Vasconcelos. Santos (2006), ao falar dos “sistemas de objetos e sistemas de ação”, entende a cidade como uma prótese, de fabricação histórica e humana, superposta aos complexos naturais preexistentes. Neste processo de transformação social do espaço, o meio natural adquiri uma condição humanizada, tendo seus elementos progressivamente substituídos por objetos fabricados, técnicos, mecanizados e, posteriormente, cibernéticos. Sob uma perspectiva analítica complementar a de Santos, Vasconcelos (2000) interpreta a cidade como um artefato resultante de diferentes camadas de intervenção no tempo e no espaço, introduzidas pela atuação de múltiplos agentes modeladores.

Para a análise em perspectiva histórica do espaço socialmente modificado, nos utilizamos da metodologia da Arqueologia da Paisagem, explorada pela historiadora Beatriz Bueno (2018). Reverberando as teorias supracitadas, a autora aborda a paisagem urbana como uma “sucessão de camadas desiguais de tempos”. Neste processo, importa realizar uma “minuciosa reconstituição hipotética de um processo a partir de seus fragmentos” (2018, p.9). Na prática, foram realizados exercícios cartográficos baseados nas fontes primárias com intuito de demonstrar a incidência das diferentes camadas de intervenção sobre o substrato natural.

O recorte temporal 1880 – 1959 compreende o período que inicialmente antecede a chegada da ferrovia na cidade e finda-se na consolidação da trama dos trilhos. A utilização da Estrada de Ferro como referência histórica e espacial é justificada pela sua relevância para as transformações socioeconômicas e materiais do núcleo, reiterando Sobral como um dos principais centros urbanos do Ceará e se configurando como um importante elemento condicionador da urbanização na paisagem.

A base empírica da investigação parte de três representações cartográficas de Sobral: a *Planta da Cidade de Sobral* (ca. 1880), a *Planta da Cidade de Sobral* de 1937 e a *Planta da Cidade de Sobral* de 1956. Na interpretação das cartografias, nos orientamos pela perspectiva do geógrafo John

Brian Harley, em *“Texto y contextos en la interpretación de los primeros mapas”* (2005). Para Harley, as representações históricas devem ser tratadas como “uma construção social”, estando atreladas aos seus contextos de produção e seus autores, não estando isentos dos embates ideológicos que permeiam suas concepções.

1. Da fundação da Vila até o final do século XVIII

Dom José Tupinambá da Frota, bispo primaz de Sobral, afirma que as “primeiras habitações” da povoação foram estabelecidas “ao redor da Matriz e, mais tarde, da capela do Rosário”. Eram “geralmente baixa e quase sempre de tijolos e cobertas de telhas, e pertenciam a pessoas de boa linhagem”. Os dois templos conformavam “dois pequenos centros de atividade”, que, até o final dos setecentos, se desenvolveram e unificaram-se mediante a criação de novas ruas, “sem alinhamento e sem estética” (Frota, 1995, p.26).

O pequeno núcleo estabeleceu-se nas terras da fazenda de gado Caiçara, o “berço de Sobral”, que mediam “uma légua de terra com meia de cada lado do Rio Acaraú”. Segundo Dom José, nem o ano de instauração da fazenda nem seu primeiro proprietário foram possíveis de averiguar. Contudo, segundo Tupinambá da Frota, no terceiro quartel do século XVIII o sítio já era um local povoado e apto a receber a sede do Curato do Acaraú (Frota, 1995, p.25).

Anteriormente às “primeiras habitações” das “pessoas de boa linhagem”, as margens do rio Acaraú já eram resididas por povos autóctones. Ao parafrasear o magistrado e historiador cearense Tristão de Araripe, Frota destaca os Areríus como civilização originária da região, “pertencentes às raças dos tapuias”, um povo “assaz bravios e indóceis”. Moravam em casas chamadas de “tabas”, construídas com estacas e cobertas e revestidas de folhas de diferentes palmeiras. Viviam da caça e da pesca, além de cultivarem mandioca, batata doce e caju (Frota, 1995, p.7).

Durante o processo de interiorização da conquista lusitana, “a ação do desbravador significou verdadeiro genocídio da população autóctone, fazendo calar no território” os que eram “reconhecidos, na óptica metropolitana, como os maiores representantes da barbaria” (Jucá Neto, 2012, p.112). Para viabilização da expansão territorial em direção ao sertão nordestino, era conveniente ao colonizador expulsar e exterminar a população indígena (Jucá Neto, 2012, p.200;

PENSAR FORA DO EIXO

Puntoni, 2002). Nesta toada, foram estabelecidas grande parte das fazendas gado setecentistas na Província do Ceará, situadas em pontos estratégicos das sesmarias “doadas” pela Coroa, incluso a fazenda Caiçara.

Em Sobral, o conflito entre os “conquistadores” e a população nativa é retratado na lenda entorno das “pedras da Fortaleza”, localizadas a oeste do núcleo primaz, que dá nome ao futuro subúrbio homônimo - “da Fortaleza”. Conta-se que um conjunto de rocha graníticas, situadas na várzea do Rio Acaraú, serviu como “fortificação” para um grupo de portuguesas durante um embate com nativos da região no século XVII. Apesar da incerteza quanto à lenda, é certo que marco geológico exerceu relevante importância no processo de orientação do crescimento urbano nas centúrias a seguir. O arquiteto Herbert Rocha (2017, p.25) posiciona as “pedras da Fortaleza” como uma das balizas para a “Estrada da Caiçara”, que juntamente com o “caminho para a Serra da Meruoca”, conformavam os eixos estruturantes para o crescimento do núcleo urbano (Figura 1).

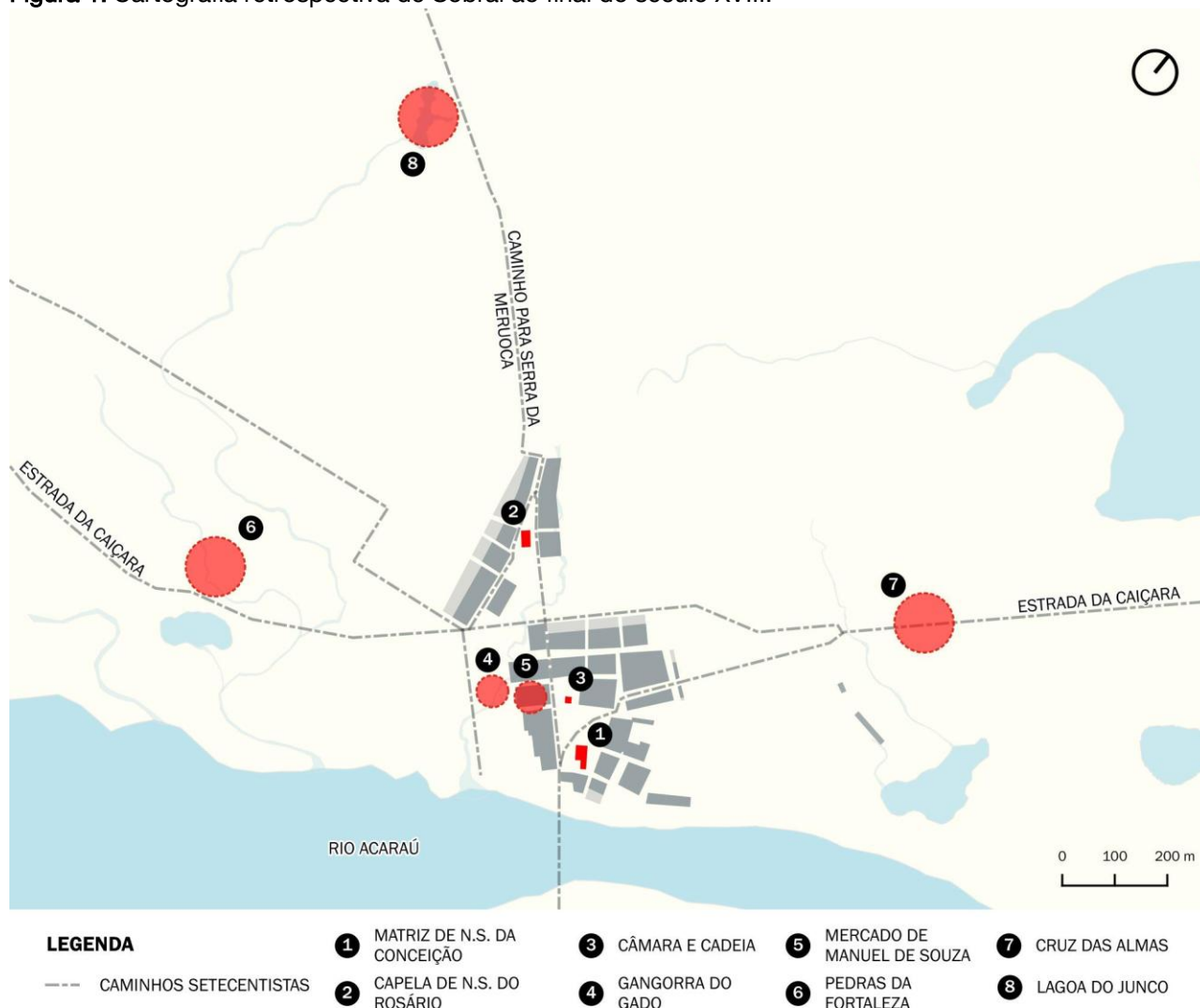
A ação colonizadora não implicou no “extermínio” completo das populações autóctones em Sobral. O historiador Raimundo Nonato de Souza apurou que haviam indígenas “classificados e registrados nos inventários” e livros eclesiásticos “como negros, gentios da terra, índios e tapuias” (2015, p.26). Devido à “pigmentação da pele e as relações interétnicas”, eram denominados ainda como “crioulos, pardos, cabras, mulatos e curibocas”. Ou seja, suas culturas participavam do cotidiano sobralense, mesmo que sob um regime opressor de subalternação. Ademais, é possível conjecturar que uma das relevantes contribuições feitas pelos Arariús e pelas demais populações nativas foi a sugestão do “melhor lugar” para se instaurar as terras da fazenda Caiçara - nas terras entre o rio Acaraú e a serra da Meruoca, uma perspectiva intimamente relacionada às preexistências naturais.

Dentre os agentes participantes da estrutura colonial sobralense, também estava presente a população negra. Eram negros livres, libertos ou escravizados, atuantes no trabalho doméstico, na atividade agropastoril, no abate do gado, na salga da carne e no curtimento do couro. Em alguns casos chegavam a acumular bens, tornando-se proprietários de terras, de gado e de pessoas escravizadas (Souza, 2015).

PENSAR FORA DO EIXO

No século XVIII, por exemplo, destacou-se Manuel de Souza Leal, “um homem preto, do gentio da Guiné”, que durante muito tempo foi o “encarregado do contrato das carnes verdes da Villa de Sobral” (Souza, 2015, p.30). Foi o proprietário do primeiro mercado da vila, situado a oeste da Matriz de N.S. da Conceição, ainda atrelado às gangorras de pesagem e aos currais de abate do gado. Manuel de Souza atuou como “porteiro do Juízo dos Órfãos”, “proprietário de terras”, comerciante “de todos os gêneros” e “membro e benfeitor da Irmandade do Rosário”. No seu inventário, elaborado em 27 de novembro de 1795, seus bens acumulavam 555\$480 réis, dentre itens móveis e casas aforadas à Nossa Senhora do Rosário, nas proximidades de sua própria residência (Souza, 2015, p.31).

Figura 1. Cartografia retrospectiva de Sobral ao final do século XVIII.



Fonte: *Planta da cidade de Sobral* de 1880, Frota (1995) e Rocha (2017). Imagem elaborada pelos autores.

A Irmandade do Rosário dos Homens Pretos de Sobral foi fundada em meados dos setecentos e, como instituição, possibilitava que pessoas pretas, ou em outros espectros de vulnerabilidade, perfurassem a estrutura social escravagista, flexibilizando suas atuações como agentes urbanos. Segundo o geógrafo Pedro de Almeida Vasconcelos, além da caridade praticada entre os homens e mulheres da Irmandades Religiosas, as mesmas “funcionavam como bancos, realizando empréstimos”. Neste sentido, “possuíam um grande número de imóveis urbanos para rendimento de aluguéis” (Vasconcelos, 2000, p.68). Por volta da década de 1760, a Igreja de N.S. do Rosário, templo na qual ficava sediada, foi levantada ao norte da Matriz e ao longo do caminho que seguia para serra da Meruoca, em sucessão a um pequeno nicho construído por iniciativa de “homens de côr” (Frota, 1995, p.214).

A participação da Irmandade do Rosário e de seus fiéis foi bastante relevante na consolidação do núcleo primaz de Sobral. Até o final do século XIX, a Irmandade tornou-se a filiação com maior extensão patrimonial no território. A mesma foi capaz de acumular, através de doações, uma grande faixa de terra que media “cerca de mil metros de largura por meia légua de fundo”, na qual estava inserida a cidade (Rocha, 2017, p.65). Neste sentido, para se construir em Sobral no final do oitocentos, era necessário primeiramente se dirigir à Igreja dos “pretos”, onde era feito o aforamento da terra. Somente então, requeria-se a solicitação de construção junto à Câmara Municipal.

2. A construção de Sobral durante o século XIX

No início do século XIX, o engenheiro português Antonio José da Silva Paulet⁶ versa sobre a ocupação do território em “Descripção Geografica Abreviada da Capitania do Ceará”. A respeito da vila de Sobral, o profissional declarou que “o termo [era] pobre e mal povoado”, sem grande representatividade no território. Os bens de exportação da vila reduziam-se a “70.000 meios de

⁶ Sobre o engenheiro Antonio José da Silva Paulet, ver Castro (2012), Jucá Neto (2012) e Jucá Neto e Beserra (2021). Ver também Jucá Neto, Clovis Ramiro. "Antônio da Silva Paulet", in eViterbo. Lisboa: CHAM - Centro de Humanidades, FCSH, Universidade Nova de Lisboa, 2023. Consultado a 05 de abril de 2026, em https://eviterbo.fcsh.unl.pt/wiki/Ant%C3%B3nio_da_Silva_Paulet. DOI: <https://doi.org/10.34619/pjxh-sehi>.

PENSAR FORA DO EIXO

sóla”, sua produção era quase inteiramente voltada para criação de gado e não cultivavam algodão em escala relevante. Para Paulet, a pobreza do núcleo confirmava-se no valor anual da décima urbana, somando a “monta de 130\$.000” réis. Descreveu ainda que havia “na villa uma única caza de sobrado” (1898, p.19).

Já no final da centúria, o jornalista Antonio Bezerra de Menezes, em uma viagem de reconhecimento pelo território, escreveu “Provincia do Ceará: Notas de Viagem (Parte do Norte)”. O relato, embora floreado, nos fornece um vislumbre sobre as transformações que se sucederam na cidade. Até a década de 1890, o núcleo havia crescido francamente. Sua “edificação [era] compacta no centro, com alguns intervallos nas ruas dos arredores”. As “ruas em geral [eram] estreitas e tortuosas, mas entre ellas [havia] algumas largas e alinhadas”. Dentre os prédios, “a maior parte das casas e sobrados [eram] vistosos e elegantes, sendo sua construção admiravelmente solida”. Eram levantadas ocupando “mais espaço de frente que de fundo, razão que as [tornavam] mais arejadas e saudáveis, e não raro [era] ver-se gradil de ferro encerrando pequenos jardins”. Bezerra de Menezes falava de uma “cidade excepcional, atractiva e grandiosa”, dotada de ruas e praças asseadas, de uma vida comercial intensa e de um povo “bairrista como ninguém” (1898, p.254-255). Quais mudanças ocorreram em Sobral para que fossem elaboradas duas descrições tão discrepantes?

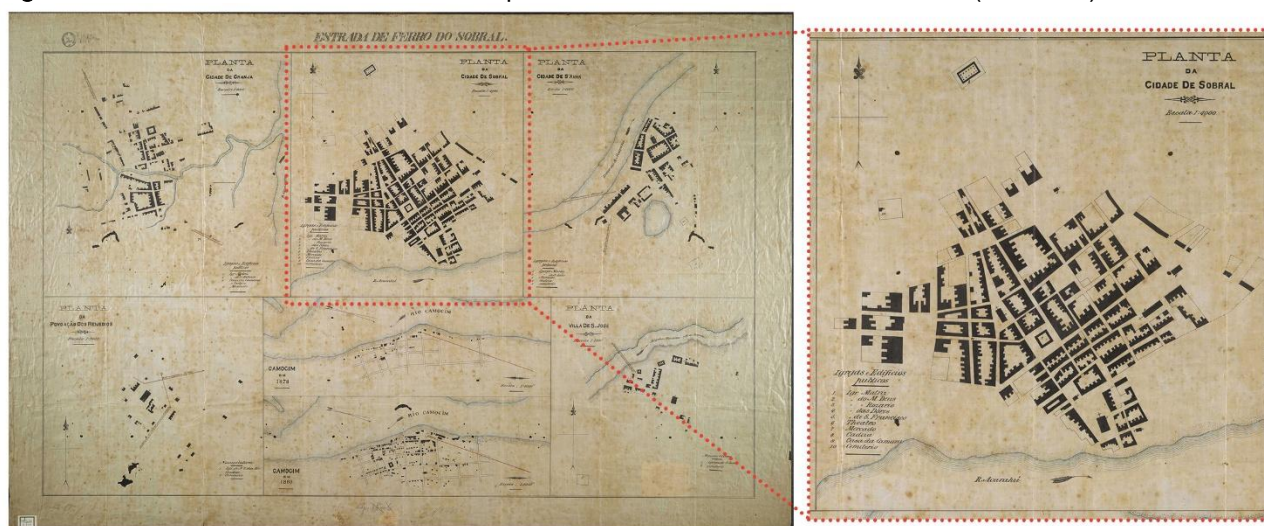
O relato de Bezerra de Menezes faz vibrar Sobral como um dos centros comerciais com maior relevância no cenário da Província cearense. O seu posicionamento geográfico estratégico no ponto médio do Rio Acaraú possibilitou que o núcleo se tornasse um entreposto comercial no cruzamento dos caminhos que corriam entre o sertão central de Crateús, a região portuária de Camocim e as serras úmidas da Ibiapaba e de Uruburetama. A atuação dos negociantes sobralenses permeava não só as praças do Ceará como também as das províncias do Pernambuco e do Maranhão, cambiando principalmente produtos derivados do beneficiamento do gado. Como afirmou Herbert Rocha, “era inexorável que, na última década do Império, partisse de um daqueles portos uma ferrovia em demanda de Sobral” (2017, p.52).

Para analisarmos as transformações do espaço construído de Sobral ao final do século XIX, recorreremos à primeira cartografia, a *Planta da Cidade de Sobral* (c.a. 1880). O desenho, que marca o início do nosso recorte temporal, foi elaborado em um período próximo à descrição de Bezerra

PENSAR FORA DO EIXO

de Menezes. A *Planta* foi traçada no contexto de implantação da Estrada de Ferro de Sobral, ferrovia patrocinada pelo Governo Imperial, que viria a interligar o litoral portuário de Camocim ao interior do Ceará e, posteriormente, à Fortaleza. Sem autoria explícita, o painel em que está contido desenho de Sobral mostra outras “cidades”, “villas” e “povoados” que seriam interceptados pelo trem. Dentre todos os núcleos, Sobral encontra-se representado como o mais adensado, cuja as quadras encadeiam-se e apresentam maior continuidade, firmadas por uma rede viária minimamente ortogonal (Figura 2).

Figura 2. “Planta da Cidade de Sobral” no painel da “Estrada de Ferro de Sobral” (c.a. 1880)



Fonte: Biblioteca Nacional.

A cidade foi desenhada tangente ao rio Acaraú, sugerindo lotes que compunham as quadras e indicando as principais igrejas e edifícios públicos: a Igreja Matriz, a Igreja do Menino Deus, Igreja do Rosário, Igreja das Dores, Igreja de São Francisco, Teatro São João, Mercado Público, Cadeia, Casa de Câmara e Cemitério. Através destes equipamentos, categorizamos a Igreja, as instituições estatais e os comerciantes como agentes atuantes na modelagem do espaço. O desenho cartográfico evidencia que os antigos caminhos coloniais, a Estrada da Caiçara no sentido leste/oeste e o caminho para serra da Meruoca no sentido norte/sul, foram principais eixos de expansão urbana até o fim do século XIX (Rocha, 2017).

Na região central, mais especificamente no entorno da Igreja de N.S. do Rosário e do Mercado Público, estavam concentrados os sobrados. Havia ainda alguns destes edifícios em espaços

PENSAR FORA DO EIXO

mais a leste, implantados ao longo da Rua Senador Paula – via que se sobrepunha ao eixo de expansão da Estrada da Caiçara. Seus proprietários eram negociantes e pecuaristas, que não coincidentemente posicionavam suas moradas próximas à região onde a vida comercial era mais intensa (Rocha, 2017).

Apesar do fausto e do prestígio social relacionado aos sobrados oitocentistas na região central, as décadas urbanas de 1910 e 1919⁷ indicaram que os maiores contribuintes situavam-se em espaços um pouco mais afastados. Um dos logradouros destacados como local de moradia da burguesia⁸ era a Praça Senador Figueira, localizada nas expansões a oeste da Igreja do Rosário. Este deslocamento do centro para as novas zonas de ampliação do núcleo já era observada nos oitocentos, durante a passagem de Antonio Bezerra de Menezes. O jornalista descreveu que a “praça Figuera de Mello” era “circumdada de maguíficos predios por tres faces com excepção da proxima ao rio”. O arquiteto José Liberal de Castro (1973, p.22) resgatou a fala de Bezerra de Menezes para discorrer sobre “o gradativo abandono das residências localizadas nas zonas comerciais, em procura de áreas periféricas”. As novas moradas estabelecidas pela burguesia na Praça Senador Figueira eram construções que aproveitavam “os sótãos das casas de esquina, valorizando-lhes artisticamente os oitões”, algumas já dotadas de jardins laterais encerrados por gradis de ferro (Figura 3).

Em contraponto às descrições e análises percorridas sobre a presença da burguesia nestes espaços, as fontes indicam que Sobral não se tratava de uma cidade inteiramente “excepcional, atractiva e grandiosa”, muito menos isenta de contradições ou atritos. Fotografias capturadas em 1912 por membros de uma expedição científica do Instituto Oswaldo Cruz em passagem por Sobral⁹ mostram a região central dos sobrados, no entorno do Mercado Público e em ruas adjacentes, como a Rua Senador Paula. As edificações assobradas aparecem como exceções,

⁷ Fonte: respectivamente Jornal A Patria de 28.12.1911, ed.92, p.6 e jornal A Ordem, de 16.04.1920, ed.32, p.4. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

⁸ Neste estudo e recorte temporal, o termo “burguesia” refere-se a um agrupamento sintético dos agentes urbanos detentores de maior poder aquisitivo. A categoria abarcava principalmente negociantes, donos de terra, pecuaristas, políticos e alguns profissionais liberais, como homens da saúde e magistrados.

⁹ Sobre a expedição científica do Instituto Oswaldo Cruz ver Thielen, Alves e Benchimol (2002).

PENSAR FORA DO EIXO

verticalizadas pontualmente em meio às casas térreas de porta e janela, predominantes na paisagem dos logradouros.

Figura 3. Equipamentos urbanos, sobrados e casas de oitão enobrecido na década de 1880.



Fonte: *Planta da cidade de Sobral* de 1880, Frota (1995) e Rocha (2017). Imagem elaborada pelos autores.

A Praça Senador Figueira, ainda que composta por edificações “magníficas”, não era inteiramente circundada por exemplares do mesmo padrão construtivo. Uma das fotografias tiradas durante a

PENSAR FORA DO EIXO

expedição de comprovação da teoria relatividade¹⁰, em 1919, mostra que na praça existiam moradas que atendiam a uma certa padronagem estética de envasaduras e platibanda neoclássicas, mas que ainda demonstravam discrepâncias em seus portes e no refinamento de seus acabamentos. Também vale destacar que as praças e largos oitocentistas eram pouco ou nada dotados de intervenções construtivas, configurando grandes descampados de terra por vezes arvorados (Figura 5).

Figura 4. Fotografias da região do Mercado Público e da Rua Senador Paula. 1912.



Fonte: Instituto Oswaldo Cruz.

¹⁰ Sobre a expedição para comprovação da Teoria da Relatividade, ver Crispino e Lima (2018).

PENSAR FORA DO EIXO

A criação da praça no início da década de 1870 representou o avanço do núcleo sobre ao setor oeste, em direção ao subúrbio da Fortaleza, uma área ocupada principalmente por casario de taipa e palhoça, local de moradia da pobreza (Rocha, 2017). Alguns anos antes, durante a passagem da Comissão Científica de Exploração por Sobral¹¹, o artista José dos Reis Carvalho produziu uma aquarela retratando um “lugar chamado Fortaleza”. Na representação, é possível observar em primeiro plano uma paisagem de vegetação rasteira com um amontoado de “pedras”. Ao fundo, em um ponto mais elevado, encontra-se um pequeno conjunto disperso de casas (Figura 6).

Figura 5. Vista da face oeste da Praça Senador Figueira. 1919.



Fonte: Crispino e Lima (2018).

¹¹ Sobre a Comissão Científica de Exploração (1859-1861), ver Braga (1962), Beserra (2016) e Jucá Neto (2012).

Figura 6. “Lugar chamado Fortaleza / em Sobral / 2 de jan de 1861”. Aquarela de Reis Carvalho Filho.



Fonte: Beserra (2016).

Durante a implantação “Praça da Fortaleza”, um dos principais tópicos discutidos entre os vereadores da Câmara Municipal era o estabelecimento das balizas para o traçado do logradouro, geralmente orientadas por construções preexistentes. Nas atas camarárias foram mencionadas, em meio a outras casas, a de propriedade da “preta forra” Leonor, utilizada para delimitar o lado poente da Praça. Leonor foi identificada por Herbert Rocha tanto nos documentos oficiais da Câmara Municipal como no romance naturalista “Luzia Homem”, obra do escritor sobralense Domingos Olímpio. Para além da casa supracitada, é mencionado na obra literária que Leonor possuía um “renque” de casas nos arrabaldes da Fortaleza, utilizadas como moradia de aluguel para famílias pobres (Rocha, 2017).

O avanço da malha viária em direção ao subúrbio da Fortaleza simbolizava o crescimento da cidade ordenada de alvenaria sobre suas franjas, compostas majoritariamente por construções dispersas de taipa, a principal forma de habitação dos menos favorecidos. Bem como argumentado por

PENSAR FORA DO EIXO

Herbert Rocha, a utilização da casa de Leonor para delimitação da praça foi um “caso sui generis de uso de casebres para definição de rumos do traçado” viário. Sendo assim, a materialização do logradouro “a partir das casas de uma empreendedora imobiliária, ex-escrava, assume a condição de testemunho da resistência dos negros contra o processo permanente de expulsão rumo a periferia” (Rocha, 2017, p.231).

Recorrentemente, e em contraposição ao episódio envolvendo a “preta forra” Leonor, haviam desapropriações e demolições de casarios de taipa para implantação de novas ruas e praças, protagonizadas pela atuação do poder público municipal (Rocha, 2017, p.168). Herbert Rocha afirma que pelo menos “três das mais importantes praças da Cidade” oitocentista eram ocupadas por “casebres que feriam o embelezamento idealizado”: as praças da Meruoca, da Fortaleza e do Menino Deus (2017, p.172).

O ordenamento urbano oitocentista era permeado pela perspectiva higienista de interpretação da cidade, sustentada por uma idealização estética de “purificação” e homogeneização dos espaços urbanos¹². Neste sentido, algumas questões em particular eram frequentemente abordadas nas discussões públicas, como o teor de salubridade das atividades praticadas e o padrão construtivo das edificações nos meios intraurbanos. As Posturas Municipais eram as principais ferramentas de aplicação destas diretrizes, que embora fosse redigidas nos salões da Câmara Municipal, eram formatadas com base em prerrogativas previamente estabelecidas pela Coroa Imperial e endossadas pelo Governo Provincial.

Nos espaços intraurbanos, a homogeneidade construtiva definida pelas Postura Municipais restringia o uso das edificações de taipa, uma tipologia construtiva tradicional e existente desde a primazia da ocupação no território. Pelo menos desde 1844, os artigos publicados explicitavam que as casas “que houver de eriger” seriam “construídas de tijollo ou pedra”¹³, estando proibido o

¹² Sobre a perspectiva higienista no ordenamento urbano oitocentista ver Corbain (1987), Jucá Neto (1992), Rocha (2017) e Costa (2021).

¹³ Art. 77 da Resolução Nº 327 de 19 de agosto de 1844 (Rocha, 2017, p.334).

PENSAR FORA DO EIXO

“reparo de casebres de taipa, e mesmo de tijollo de modello antigo”¹⁴. Em artigos publicados em 1867, as Posturas reiteravam os direcionamentos supracitados e acrescentavam que era “proibido levantar-se choupana ou casebres nos arrebaldes” da cidade, “sem que se comunique ao fiscal, afim de designar o alinhamento”¹⁵. Sendo assim, a idealização de cidade preconizada pelas elites, transposta às diretrizes de ordenamento urbano local, estabelecia uma estigmatização socioespacial de outros sistemas construtivos além da alvenaria e da pedra, mais onerosos – estruturando institucionalmente um projeto urbano que posicionava os substratos menos favorecidos nos “arrebaldes”.

Apesar das casas de taipa ainda permearem alguns dos espaços centrais ao final do século XIX, os subúrbios da Fortaleza na porção oeste do núcleo, da Lagoa do Junto na seção norte e da Cruz das Almas na zona leste, tornavam-se os principais territórios ocupados por esta tipologia construtiva, onde concentravam-se os setores mais pobres da cidade. Além de afastados dos meios urbanizados do núcleo, encontravam-se próximos às estruturas “insalubres” – as salgadeiras, os açougues e os depósitos de lixo – e eram reféns dos contínuos avanços da malha viária.

Duas fotografias do setor oeste em 1912 compõem um panorama do subúrbio da Fortaleza à época. As imagens mostram a região ocupada majoritariamente por pequenas construções pulverizada, possivelmente de taipa, e ao centro, um dos eixos de expansão da malha viária, ladeado por construções que aparentam ser de alvenaria, mais sólidas e de cumeeira alta (Figura 7).

¹⁴ Art. 84 da Resolução Nº 327 de 19 de agosto de 1844. No final do período colonial a substituição da taipa pela alvenaria de tijolo já era apregoada pelo Estado português para a Vila de Santa Cruz do Aracati na Capitania do Ceará. Ver Jucá Neto (2012).

¹⁵ Art. 6 da Resolução Nº 1.224 de 27 de novembro de 1867 (Rocha, 2017, p.338).

Figura 7. Fotografias do subúrbio da Fortaleza, 1912.



Fonte: Instituto Oswaldo Cruz.

3. A expansão em direção aos subúrbios nas primeiras décadas dos novecentos

Na edição de 30 de setembro de 1933 do jornal A Ordem¹⁶, foi publicado um trecho do “Relatorio apresentado pelo dr. Francisco Araújo chefe do Posto de Higiene de Sobral ao Diretor da Higiene Publica do Ceará”. Parte do documento foi transformado em um artigo, intitulado “Resumo historico de Sobral”, que descreve a cidade da seguinte maneira:

“Uma planicie alegre, colleada extensamente pelo areial faiscante e claro do Acarahú e tendo por fundo a majestade azul-verde dos altanados da Meruoca. Dentro do espaço maravilhoso a cidade se distribue ondulando aqui e acolá na elegancia dos seus edificios mais destacados e ofêrecendo na desordem impressionante do casario toda a sua inquietação magnifica e soberba de se erguer e prosperar. Entre as torres esbeltas dos seus templos levantem se para o infinito os negros punhaes dos chaminés atestando na crença e na industria a altaneria indomavel que é o reflexo de um povo erguido.”

Na perspectiva do médico dr. Francisco Araújo, a Sobral do começo da década de 1930 mostrava-se como uma cidade elegante e ao mesmo tempo desordenada, de “inquietação magnifica”, “soberba” e “prospera”. A Estrada de Ferro já havia alcançado a região desde o último quartel do oitocentos e com ela vieram as primeiras indústrias de grande porte. A maior parte da produção voltava-se para beneficiamento de oleaginosas como o algodão e a oiticica, havendo ainda fábricas

¹⁶ Edição 1.115, p.4. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

menores e pequenas oficinas faturadoras de calçados, bebidas, mosaicos, gelo, cigarros, açúcar, álcool e artefatos de palha de carnaúba. Além de facilitar o ingresso de Sobral na lógica produtiva industrial, a ferrovia azeitou as relações comerciais de importação e exportação, fazendo transbordar a cidade de artigos vindos de outros centros urbanos nacionais e de além mar, atracados no porto de Camocim¹⁷.

Os historiadores Raimundo Girão e Antônio Martins Filho, em sua obra “O Ceará” de 1939, posicionavam Sobral como o município “mais importante da zona norte do Estado”. Situado “no ponto em que se cortam a Estrada de Ferro de Sobral e a rodovia tronco Fortaleza-Terezina”, estava “em posição previligiada para conservar a preponderancia que sempre manteve em toda a região setentrional do Estado”. No âmbito socioeconômico, os autores destacaram o beneficiamento da pecuária, a diversidade de produtos oriundos da agricultura, a fartura de açudes públicos e particulares e a indústria “extrativa e manufatureira” (2011, p.401-402).

Esta propulsão na economia sobralense foi acompanhada de um considerável espraiamento do núcleo urbano. A *Planta da cidade de Sobral* de 1937 representa a configuração da cidade no correr do segundo quartel do século XX, que, em comparação à cartografia anterior, avançava sobre os arrabaldes a oeste, norte e leste. Ao sul, o Rio Acaraú apresentava-se como uma barreira para expansão da trama viária (Figura 8).

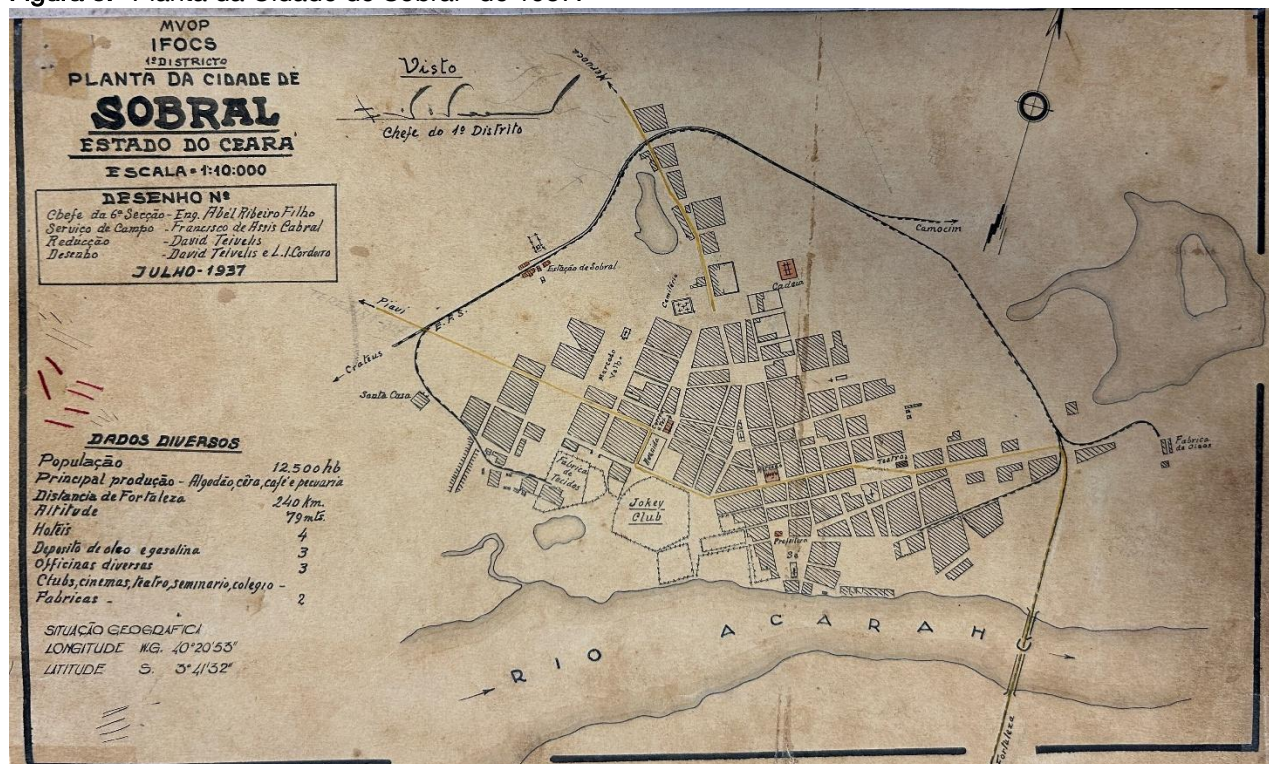
A *Planta* foi desenhada no âmbito das ações implementadas pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), atualmente Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS). Segundo o arquiteto Marcus Dantas de Queiroz (2020, p.33) o órgão tinha como objetivo propor “iniciativas de convivência com as secas e de garantia de segurança hídrica para as populações e atividades econômicas”. Seu escopo de trabalho envolvia “pesquisas para o conhecimento do território (nas áreas de meteorologia, geologia e topografia), a preservação e recomposição das

¹⁷ Sobre a Estrada de Ferro de Sobral e seus impactos socioeconômicos em Sobral, ver Oliveira (1994), Mont’Alverne (2015), e Silva Júnior (2015).

PENSAR FORA DO EIXO

florestas e a elaboração de estudos e construção de infraestruturas hídricas e viárias” (Queiroz, 2020, p.36).

Figura 8. “Planta da Cidade de Sobral” de 1937.



Fonte: DNOCS.

Em consonância com os objetivos de sondagem da IFOCS, a cartografia mostra a cidade orbitada por corpos hídricos. A representação das novas infraestruturas ferroviárias e rodoviárias mostra Sobral vinculada a diferentes redes regionais de abastecimento e transporte. Além de novas vias, praças e boulevards/avenidas, a *Planta* indica a criação de equipamentos e programas inéditos, como a Estação de Sobral, o prédio dos Correios e Telégrafos, o hospital da Santa Casa de Misericórdia, as Fábricas de Tecido e da Companhia Industrial de Algodão e Óleos (CIDAO), hotéis, depósitos de óleo e gasolina, “officinas diversas”, “clubs”, cinemas, seminário e colégio.

A ampliação da trama viária sobre os arrabaldes era estruturada por três principais eixos: a Rua Dr. Joaquim Nabuco para oeste, a Rua Viriato de Medeiros no sentido norte e o Boulevard D. Pedro II ao leste. As três vias foram oficializadas pela Câmara Municipal através da Lei nº 57 de 22 de

PENSAR FORA DO EIXO

dezembro de 1916¹⁸, que definia e nomeava, além destas, outras novas vias e praças na cidade. Embora estes eixos tenham sido sancionados no alvorecer do século XX, os mesmos se sobrepunham aos antigos gadeiros e avançavam sobre ocupações preexistentes nas franjas do núcleo urbano. Nas décadas seguintes, estas ruas se tornaram os principais condutores de fluxo entre a retícula interna do núcleo e as estradas de rodagem que amarravam Sobral à rede viária estadual.

Ao serem entendidas pelo ordenamento municipal como vias estruturantes da malha viária, deveriam condizer com as idealizações estéticas de fluidez urbana e conectividade no traçado das quadras. Neste passo, ao avançarem sobre os subúrbios, estes novos eixos iam de encontro com ocupações previamente estabelecidas - predominantemente desalinhadas em relação ao desenho das quadras e, não raramente, construídas em taipa e/ou palhoça. Os três vetores de expansão identificados na cartografia de 1937 se mostraram como espaços predispostos a manifestarem tensões entre os substratos socioeconômicos locais e as práticas vigentes de ordenamento.

Na edição de 04 de janeiro de 1918 do jornal “A Ordem”, foi noticiada a inauguração da “ponte da rua Joaquim Nabuco”, no setor oeste, “que liga o bairro de Fortaleza a esta cidade”, durante a gestão do intendente municipal, e também médico, Dr. José Jacome de Oliveira. A ponte havia sido construída na Rua do Coelho Branco, situada na face sul da Praça Senador Figueira, proporcionando a continuidade viária entre o centro comercial e os arrabaldes a oeste. A viabilização da obra implicou na desapropriação e demolição de três “pequenas casas”, “preparando aquele local para uma larga e vistosa avenida”¹⁹. A região anteriormente possuía uma cota mais baixa e era atravessada por um riacho, o que tornava os deslocamentos difíceis durante o período chuvoso. Não foi possível identificar quem eram os moradores das “pequenas

¹⁸ Fonte: Livro de Editais (1917-1926), p.1, caixa 41 (Editais), Núcleo de Estudos e Documentação Histórica (NEDHIS) da Universidade do Vale do Acaraú (UVA).

¹⁹ Trecho foi retirado de outro artigo, publicado na edição de 30 de abril de 1925 do jornal “A Ordem”, intitulado “O Município de Sobral. A sua administração de 1917 a 1925. O que temos ganho ou o que temos perdido”. Além das três “pequenas casas” demolidas na Rua Coelho Branco, o artigo menciona que a desapropriação de outras sete na Praça Duque de Caxias, no setor leste. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

casas”, mas certamente eram pessoas em situação de fragilidade social, visto que, além de habitarem uma região alagadiça, necessitaram ser deslocadas de suas residências para construção do aterro e da ponte, e, portanto, para passagem do eixo de expansão.

No sentido norte corria a Rua Viriato de Medeiros, atravessando o subúrbio da Lagoa do Junco e correndo em direção à serra da Meruoca. Era um caminho antigo e, conforme destacado por Rocha (2017), era uma área ocupada por um casario que sequer foi representado na *Planta* de 1880. Anterior à oficialização da Lei nº 57, a “rua do Junco”²⁰ já era balizada pela Igreja de N.S. da Saúde, que amarrava e conduzia o caminho para fora da cidade. O templo foi erigido por meio da iniciativa da “preta velha” Francisca Catarina da Silva, a “Siá Chiquinha da Saúde”, que “vivía numa casinha de taipa” no lado poente do atual cruzeiro da igreja. Por meio da arrecadação de esmolas entre os romeiros e moradores do bairro da Lagoa do Junco, se intencionou a criação do lugar de devoção “em honra da venerada Santa”. Contudo, para escolha do “lugar mais apropriado”, foi necessária a intervenção do vigário Vicente Jorge de Souza e do intendente Rosendo Augusto de Siqueira, cuja interlocução culminou na definição do posicionamento da igreja. Neste caso, portanto, se inicialmente as ações eram protagonizadas pela “preta velha” Siá Chiquinha e pelo moradores do Junco, logo suas atuações foram interceptadas e ordenadas pelas instituições com maior poder de decisão na modelagem dos espaços urbanos – a Igreja e o Estado (Frota, 1995, p.236-237).

Já no setor leste, o eixo de expansão anteriormente composto pela Rua Senador Paula passava a integrar também o Boulevard Dom Pedro II, sobreposto à “antiga Rua da Almas”²¹. O caminho detinha tal alcunha por ser balizado pela Cruz das Almas, um cruzeiro construído desde meados do século XIX, que também emprestava seu nome ao subúrbio do lado nascente do núcleo (Frota, 1995, p.494). Embora o bairro fosse descrito como um “recanto pacífico de Sobral”, somente “habitado por operários honestos e artistas morigerados”²², era comum encontrar notícias de “sambas”, de “canninhas”²³ e de episódios de violência, transparecendo um arrabalde de vida

²⁰ Toponímia utilizada pela Lei nº 57 de 22 de dezembro de 1916.

²¹ Toponímia utilizada pela Lei nº 57 de 22 de dezembro de 1916.

²² Jornal “O Rebate”, ed. 2 de 29 de novembro de 1911. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

²³ Jornal “O Rebate”, ed. 8 de 8 de junho de 1912. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

noturna ativa e habitado, em certa parte, pelos substratos com menor poder aquisitivo. Também era local de inserção de indústrias, como a Saboaria São José e o complexo fabril da CIDAO²⁴.

A instauração do Boulevard foi progressiva e passou por diversas reformas ao longo das gestões municipais, chegando a receber uma linha privada de bonde puxada a burro²⁵. Ao final da década de 1930, a Cruz das Almas já havia sido demolida. A via era composta tanto por faustosos palacetes residências como por pequenas casas térreas, algumas construídas em taipa, ainda facilmente detectáveis em logradouros próximos. “[Sobral] estende, em todos os sentidos, os seus tentáculos de polvo”, publicava o jornal “A Ordem”²⁶. O “espaço é pequeno, a cidade avança cercando o humilde cruzeiro com edificações modernas”. Embora o jornalista Antonio Craveiro Filho²⁷ profetizasse que o Boulevard seria “o centro da cidade do futuro”²⁸, ocupado por “lindos prédios de construção moderna” e “ajardinados”, o contexto real era bem mais heterogêneo. Intencionava-se criar na via um espaço idealizado de cidade burguesa, uma “grande arteria da terra sobralense”, mas que na prática enfrentava dificuldades para ser emplacada, seja pela ineficiência das obras urbanas, pela ausência de força econômica dos agentes ou pela resistência dos antigos moradores perante o avanço do núcleo (Figuras 9 e 10).

Os três eixos que conduziam a expansão da trama viária levavam consigo os ideais de cidade esteticamente ordenada, limpa e homogênea. Ao ir de encontro com as preexistências, fossem humanas ou naturais, insistiam em impor suas lógicas de ocupação e de modelagem dos espaços intraurbanos. O compromisso da gestão municipal para com estas diretrizes era transcrito nas leis de “despeza” e “receita”, publicadas anualmente²⁹. Além de quantias reservadas para execução

²⁴ A Companhia Industrial de Algodão e Óleos foi um empreendimento idealizado pelo industrial e engenheiro sobralense Trajano Saboya Viriato de Medeiros, com unidades em diferentes cidades do Ceará. Sobre a CIDAO, ver Viana (2015).

²⁵ Sobre o bonde da Empresa Carril Sobralense, ver Frota (1995) e Viana (2013).

²⁶ Notícia sobre a demolição da Cruz das Almas, na ed. 766 de 20 de novembro de 1929, o jornal “A Ordem”. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

²⁷ Editor e proprietário do jornal “A Ordem”, dono de um palacete no Boulevard D. Pedro II.

²⁸ Jornal “A Ordem”, ed. 899 de 11 de abril de 1931. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

²⁹ No decorrer da pesquisa foram analisadas as leis de “despeza” e “receita” dos anos de 1916, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1927, 1928, 1929, 1930 e 1935. Fonte: NEDHIS e Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

PENSAR FORA DO EIXO

de novas obras, para “embelezamento”, “arborização” e para manutenção de serviços públicos como limpeza e iluminação, eram estabelecidas quantias para “desapropriações”, por vezes compondo o rol de maiores montantes disponibilizados por meio das leis.

Figura 9. Boulevard D. Pedro II entre as décadas de 1920 e 1930.



Fonte: Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Concomitantemente, o capital privado endossava e reverberava as mesmas idealizações estéticas de cidade. Além de ocuparem, muitas vezes, os cargos públicos que formulavam e aplicavam tais políticas, os agentes econômicos representantes dos setores abastados abordavam estas premissas em suas próprias práticas construtivas. Eram propositores e patrocinadores de equipamentos urbanos, avenidas, praças e obras de embelezamento que buscavam, na cenografia da urbes, uma forma de transparecer a modernidade e a civilidade entre seus pares.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 10. Os eixos de expansão de Sobral em 1937.



Fonte: *Planta da Cidade de Sobral* de 1937, Lei nº 57 de 22 de dezembro de 1916, Frota (1995) e Rocha (2017). Imagem elaborada pelos autores.

Estas elites urbanas também atuavam como os principais construtores da cidade em crescimento. O *imposto de iluminação e sanitário* de 1927³⁰ e o *imposto predial* de 1934³¹ mostram um acúmulo

³⁰ O *imposto* foi publicado em 17 edições consecutivas do jornal “A Ordem”, entre 7 de abril de 1927 e 16 de junho de 1927. Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

³¹ Fonte: NEDHIS.

PENSAR FORA DO EIXO

de imóveis sob a posse de poucos contribuintes, enquanto uma grande parcela dos contribuintes eram proprietários de apenas uma edificação. Entre o primeiro e o segundo quartel do século XX, o quadro imobiliário que se desenhava em Sobral era predominantemente desigual, um cenário que se aprofundaria no decorrer das próximas décadas (Tabelas 1 e 2).

Tabela 1. Distribuição de imóveis por contribuinte nos *impostos de iluminação e sanitario* de 1927

Número de imóveis por contribuinte (n)	Número de contribuintes
n>70	1
70>n>30	1
30>n>20	6
20>n>10	12
10>n>5	39
5>n>2	202
1	372

Fonte: *impostos de iluminação e sanitario* de 1927.

Tabela 2. Distribuição de imóveis por contribuinte no *imposto predial* de 1934

Número de imóveis por contribuinte (n)	Número de contribuintes
n>40	2
40>n>30	4
30>n>20	13
20>n>10	32
10>n>5	36
5>n>2	173
1	724

Fonte: *imposto predial* de 1934.

No eixo norte da Rua Viriato de Medeiros foi apurado o maior número de imóveis cadastrados em ambos os *impostos*, muitos deles aglomerados sob a posse, principalmente, de negociantes e capitalistas. O vetor atravessava o subúrbio do Junco, anteriormente destacado como um dos setores de ocupação da pobreza. Nas taxas, os edifícios arrolados eram majoritariamente menores, com poucas portas e janelas em suas fachadas principais e de baixo valor locativo anual.

PENSAR FORA DO EIXO

Conjecturou-se, portanto, que, diferentemente do vetor leste do Boulevard Dom Pedro II, o vetor norte da Rua Viriato de Medeiros não estava sendo concebido pelas elites urbanas como um lugar da burguesia, mas como um setor de habitações de aluguel voltadas para os substratos economicamente menos favorecidos, mais distante dos principais espaços de civilidade do núcleo.

Bem como foi preconizado desde o final do século XIX, as franjas do núcleo vinham se consolidando como os principais “lugares da pobreza”. Suas casas de morada, construídas principalmente em taipa, situavam-se nos “vazios” entre o núcleo “ordenado”, o cinturão ferroviário e o rio Acaraú, invisíveis ao risco da *Planta* de 1937. Nas vias estruturantes da expansão, foram observados os contatos entre as ocupações anteriores e a malha urbana, que avançava em direção aos arrabaldes. Mediante a pressão para compatibilização construtiva, estética e social, seus residentes viam-se em constante deslocamento, reféns do avanço da cidade de alvenaria.

A contraposição entre a cidade de alvenaria e a cidade de taipa era reiterada pelo Código de Posturas de 1930³², que estabelecia ser “proibido dentro perimetro urbano edificar casas de palha ou taipa”³³. As suas construções eram permitidas somente fora do perímetro e ainda sob a orientação de que deveriam ter “um alinhamento especial, recuado dois metros do estabelecido para outras edificações”³⁴.

As taxas urbanas, embora majoritariamente incidentes sobre edificações de alvenaria, confirmavam que os exemplares com menor número de envasaduras e com menor valor locativo anual estavam inseridos nas bordas do núcleo. Eram construídas nos logradouros em ampliação próximos à várzea do Rio Acaraú, no antigo subúrbio da Fortaleza do setor oeste e na região do Junco ao norte. Contudo, também apontavam a presença de pequenas casas de duas ou três portas e janelas em logradouros centrais, próximas aos sobrados e palacetes ajardinados.

³² Fonte: acervo do arquiteto Herbert Rocha.

³³ Título II – Contravenções especiaes, Capítulo I – da edificação, Art. 4º.

³⁴ Título II – Contravenções especiaes, Capítulo I – da edificação, Art. 4º, parágrafo 2º.

4. As “casas de taipa” ao final da década de 1950

Em meados do século XX, o núcleo urbano de Sobral continuava expandindo-se no compasso de um proeminente aumento populacional. Na década de 1880, a população estimada da cidade era de 5.605 habitantes³⁵, crescendo para cerca de 12.500 em 1930³⁶ e para 22.628 em 1950³⁷, mais que triplicando nos últimos 70 anos. No Recenseamento de 1955³⁸, a população urbana da cidade já ultrapassava as quantidades de moradores suburbanos e rurais – 13.482 habitantes urbanos, 8.646 suburbanos e 5.700 rurais.

A configuração do núcleo neste último recorte temporal é representada através da *Planta da cidade de Sobral* de 1956, elaborada pelo Serviço Especial de Engenharia Sanitária do Ceará (SEESC). O órgão era vinculado à entidade nacional do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP) e um dos seus principais objetivos era mitigar as problemáticas envolvendo o abastecimento de água e o fornecimento de infraestruturas de esgotamento. Em consonância com estes princípios, e diferentemente das demais cartografias trabalhadas até aqui, a *Planta* se preocupa em representar informações de caráter mais minucioso, como os sistemas construtivos das edificações, a localização de lagoas, rios, riachos e aterros e o mapeamento dos bueiros, muros e cercas, além de informações gerais como os principais prédios e a situação geográfica do núcleo (Figura 11).

Ao final da década de 1950, a cidade avançava sobre os vazios existentes entre o núcleo adensado e o cinturão ferroviário. As barreiras físicas impostas ao avanço do traçado viário tornavam-se mais nítidas: as linhas da Estrada de Ferro e o Rio Acaraú. Predominantemente, a retícula perdia sua continuidade e regularidade ao cruzar estes elementos físicos na paisagem. Nas ocupações que orbitavam a cidade, preponderavam implantações que seguiam as lógicas locais da topografia e do cotidiano de seus moradores, fugindo ao alinhamento estético do centro urbano. Além de

³⁵ Número estimado pelo recenseamento feito pela polícia e publicado no jornal “A Ordem” (Araújo, 2015, vol. IV, p.56).

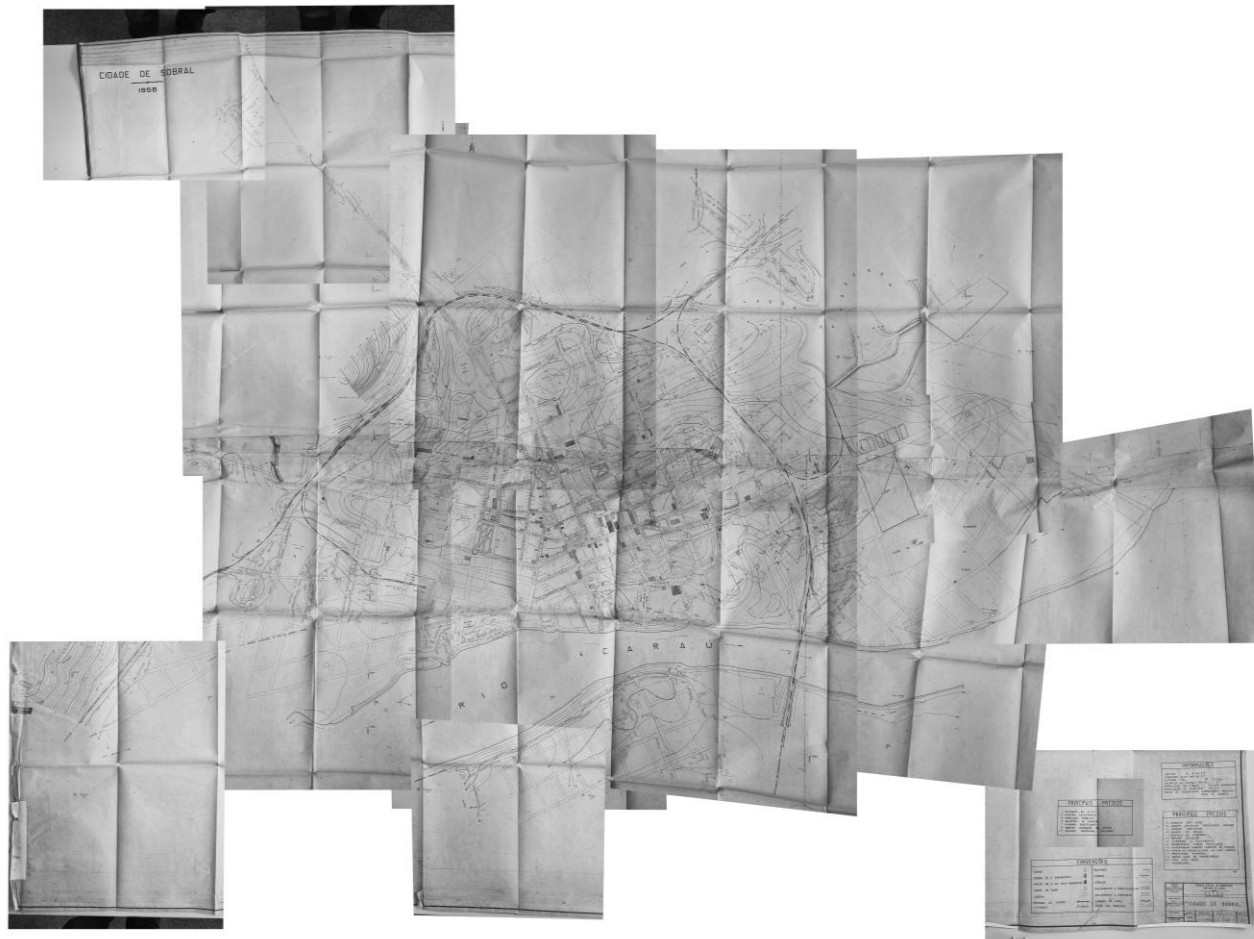
³⁶ Número de habitantes informado na *Planta da cidade de Sobral* de 1937, no cartucho de “Dados diversos”.

³⁷ “População da cidade” indicada pela *Planta* de 1956. A “população do município” era de 70.011 habitantes.

³⁸ Série Regional, Vol. XIV, Tomo 1, Estado do Ceará, 1955, p.96. Fonte: acervo digital do IBGE.

algumas comunidades situadas à beira do rio, a maioria estava implantada ao longo dos caminhos - das estradas de rodagem, carroçais e ladeando os trilhos do trem.

Figura 11. Fotomontagem da *Planta da cidade de Sobral* de 1956.



Fonte: Arquivo Nacional. Fotos cedias por Herbert Rocha. Fotomontagem elaborada pelos autores.

A *Planta* estabelece a categorização das edificações de acordo com suas tipologias construtivas e quantidade de pavimentos: “casas” de alvenaria, “casas de 2 pavimentos”, “casas de 3 ou mais pavimentos” e “casas de taipa”. Observando suas situações, foi possível traçar certos aglutinamentos, predominâncias e heterogeneidades construtivas e socioeconômicas nos espaços da cidade.

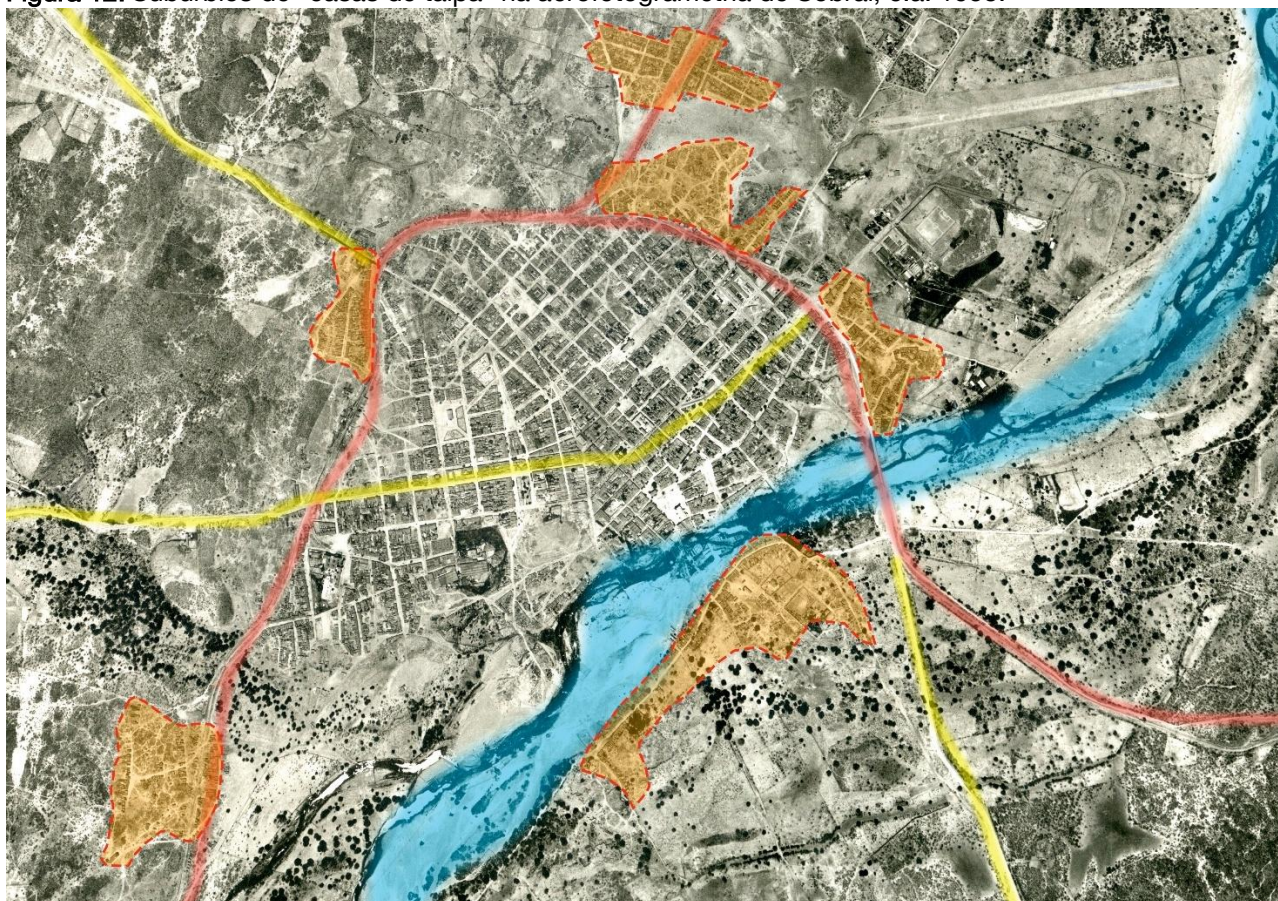
As “casas de 2 pavimentos” e as “casas de 3 ou mais pavimentos” eram minoria dentre as edificações representadas, totalizando cerca 93 imóveis. Estavam concentradas nos espaços

PENSAR FORA DO EIXO

centrais do núcleo, que compreendiam os entornos da Igreja de N.S. do Rosário e do Mercado Público e as expansões oitocentistas alinhadas a leste e oeste.

Nas ampliações novecentistas, próximas às franjas do núcleo, as edificações verticalizadas eram mais raras e pulverizadas. Mantinham o mesmo padrão de implantação: situavam-se ao longo de vias de destaque e tangentes às praças. Comparativamente, estavam localizadas em maior número nas expansões ao leste, em detrimento do setor oeste. Em ambos os casos, as “casas” que ocupavam os espaços próximos às barreiras do núcleo compartilhavam da mesma paisagem que outras edificações feitas de taipa. Estas sobreposições construtivas indicam o avanço da cidade “formal” sobre os espaços periféricos da cidade previamente ocupadas pelos substratos mais pobres, que, em alguns casos, acabavam por ser coibidos a extrapolar as barreiras físicas da ferrovia e do rio. Na aerofotogrametria do núcleo, capturada por volta de 1958, é possível destacar nucleações para além do cinturão ferroviário e na margem oposta do Rio Acaraú (Figura 12).

Figura 12. Subúrbios de “casas de taipa” na aerofotogrametria de Sobral, c.a. 1958.

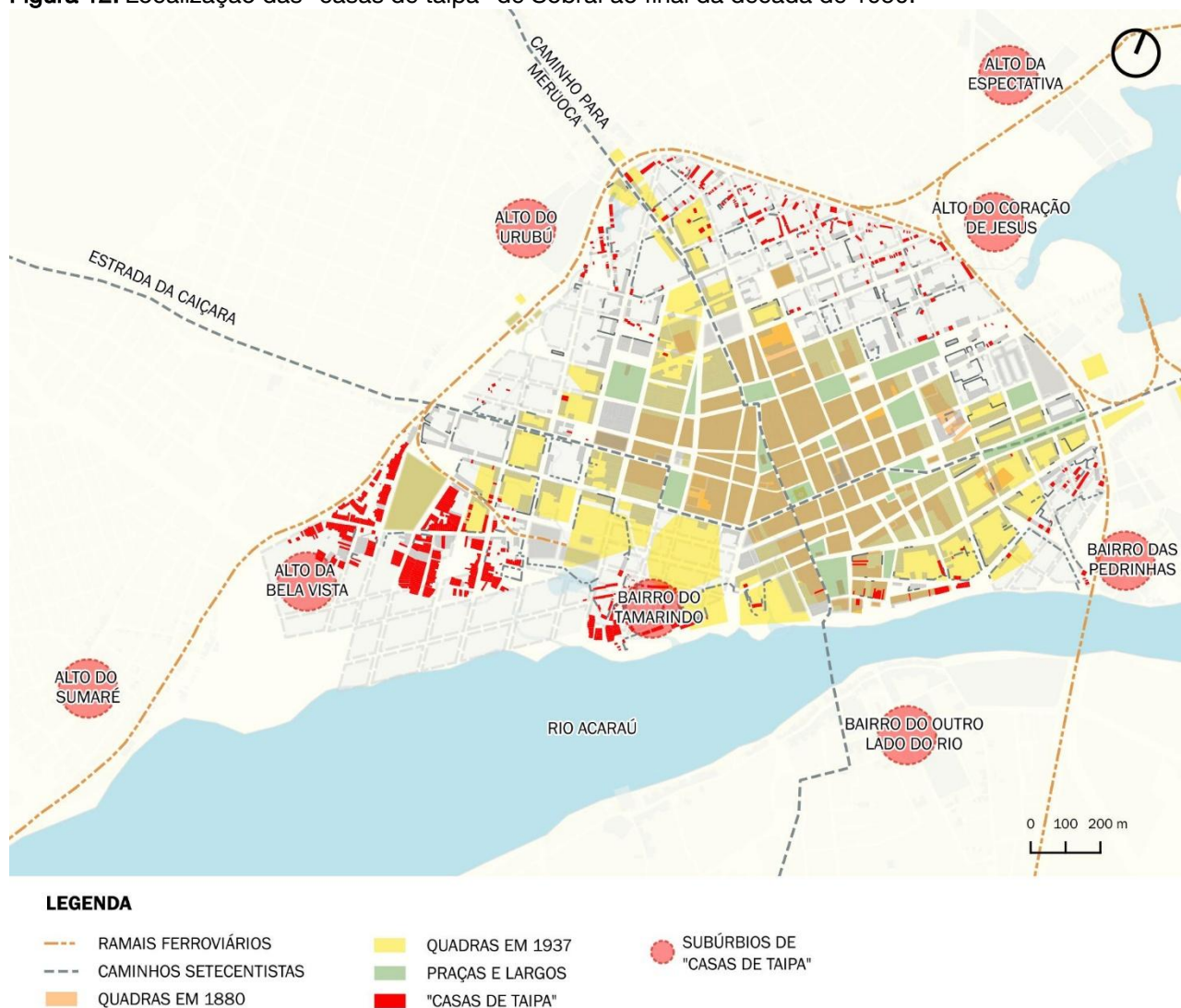


Fonte: Serviço Geológico Brasileiro (SGB). Colorações aplicadas pelos autores.

PENSAR FORA DO EIXO

Em sua maioria, as “casas de taipa” estavam presentes nas franjas e na órbita do núcleo. Correspondiam à segunda maior categoria de edificações, atrás somente das “casas” térreas de alvenaria. Nas regiões para além do cinturão ferroviário e do rio Acaraú, consistia na principal – e em muitos casos, na única – tipologia construtiva utilizada nas ocupações. As áreas com construções de taipa representadas na cartografia eram o “Bairro do Tamarindo”, o “Alto da Bela Vista”, o “Alto do Sumaré”, o “Alto do Urubú”, o “Alto do Coração de Jesus”, “Alto da Espectativa”, o “Bairro das Pedrinhas” e o “Outro lado do rio” (Figura 13).

Figura 12. Localização das “casas de taipa” de Sobral ao final da década de 1950.



Fonte: Aerofotogrametria de 1958, *Planta da cidade de Sobral de 1956* e *Planta da Cadastral e Topográfica da Cidade de Sobral de 1952*. Imagem elaborada pelos autores.

PENSAR FORA DO EIXO

Na cidade intratrilhos³⁹, as maiores concentrações de “casas de taipa” estavam no setor oeste, na faixa próxima à várzea do Acaraú, e nas franjas ao norte. Na porção oeste, abaixo do “terreno do antigo hipódromo” estava o “bairro do Tamarindo” com aproximadamente 236 “casas de taipa”, inseridas de forma predominantemente irregular. Mais a oeste, próximas ao “Alto da Boa Vista”, estavam aglomeradas cerca de 513 “casas de taipa”. Suas implantações seguiam algum alinhamento viário, porém de forma não tão rígida.

Tomando como base o processo histórico de expansão do núcleo, conjecturamos que o maior adensamento de “casas de taipa” na porção inferior do setor oeste é fruto de uma estigmatização socioeconômica e territorial do subúrbio da Fortaleza. A progressiva construção imagética da área como local de implantação de “atividades insalubres” e de moradia da pobreza operava desde a primeira metade dos oitocentos, se consolidando em meados do século XX.

Nas franjas ao norte do núcleo, em contato com os trilhos do trem, estava a segunda maior concentração de “casas de taipa”. Consistia em uma região da cidade onde as quadras por vezes eram demarcadas por “cêrcas” e “muros”, mas não completamente ocupadas. Neste setor não havia uma total predominância da “taipa”, sendo possível encontrar também algumas “casas” térreas de alvenaria. Era uma região menos consolidada, mais rarefeita e possivelmente mais recente da cidade, na qual se observou um avanço da arquitetura de alvenaria sobre as “casas de taipa”.

Ambos os cenários a oeste e a norte repercutiam os indícios apontados por Rocha (2017) sobre a localização dos subúrbios da Fortaleza e do Junco ao final do século XIX. Apesar de não terem sido traçadas nas cartografias trabalhadas anteriormente, o casario já era existente nas bordas do núcleo, sendo continuamente deslocado pelo avanço da trama viária.

As franjas da cidade eram os principais locais de intersecção entre a arquitetura de tijolos e a taipa, ou seja, os espaços de maior atrito entre a cidade burguesa, “idealizada”, e a cidade real, permeada

³⁹ Expressão utilizada pelo arquiteto Herbert Rocha para designar a “área compreendida entre o rio Acaraú e a linha férrea”, fazendo alusão ao “fenômeno das cidades medievais europeias, que se dividiam em intra e extramuros” (2025, p.286).

pela grande incidência da pobreza. É possível afirmar que a segmentação construtiva e socioespacial entre a alvenaria dos remediados e a taipa dos empobrecidos perfazia um projeto institucionalmente estruturado pelo Estado desde os oitocentos. A estratificação destes formatos de edificação expressava a idealização e a construção de um centro urbano limpo, civilizado e homogêneo, afastado da doença, da sujeira e da desordem dos subúrbios, locais de moradia dos setores mais pobres da cidade.

5. Considerações finais

Na maioria das descrições, artigos de imprensa, fotografias, representações cartográficas e fontes oficiais, a pobreza é percebida através do não dito. Por vezes aparecia ao fundo do que se queria mostrar, como um coadjuvante propositalmente invisibilizado. Inicialmente, nas plantas de 1880 e 1937, suas moradias eram como fantasmas dispersos nas franjas do núcleo, ignorados pelo traço. A moradia da pobreza surge através das problemáticas urbanas, do conflito com urbes idealizada, ferindo aos olhos da cenografia higienizada, bela e homogênea. Ao ser representada na *Planta* de 1956, aparece significada através das “casas de taipa”, em grande parte levantadas longe das avenidas, das praças, dos largos e dos equipamentos urbanos – ou seja, longe da cidade “embelezada” (Figura 13). Sob anuência ou displicência das políticas de ordenamento urbano, ocupavam as várzeas alagáveis, as beiras dos trilhos, dos caminhos suburbanos e os espaços próximos às atividades “insalubres” - como os complexos fabris, o hospital da Santa Casa, as antigas estruturas de beneficiamento do gado e os depósitos de lixo.

Contudo, resumir a pobreza às casas de taipa dos subúrbios seria assumir o equívoco de que a mesma não estava presente no miolo da cidade. Embora com menor recorrência, havia pobreza residindo nos espaços centrais e em pequenas construções de tijolos, permeando e compondo as travessas oitocentistas e as novas ruas dos bairros em expansão. Concomitantemente, a relação direta entre a taipa e os substratos menos favorecidos consiste em um reducionismo, já que, muito provavelmente, havia uma complexidade socioeconômica entre os indivíduos que habitavam estas edificações. Eram vaqueiros, agricultores, artesões, operários, curtidores, trabalhadores domésticos, empregados no comércio, dentre outras múltiplas funções.

De todo modo, constatou-se que, mesmo sob um balanço desproporcional de forças, as camadas subalternizadas da sociedade – os indígenas, os negros e os empobrecidos – também atuavam como agentes modeladores na produção dos espaços de Sobral. Contribuíram para a implantação estratégica dos primeiros assentamentos, para a criação de equipamentos urbanos, na definição de vias, de espaços oficializados e na composição da paisagem intraurbana. E em boa parte destes cenários, suas colaborações eram efetuadas em condições de atrito com as classes políticas e econômicas hegemônicas.

Figura 13. “Casas de taipa” no “Bairro da Pedrinhas”. 1957.



Fonte: IBGE.

REFERÊNCIAS

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de história colonial: 1500–1800**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 1998.

PENSAR FORA DO EIXO

ALEMÃO, Francisco Freire. **Diário de viagem de Francisco Freire Alemão (1859-1861)**. [s.l.]: Fundação Waldemar Alcântara, 2011.

BESERRA, José Ramiro Teles (Org.). **Aquarelas e Desenhos do Ceará oitocentista**. [s.l.]: IPHAN, 2016.

BRAGA, Renato. **História da Comissão Científica e Exploração**. Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1962.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **A cidade como negócio: mercado imobiliário rentista, projetos e processo de produção do Centro Velho de São Paulo do século XIX à Lei do Inquilinato (1809–1942)**. 2018. Tese (Livre-Docência) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

CASTRO, José Liberal de. Bicentenário da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção: o caso singular de uma obra de arquitetura militar com função simbólica. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, v. 126, p. 9-72, 2012.

CASTRO, José Liberal de, Pequena informação relativa à arquitetura antiga no Ceará. Fortaleza: **Revista Aspecto**, n. 5, p. 9-32, 1973.

CORBAIN, Alain, **Saberes e odores: o olfato e o imaginário social nos séculos XVIII e XIX**, São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

COSTA, Maria Clélia Lustosa, **Vida e morte na Fortaleza antiga: A higienização da cidade no século XIX**, Fortaleza: Imprensa Universitária, 2021.

CRISPINO, Luís Carlos Bassalo; LIMA, Marcelo Costa de. Expedição norte-americana e iconografia inédita de Sobral em 1919. **Revista Brasileira de Ensino de Física**, São Paulo, v. 40, n. 1, 2018.

FROTA, D. José T. da. **História de Sobral**. 3. ed. Sobral: [s.n.], 1995.

GIRÃO, Raimundo; MARTINS FILHO, Antônio, **O Ceará**, Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2011.

HARLEY, John Brian, Textos y contextos en la interpretacion de los primeros mapas, in: **La nueva naturaleza the los mapas**, 1a ed. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2005.

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro. **A ciência responde à desordem: transformações urbanas em Fortaleza durante o século XIX e início do século XX**. 1992. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1992.

JUCÁ NETO, Clóvis Ramiro. **Primórdios da urbanização no Ceará**. Fortaleza: Edições UFC; Banco do Nordeste, 2012.

PENSAR FORA DO EIXO

JUCÁ NETO, Clovis Ramiro; BESERRA, José Ramiro Teles. Mobilidade e interconexões oceânicas: o engenheiro militar e o artífice entre a Capitania do Ceará e o reino de Portugal. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, São Paulo, v. 29, p. 1–95, 2021.

LEAL, David Gregório da Paixão. **Entre viver "aglomerados como ostras" e em "prédios modernos ajardinados"** : urbanização e arquitetura residencial em Sobral. 2026. 423 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo e Design) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo e Design, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2026.

MENEZES, Antonio Bezerra, **Provincia do Ceará**: notas de viagem, parte do norte, Fortaleza: Typ. Economica, 1889.

MONT'ALVERNE, Glória Giovana Saboya, **A Ferrovia e a Cidade**, 1ª. Fortaleza: Edições ECOA, 2015.

OLIVEIRA, André F., **A estrada de ferro de Sobral**, Fortaleza: Expressão Gráfica, 1994.

PAULET, Antonio José da Silva. Descrição geográfica abreviada da capitania do Ceará. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, n. 12, p. 5-33, 1898.

PUNTONI, Pedro, **A Guerra dos Bárbaros**: Povos Indígenas e a Colonização do Sertão Nordestino do Brasil, 1960-1720, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: FAPESP, 2002.

QUEIROZ, Marcus Vinicius Dantas de, **Arquitetura, cidade e território das secas**: ações da IFOCS no semiárido do Brasil, Tese de doutoramento, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

ROCHA, Herbert, **Contribuição para o estudo do desenho urbano de Sobral**: século XIX, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Fortaleza (UFC), Fortaleza, 2017.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA JÚNIOR, Agenor S., A Sobral de 1920: a metrópole do sertão?, in: **A Polifonia Sobralense**, Sobral: Edições Ecoa, 2015.

SOUZA, Raimundo Nonato Rodrigues de. Negros na sociedade colonial acarauense. In: Santos, Carlos Augusto Pereira dos; Alencar, Alênio Carlos Noronha [org.]. **A Polifonia Sobralense**: leituras e entendimentos sobre a história da cidade. Sobral: Edições ECOA, 2015.

STUDART FILHO, Carlos. Vias de comunicação do Ceará colonial. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, 1937.

THIELEN, Eduardo Vilela; ALVES, Fernando Antonio Pires; BENCHIMOL, Jaime Larry; et al. **A ciência a caminho da roça**: imagens das expedições científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao



PENSAR FORA DO EIXO

interior do Brasil entre 1911 e 1913. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz / Editora e Casa de Oswaldo Cruz, 2002.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida, Os Agentes Modeladores de Salvador no Período Colonial, **Revista de desenvolvimento econômico**, v. Ano II, n. No 3, p. 67–73, 2000.

VIANA, Carlos Negreiros, Ernesto Deocleciano e o desenvolvimento econômico da Região Centro-Norte do Ceará e da Região Oeste do Rio Grande do Norte, **Revista do Instituto do Ceará**, p. 183–205, 2013.

VIANA, Carlos Negreiros, Trajano de Medeiros: um dos maiores empresários brasileiros do seu tempo, um desconhecido no Ceará até hoje, **Revista do Instituto do Ceará**, p. 181–207, 2015.