

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS**  
**MESTRADO ACADÊMICO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E**  
**SOCIEDADE**

Carlos Henrique Lopes Pinheiro

DESENVOLVIMENTO URBANO E SEUS REFLEXOS SOCIOESPACIAIS: Estudo da  
relação entre a população e uma política de produção do espaço urbano no Arraial Moura  
Brasil – Fortaleza – Ceará.

Fortaleza – Ceará

2007

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ****PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS  
MESTRADO ACADÊMICO EM POLÍTICAS PÚBLICAS E SOCIEDADE**

DESENVOLVIMENTO URBANO E SEUS REFLEXOS SOCIOESPACIAIS: Estudo da  
relação entre a população e uma política de produção do espaço urbano no Arraial Moura  
Brasil – Fortaleza – Ceará.

Carlos Henrique Lopes Pinheiro

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em  
Políticas Públicas da Universidade Estadual do Ceará, como  
requisito parcial para obtenção do grau de mestre em  
Políticas Públicas e Sociedade, Sob a orientação do professor  
Dr. João Bosco Feitosa dos Santos.

Fortaleza – Ceará

2007

**Universidade Estadual do Ceará**

Mestrado Acadêmico em Políticas públicas e Sociedade

**Desenvolvimento urbano e seus reflexos socioespaciais:** Estudo da relação entre a população e uma política de produção do espaço urbano no Arraial Moura Brasil – Fortaleza – Ceará.

Autor: Carlos Henrique Lopes Pinheiro

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. João Bosco Feitosa dos Santos (orientador)

---

Prof. Dr. Francisco Uribam Xavier Holanda

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Silvia Márcia Alves Siqueira

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho é fruto da soma de todas as pessoas encontradas na sua execução. Algumas desde a formulação inicial, pois, me fizeram acreditar, que este objetivo poderia ser alcançado. Outras, sempre presentes direta ou indiretamente na elaboração desta tarefa. Agradecer é reconhecer o apoio das pessoas e instituições e, entender, que, a produção de conhecimentos necessita de múltiplas ajudas, não sendo possível a sua elaboração de forma individual.

No decorrer desta caminhada, contei com a ajuda imprescindível de pessoas sempre prontas a colaborar com esta pesquisa. Por essas razões, são muitos os agradecimentos a todos que me apoiaram, para, que este trabalho se concretizasse. Nesse sentido, é indispensável a menção a nomes cuja participação foi decisiva. Quero agradecer de forma especial:

Aos moradores do Arraial Moura Brasil, especialmente aos entrevistados da pesquisa, que me receberam e compartilharam comigo seus conhecimentos, angústias, histórias e cotidiano, fornecendo ricos e fundamentais elementos para o êxito deste trabalho;

Ao professor Dr. João Bosco Feitos dos Santos, meu orientador, agradeço por me proporcionar maturidade acadêmica, crescimento pessoal e possibilidades profissionais. Externo, aqui, profunda admiração por sua competência, profissionalismo, sensibilidade e atenção dispensada durante o mestrado.

À minha família, e, em especial, minha mãe, Ana Maria Lopes, ao qual devo e dedico tudo que conquistei, e, tudo aquilo que ainda venha a conquistar em minha vida;

À Paula Virgínia Mendes Maia, minha companheira, sempre presente nos bons e maus momentos desta caminhada;

À tia Rosália, sempre presente na minha formação, meus sinceros agradecimentos;

À FUNCAP, pelo apoio financeiro, sem o qual este estudo não teria sido possível;

À Francisca Denise Nascimento, socióloga, pelas incansáveis conversas acadêmicas;

Ao programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas da UECE, envolvendo coordenação, professores, colegas e funcionários, pelo apoio e reciprocidade construídos ao longo do mestrado.

## RESUMO

Esta pesquisa visa a compreender as transformações no uso e ocupação do solo no bairro Arraial Moura Brasil, principalmente a partir da construção da avenida Presidente Castelo Branco (Leste Oeste), quando este bairro passou a ser incorporado à malha urbana de Fortaleza.

Investimentos públicos e privados marcam a paisagem do bairro, que favorecem a atração de novos investimentos e moradores, passando a dar um novo dinamismo ao aglomerado, sobretudo nas décadas de 1970 e 1980, quando a Cidade foi palco de grandes transformações na sua paisagem urbana, em uma tentativa de modernizar-se, inserindo-se assim na lógica capitalista de produção industrial, credenciando-se à livre concorrência com outros centros urbanos na atração de investimentos de toda ordem.

Esta dissertação visa, em seu eixo central a compreender como o Arraial Moura Brasil está inserido no tecido urbano de Fortaleza, analisando as transformações ocorridas, além de suas prováveis transformações espaciais, com reflexos diretos na população local sob a nova dinâmica e feição urbana proposta para o centro da capital, praia de Iracema, poço da Draga e, ainda, todo o litoral oeste.

Busca-se demonstrar que a implementação de políticas públicas urbanas, provenientes de planejamentos mal elaborados, apresentou um resultado ambíguo: por um lado favoreceu a mobilidade espacial urbana da Cidade, ligou áreas não conjugadas entre si, favoreceu o acesso e a livre circulação por diversos pontos, além de beneficiar a especulação imobiliária no entorno da Avenida analisada. Por outro lado, acentuou a segregação socioespacial, desestruturou relações sociais e familiares, segregou antigos moradores da região de maior relevância econômica da Cidade e impôs a necessidade de novas práticas sociais cotidianas na população remanescente.

Diante deste contexto, procurou-se compreender neste trabalho o papel das políticas públicas acerca da produção do espaço, na implantação de infra-estrutura viária na escala urbana, além de se discutir o uso, a ocupação e a valorização do solo, admitindo-se que as vias de circulação são verdadeiros símbolos políticos do chamado desenvolvimento urbano das cidades. Isto posto, procura-se compreender o espaço urbano, mediante a recuperação histórica e processual, para um melhor entendimento do cotidiano local, bem como das estruturas e organizações sociais, políticas, econômicas, ambientais e espaciais.

## RÉSUMÉ

Cette recherche vise à comprendre les transformations de l'usage et de l'occupation des sols dans le quartier Arraial Moura Brasil, notamment au moment de la construction de l'avenue Presidente Castelo Branco (Est Ouest), ce qui a conduit ce quartier à s'intégrer à la maille urbaine de Fortaleza.

Des investissements publics et privés marquent le paysage du quartier, qui souhaitent attirer de nouveaux investissements et habitants, tout en donnant un nouveau dynamisme à l'agglomération, surtout dans les années 70 et 80, quand la Ville a été la scène de grandes transformations de son paysage urbain, en essayant de se moderniser, s'insérant ainsi dans la logique capitaliste de production industrielle, et s'inscrivant dans la course aux investissements de tout ordre conjointement à d'autres centres urbains

Cette dissertation a surtout pour but de comprendre comment le quartier Arraial Moura Brasil est inséré dans le tissu urbain de Fortaleza, en analysant les transformations produites, au-delà de ses probables transformations spatiales, et de ses conséquences directes sur la population locale dues à la nouvelle dynamique et à l'apparence urbaine proposée pour le centre de la capitale, le quartier de la plage d'Iracema, Poço da Draga ainsi que tout le littoral ouest.

Nous cherchons à démontrer que la mise en œuvre de politiques publiques urbaines, résultant de plans mal élaborés, a conduit à un résultat ambigu : d'une part, elle a permis la mobilité spatiale urbaine de la Ville, elle a relié des zones qui n'étaient pas limitrophes, elle a permis l'accès et la libre circulation entre divers points, outre le fait d'engendrer de la spéculation immobilière aux alentours de l'Avenue étudiée. D'autre part, elle a accentué la ségrégation socio-spatiale, elle a déstabilisé les relations sociales et familiales, a séparé d'anciens habitants de la région la plus importante économiquement de la Ville et a imposé la nécessité de nouvelles pratiques sociales quotidiennes envers la population restante.

Face à ce contexte, nous avons cherché à comprendre le rôle des politiques publiques en ce qui concerne la production de l'espace, l'implantation d'infrastructure routière à l'échelle urbaine, et à discuter sur l'utilisation, l'occupation et la valorisation des sols, considérant que les voies de circulation sont de véritables symboles politiques dudit développement urbain des villes. Ceci étant, nous cherchons à comprendre l'espace urbain, selon la perception historique et processive, afin de mieux comprendre le quotidien local, ainsi que les structures et les organisations sociales, politiques, économiques, environnementales et spatiales.

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	08
2. O ESPAÇO, O ESTADO E A POLÍTICA URBANA NO BRASIL.....	17
2.1. A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO SOCIALMENTE PRODUZIDO.....	17
2.2. O PAPEL DO ESTADO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DO BRASIL.....	22
2.3. BREVE EVOLUÇÃO DA POLÍTICA URBANA BRASILEIRA.....	25
2.3.1. NOVA ORDEM, NOVO PROCESSO.....	33
3. FORTALEZA: “DA CRISE DE ADOLESCÊNCIA À MAIORIDADE METROPOLITANA”.....	35
3.1. AS VIAS DE CIRCULAÇÃO: A AVENIDA LESTE-OESTE NO CONTEXTO URBANO DE FORTALEZA.....	38
3.2. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO AO LONGO DA AVENIDA LESTE-OESTE.....	47
4. O BAIRRO COMO ANÁLISE DE LUGAR E COTIDIANO.....	58
4.1. O ARRAIAL MOURA BRASIL COMO LOCAL DE INTERAÇÃO SOCIAL E CONFLITO DE INTERESSES.....	63
4.2. OUTRAS ATIVIDADES COMERCIAIS E DE SERVIÇOS NO ARRAIAL MOURA BRASIL.....	71
5. DAS PRÁTICAS SOCIOESPACIAIS À SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL: OS ATORES E O COTIDIANO DOS MORADORES DO ARRAIAL MOURA BRASIL.....	76
5.1. AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E A RESISTÊNCIA POPULAR NO ARRAIAL MOURA BRASIL.....	82
5.2. O ARRAIAL MOURA BRASIL, HOJE, E AS PERSPECTIVAS .....	87
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	93
7. BIBLIOGRAFIA.....	97

## 1. INTRODUÇÃO

O estudo do espaço urbano abriga aspectos interdisciplinares e constitui um dos grandes desafios contemporâneos. O aumento do contingente populacional, ao requerer crescente infra-estrutura e volume de serviços, promove uma configuração ocupacional bastante complexa, com múltiplas e conflitantes demandas a serem atendidas e disciplinadas pelos planejadores e gestores públicos.

O planejamento do uso e ocupação dos espaços citadinos, a partir da elaboração e execução de políticas públicas de “desenvolvimento” urbano, constitui importante mecanismo de orientação racional da urbanização, permitindo e visando a reduzir os impactos socioambientais. Para além do aspecto racional, todavia, faz-se necessário pensar a cidade e sua modernização no âmbito social e de forma sustentável, analisando as variáveis históricas, sociais, econômicas e geográficas, dentre outras. Neste sentido,

Pensar na política pública a partir do território exige também um exercício de revisita à história, ao cotidiano, ao universo cultural que vive nesse território, se o considerarmos para além do espaço físico, isto é, como toda gama de relações estabelecidas entre seus moradores, que de fato o constroem e reconstróem. (KOGA: 2003, P. 25, 26).

O espaço urbano de Fortaleza, com a crescente explosão demográfica, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, cresce desordenadamente, carecendo de melhor compreensão dos fenômenos que o torna caótico. Em decorrência, sobretudo, deste crescimento desordenado, a Cidade não reunia condições suficientes para a promoção de políticas públicas voltadas para a geração de empregos, para a redução do déficit habitacional e melhoramento dos serviços públicos de saúde, saneamento, educação, transportes etc.

A década de 1970 estabeleceu nova ordem urbana, haja vista que a população crescia, mas a Cidade não. Na ânsia de encontrar melhores condições de vida do que em seus locais de origem, a população migrante passou a ocupar determinados setores da capital, de acordo com as possibilidades enxergadas por ela no tocante a oportunidades de trabalho e renda. De modo geral, os bairros que se localizam na porção oeste de Fortaleza, por possuírem uma posição geográfica estratégica para o desenvolvimento do setor econômico, haja vista a proximidade com o centro comercial, com o antigo pólo industrial e ainda a já transferida área portuária, tinham poder de atração populacional, o qual fazia



com que a população da zona rural do Estado vislumbrasse na Capital cearense grandes possibilidades de melhoria na qualidade de vida.

Como conseqüência, tem-se nos anos 1970, a ocupação da totalidade das praias da zona urbana de Fortaleza. Do farol do Mucuripe à praia da Barra do Ceará, os atores transformam a zona em lugar privilegiado de veraneio, de lazer, de trabalho, de habitação, aproveitando-se das características físicas e marcando-o conforme seus hábitos, valores e costumes. (DANTAS: 2002, p. 62).

A infra-estrutura urbana passou, principalmente durante a administração municipal do prefeito engenheiro Vicente Fialho, por um plano desenvolvimentista cujo intuito era “restabelecer o equilíbrio urbano”<sup>1</sup> justificado pela construção de quatro grandes vias de circulação (Borges de Melo, Aguanambi, José Bastos e a Leste-Oeste). Estas avenidas passaram a interligar as mais diversas regiões de Fortaleza, facilitando melhor integração de vários bairros à malha urbana.

Desta forma, percebe-se que a Cidade passou por transformações importantes, alvos de interferências das mudanças do sistema capitalista contemporâneo. Milton Santos (1987:47) analisa essas transformações, assinalando que “*seus resultados ofendem, pois expulsam e desenraizam as pessoas, fazendo com que elas não usufruam do seu direito à cidade ou ao menos, o direito ao entorno*”. Já Chartier (1991: 177) oferece elementos para a compreensão dessas modificações afirmando que “... *não há prática ou estrutura que não seja produzida pelas representações, contraditórias e em confronto, pelas quais os indivíduos e os grupos dão sentido ao mundo que é o deles*”.

Dentre as inúmeras transformações que modelam o espaço urbano de Fortaleza, e em destaque sua porção litorânea oeste, algumas atividades proporcionam um processo mais evidenciado de mutação urbana, como é o caso da construção das vias de circulação ou eixos viários. Na década de 1970, a construção da Avenida Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste) proporcionou inúmeras transformações socioespaciais, destacando-se: o melhoramento no que se refere à mobilidade urbana, a integração de bairros antes não conjugados e a natural atração de comércio e serviços ao longo do eixo viário, valorizando o solo urbano e atraindo novos atores sociais. Produziu também, entretanto, uma desestruturação dos laços de vizinhança, distanciando a população até então residente

---

<sup>1</sup> PLANDIRF – **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza** – consórcio SERETE S.A. Engenharia S.D. Consultoria de Planejamento Ltda, 1972.

desta porção do centro comercial, ou seja, do setor que oferecia as principais e maiores quantidades de postos de trabalho.

A escolha do tema partiu primeiramente do nosso interesse em compreender a questão urbana no Brasil e, sobretudo, em Fortaleza, urbe que, embora não apresente o mesmo nível de crescimento de outros grandes centros urbanos, como São Paulo, por exemplo, sempre esteve inserida no mesmo processo produtivo e na mesma lógica política e econômica. Procuramos considerar, no decorrer deste trabalho, a noção de que o bairro em estudo que se encontra “*espremido entre o centro e a Leste-Oeste, num estirão de três rua e dezenas de vielas que se entrecortam*”<sup>2</sup> desperta o interesse tanto do Poder Público quanto do setor privado em virtude de sua localização privilegiada. O impacto das modificações passadas e a possibilidade de novas alterações na paisagem urbana do bairro em um futuro próximo alimentaram a ânsia de compreender-mos como as políticas urbanas, responsáveis diretas pela configuração do espaço e da infra-estrutura urbana, influenciaram na dimensão da vida social, nas práticas culturais cotidianas e na relação socioespacial de uma população residente e resistente de um pequeno, mas significativo espaço da capital cearense.

Isto posto, este trabalho tem por finalidade principal buscar melhor entendimento dos processos espaciais que determinam a organização de um recorte espacial intra-urbano, ou seja, analisar a mutação urbana no bairro Arraial Moura Brasil a partir da construção e das transformações da/na avenida Presidente Castelo Branco, popularmente conhecida como avenida Leste-Oeste, procurando compreendê-la como parte de uma rede urbana de mobilidade e também de serviços, que, por sua vez, é reflexo e condição das organizações sociais.

Neste conjunto de reflexões, torna-se evidente a conjugação de uma lógica modernista, qualificada pela valorização capitalista e desqualificada pela desestruturação social.

Com efeito, procuramos entender uma parcela deste espaço ampliado (avenida Leste-Oeste), que pode interferir na dinâmica das relações no lugar (Arraial Moura Brasil), como também receber influências deste, uma vez que a avenida em estudo assume importante papel na escala urbana ou intra-urbana.

Essas análises focalizaram as conseqüências de uma política pública de urbanização, a partir de outra perspectiva – a dos moradores do Arraial Moura Brasil – e

---

<sup>2</sup> O POVO. **Cabarés fizeram história**. 05 de janeiro de 1998, p.10.

as formas como eles percebem o bairro na Cidade, sua evolução ou não na escala urbana de Fortaleza e as perspectivas, na visão deles, para o lugar ante novos projetos de urbanização para aquele setor.

A busca pela compreensão das práticas socioespaciais, permeadoras do cotidiano citadino, implica em compreendê-la, como sugere Oliveira (1995), em um quadro de vulnerabilidade composto por dimensões sociais, políticas e econômicas, espaciais e culturais.

A realidade, eivada de práticas sociais significativas, revela, então, uma cidade que também se molda por uma população que sobrevive pela busca permanente de um lugar no mundo, sob a qual constrói sentidos múltiplos de explicação de sua condição social. A lógica racional dessa construção, contidas nos planos e projetos, desenha-se ao lado de uma outra que, no âmbito da institucionalidade, transgride a “ordem” e opera na “ilegalidade”, substancializando uma das formas de plasmar-se na sociedade. É que a cidade, como materialidade das práticas sociais e de representações de seus diversos sujeitos em interação, cria e recria a imagem do pobre, mas é, também, instituída pela pobreza. Isto é a uma dinâmica reveladora de um quadro cada vez mais incômodo para a sociedade, à medida que expõe a violência física e simbólica que é capaz de produzir. (LIMA: 2003, p.65/66).

Com base nessas premissas, levantamos alguns questionamentos sobre a estrutura urbana de Fortaleza e as grandes transformações ocorridas nas últimas décadas no Arraial Moura Brasil, em razão dos incentivos à modernização que ocorreram no país durante a década de 1970, período marcado pelo governo e regime militar, que repercutiram na dinâmica das relações socioespaciais verificadas no bairro.

O Arraial Moura Brasil localiza-se na costa oeste de Fortaleza, em uma região de duna fixa. Esta área caracteriza-se por possuir uma população de baixa renda, que migrou para a Capital, principalmente durante o século XX, em função dos graves problemas climáticos que assolaram o Estado do Ceará e da estrutura fundiária concentradora. A crise na agricultura nordestina, as secas periódicas e a imagem atraente das cidades, divulgadas nos meios de comunicação, favoreceram a migração rural-urbana de uma população que tinha expectativa de se inserir no mercado de trabalho, alcançar uma renda fixa e, assim, conseguir melhores condições de vida, habitação, educação, saúde etc.

A presença do porto de Fortaleza, localizado no poço da Draga, e a instalação de indústrias, ao longo do ramal ferroviário norte, atraíram migrantes que se instalaram nos atuais bairros do Arraial Moura Brasil, Carlito Pamplona e Pirambu, dando origem a

várias favelas. Tais fatores contribuíram para o aumento do contingente populacional e, por conseguinte, de problemas urbanos ligados ao deficit habitacional, às precárias condições de infra-estrutura de serviços e desemprego (SILVA, 1992). Em suma, Fortaleza, que se encontrava em decurso de crescimento econômico, recebendo investimentos industriais e comerciais, ao acolher grande número de migrantes sem condições de assimilá-los e com infra-estrutura insuficiente, torna-se, então, uma metrópole onde grande parte da população é de miseráveis.

A expansão de Fortaleza é fruto do parcelamento e da necessidade de incorporação de novas áreas à malha urbana, que pressupõe, dentre outros aspectos, espaço físico e condições gerais para a produção e reprodução da força de trabalho. A transformação do espaço ocorre tanto pelo trabalho quanto pela ação das forças produtivas, impulsionada pela implantação de bens de consumo coletivo, tais como vias de transporte, sistema de abastecimento de água, esgotamento sanitário e rede de energia elétrica. Estes fatores são fundamentais na valorização da terra urbana, favorecendo o parcelamento, bem como profundas mudanças no uso e ocupação do solo urbano.

A produção do espaço urbano ao longo da avenida Leste-Oeste aconteceu de forma diferenciada, em função de variados atores sociais, da renda da população, do momento em que ocorreu sua construção até os dias atuais. A Avenida atraiu para as suas margens grande quantidade de equipamentos urbanos, como o Hotel Marina Park, o Instituto Médico Legal – IML, a Estação de Tratamento de Esgoto da CAGECE, a Igreja de Santa Edwiges, dentre outros, como estabelecimentos comerciais instalados para atender tanto a população destes bairros como os transeuntes.

A partir do processo de valorização do solo urbano, mediante o uso e ocupação deste solo e dos equipamentos urbanos instalados ao longo do eixo viário, a avenida Leste-Oeste, além da forma com que vêm se organizando estas atividades, aumenta a possibilidade de a população do entorno destes equipamentos ser absorvida, ou não, pelo mercado destes serviços, mostrando qual a relação entre a população e o “desenvolvimento” local do litoral oeste da capital.

Neste elo, Santos observa o espaço urbano como sistema de objetos e de ações que se materializam e criam forma na avenida, caracterizando-a como uma via de variados usos, como os de livre circulação de pessoas, mercadorias e capitais, onde se desenvolvem as relações socioespaciais, denominadas por ele de binômio fixos e fluxos, no qual,

Esses objetos e essas ações são reunidos numa lógica que é, ao mesmo tempo, a lógica da história passada (sua datação, sua realidade material, sua causação original) e a lógica da atualidade (seu funcionamento e sua significação presentes). (SANTOS: 1997, p.63).

Em vista de tal contexto, discutiremos neste trabalho até que ponto estes e outros equipamentos urbanos do local são determinantes para as mudanças socioespaciais, e como os moradores do Arraial Moura Brasil definem e redefinem os seus espaços de vivência e ainda como ocorre o cotidiano desta população. A forma como se organizam e se espacializando estas atividades nos levou a alguns questionamentos: como a população local se relaciona com os equipamentos urbanos ali instalados? Estes equipamentos absorvem a mão-de-obra local? Como estes equipamentos valorizam ou desvalorizam o solo urbano? Portanto, tais questões podem se resumir a uma pergunta central: podemos falar de desenvolvimento urbano, quando este segrega a população e reproduz uma diferenciação de classes sociais?

Com efeito, a grande preocupação deste trabalho é com a análise de um recorte espacial intra-urbano, a fim de compreender as relações socioespaciais a partir das transformações espaciais em Fortaleza, de modo especial no Arraial Moura Brasil; transformações que resultam da ação dos diversos agentes produtores do espaço urbano, destacando-se o papel do Poder Público e do setor privado na incorporação do bairro à malha urbana de Fortaleza.

Sendo assim, para compreendermos as transformações ocorridas no espaço urbano e a forma como a população se relaciona e percebe estas transformações, fez-se necessário o entendimento das experiências cotidianas, sendo estas buscadas por meio de entrevistas, tanto com os líderes comunitários como com a própria população. A escolha destes sujeitos teve como critério de corte metodológico uma perspectiva geracional. Por um lado, buscamos as pessoas mais idosas, que auxiliaram no entendimento da produção espacial ao longo do tempo, e, por outro, jovens em idade ativa, que serão fundamentais para se saber das oportunidades de trabalho geradas pelos equipamentos urbanos destacados anteriormente e pelo próprio centro da Cidade.

Para entender, portanto, os aspectos socioespaciais que cercam o cotidiano do espaço urbano de Fortaleza, elucidamos primeiramente neste trabalho uma breve discussão sobre o espaço, o Estado e a política urbana no Brasil, para que assim haja uma compreensão de que as ações desenvolvidas na Cidade fazem parte de um plano de

metas e medidas que se inserem na contextura nacional. Para alcançarmos este objetivo, trabalharemos a questão urbana com base em Schmidt Benício, José Borzzacchiello da Silva, Marcelo Lopes de Souza, Antonia Jesuíta de Lima, Pecman, dentre outros, que procuram mostrar como o espaço urbano se configurou mediante as leis e ações estatais.

Outro ponto de destaque é o período de construção da avenida Leste-Oeste, a situação política da época no contexto ditatorial sob o qual vivia o País, o caráter e a “necessidade” modernista das cidades e a preocupação em afastar a população mais carente das proximidades do centro comercial e das outras áreas consideradas de grande importância para a vida social da elite econômica e política local. Ressaltamos ainda, que Fortaleza vivia neste período uma valorização dos espaços litorâneos, os quais eram havidas como insalubres, portanto espaços dos pobres (DANTAS: 2002). Tal situação nos conduz a outra abordagem referente à modernização das cidades, sendo estas simbolizadas pela construção de grandes eixos viários e pelos estabelecimentos inseridos nestes eixos, interligados por eles.

No decorrer do ensaio, veremos que a construção deste eixo viário proporcionou uma gama de alterações na paisagem e dinâmica urbana da Cidade, e ainda que,

Todo esse processo de modernização da malha urbana de Fortaleza em um período mais recente – década de 70 – gerou um crescimento horizontal da cidade ocasionando o aparecimento de periferias cada vez mais distantes do centro. A população de baixo poder aquisitivo é a que mais sofre com esse processo. Ela passa a ser excluída do espaço “oficial” e busca a periferia como um único espaço possível de ser habitado. (FERNANDES: 1990, p. 02).

Diante deste contexto, passaremos, pois, para a compreensão mais profunda do *locus* do nosso objeto de estudo, no caso o Arraial Moura Brasil: a configuração espacial que se insere, as “práticas socioespaciais” (trabalhadas pela autora Ana Fani Alessandri Carlos), um quadro comparativo com outros bairros da Cidade, para sabermos a situação socioeconômica da população do bairro, e ainda a relação deste com o centro da Cidade e com os outros bairros do litoral oeste de Fortaleza, como Jacarecanga, Pirambu, Nossa Senhora das Graças, dentre outros. Toda esta passagem da pesquisa será trabalhada sob o conceito de bairro e cotidiano, envolvendo autores como

Michel de Certeau, Yi-Fi Tuan, Campos Filho, relacionando-o à categoria de lugar tão bem trabalhado por autores como Lefébvre, Milton Santos e Ana Fani A. Carlos.

Após o afunilamento teórico articulado com o trabalho de campo, passamos para as experiências individuais dos atores selecionados destacados em oportunidade anterior, e a correlação entre a construção da avenida e a dinâmica local do bairro. Este tópico tratará mais especificamente de dar respostas aos nossos questionamentos motivadores da pesquisa e ainda buscando enriquecer a produção sobre o espaço intra-urbano de Fortaleza, dando real contribuição e possível proposição para o processo da dinâmica espacial das cidades e, por conseqüência, de um melhor planejamento destas.

Neste sentido, a idéia deste estudo justifica-se pela oferta de novas reflexões acerca do espaço urbano, propiciando melhor compreensão entre a relação política do Estado e a realidade social, uma vez que a pesquisa trata da temática “desenvolvimento urbano e de segregação socioespacial”. Neste sentido, ela está fundamentada na compreensão da produção do espaço urbano por intermédio do método de análise proposto por Milton Santos, pelo qual o autor acentua que, para se ter uma compreensão da produção espacial, é necessário analisar e ter a devida compreensão sobre a forma, a funcionalidade da forma, a estrutura e o processo que engendrou todas as transformações espaciais, buscando entender mediante as partes o espaço como um todo. Nesta abordagem, o entendimento de algumas categorias foi fundamental para que pudéssemos obter êxito nos objetivos propostos. Dentre elas, destacamos o conceito de paisagem que, segundo o autor, “*é o resultado cumulativo de tempo histórico*”, podendo assim ser melhor definida por Leite (1994, p.30), que diferencia a paisagem socialmente produzida da paisagem tecnicamente produzida. Nessa perspectiva, a paisagem, além de revelar as relações de produção da sociedade e a própria estrutura desta sociedade, busca revelar também o cotidiano, as crenças e os valores elaborados socialmente:

A evolução histórica dos conceitos e dos processos de projeto da paisagem mostra uma permanente procura de formas que expressem a integração e a compatibilidade entre as manifestações econômicas, técnicas, científicas e artísticas da sociedade. (Leite, 1994, p.30).

Percebemos, então, que o espaço corresponde a uma realidade objetiva, e para que se tenha a compreensão do todo, ainda conforme Santos, é necessário entendê-lo de forma “fragmentada”, tendo-o como dinâmico e em processo gradual de transformação.

Portanto, para o autor, a organização social torna-se condicionada e refletida pela espacialidade.

Outro fator de destaque e orientação metodológica condiz com elementos derivados das práticas socioespaciais como bem anota Carlos:

A reflexão sobre a cidade é, fundamentalmente, uma reflexão sobre a prática sócio-espacial que diz respeito ao modo pelo qual se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação. Assim, o espaço urbano apresenta um sentido profundo, pois se revela enquanto condição, meio e produto da ação humana. (2004, p.07).

Deste modo, comungamos ainda com a autora, para constituir a base teórico-metodológica deste trabalho, da idéia de que a análise do fenômeno urbano acentua a esfera da vida cotidiana no âmbito do trabalho, do lazer e da vida privada.

Seguindo o eixo temático de Carlos, recorrendo também a Michel de Certeau, que trabalha as relações cotidianas, percebemos que a cidade possui identidade e memória, pois mediante o imaginário, o espaço urbano *renova-se mais do que se inova, reabilita-se mais do que se constrói, protege-se mais do que se cria* (1994, p.191). Vê-se, então, que as intervenções urbanas realizadas por intermédio do Estado recorrem às leis do mercado, sendo este o principal agente transformador do espaço urbano, e, como ainda anota, este espaço tido como mercadoria acentua a segregação socioespacial, pois este modelo de crescimento urbano, *tende a separar dos lugares, aqueles que lá vivem*. (P. 196).

Neste contexto, optamos por procedimentos metodológicos capazes de abrir espaço para a exploração dos recursos orais, para que possamos obter melhor compreensão de como as pessoas se percebem e se relacionam com o Bairro focalizado, observando suas particularidades e características que serão profundamente trabalhadas. Ainda para De Certeau, os relatos urbanos *são as chaves da cidade: elas dão acesso ao que ela é, mítica*. Isso nos mostra que as narrativas do espaço urbano são de suma importância quando o tentamos desvendar.



## 2. O ESPAÇO, O ESTADO E A POLÍTICA URBANA NO BRASIL

### 2.1 A organização do espaço socialmente produzido

A formação e espacialização do urbano no Brasil – por que não de sua economia - apresentam algumas peculiaridades que seguem uma ordem produtiva marcada por vários contextos históricos e políticos sob a qual devem ser analisados e compreendidos de acordo com sua época e as especificidades de seu momento.

Nesse sentido, para Lefébvre (1999), é fundamental a compreensão de que o arranjo espacial de uma cidade, uma região ou um continente aumentam as forças produtivas. Portanto, a cidade possui, simultaneamente, uma realidade material, e estas, por sua vez, engendram as relações sociais. Assim, as formas urbanas são ao mesmo tempo reflexo e condicionante dos modos de reestruturação produtiva.

As cidades de forma geral são a expressão viva de como a sociedade se relaciona entre si, e de que maneira busca meios de controle e convívio com os mais diferentes grupos sociais, estabelecendo relações de poder e apropriação, sobretudo na demarcação territorial e na caracterização do lugar, ou seja, o recorte espacial onde as relações sociais são mais intensas, despertando certa identidade e um sentimento de pertença da população relativamente ao meio. Com isso, consideramos que a principal função das cidades é a habitacional, contudo, atrelada a esta encontram-se uma série de outros aspectos necessários às condições de vivência e sobrevivência humana, tais como escolas, hospitais, *vias de circulação*, redes de abastecimento de água e energia, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, enfim, verdadeira e constante reprodução do espaço habitacional.

Com o Estado moderno e o sistema econômico adotado em contexto global – capitalismo – as cidades, assim como suas funções e funcionalidades, passam a ser vistas e tidas como mercadoria, tendo seu preço variado de acordo com sua localização, serviços ofertados, classes sociais residentes, meios de acesso e de bloqueios delimitados por forças políticas e relações de poder e, não menos importante inclui-se a paisagem, seja ela natural ou resultado da ação humana.

A paisagem é reflexo, sobretudo, dos interesses e movimento do capital financeiro no meio urbano. E tem como reflexo a especulação imobiliária e fundiária, destacando o surgimento da fisionomia da

metrópole, ocasionando a internacionalização da paisagem da cidade, cuja verticalização é o elemento principal. (SANTANA, 1995, p.88).

Sendo assim, a especulação sobre os espaços adquire competitividade financeira, e seus lugares são negociados sempre visando ao lucro e à reprodução do excedente, ou do falso excedente, este não configurando um estado de reprodução.

Com o crescimento exacerbado das cidades e, principalmente, das que exercem funções locais ou regionais e/ou nacionais, emergiu a discussão sobre a qualidade de vida, vislumbrada em um discurso ambientalista, sem, contudo, barrar o crescimento e o chamado “desenvolvimento” econômico e social. Neste elo surge, então, a idéia de desenvolvimento sustentável, iniciada na Conferencia de Estolcomo em 1972, quando a sociedade começou a questionar o então modelo de desenvolvimento, surgindo e criando força a temática relativas à questão ambiental e com ela a formação dos movimentos ecológicos também nos espaços urbanos. Percebemos então que,

Até o início dos anos 70 falava-se muito pouco sobre as conseqüências da formação de grandes aglomerados urbanos. Aliás, até então, problemas ambientais eram tratados, principalmente pela mídia, como uma questão meramente técnica, a ponto de alguns eventos de maior gravidade serem considerados “acidentes isolados”. (SCARLATO, PONTIN: 1999. p – 21).

A partir de então, as políticas públicas passaram a adotar novos conceitos e instrumentos metodológicos para diferentes campos de ação e investigação que discutissem a relação sociedade / espaço numa perspectiva de preservação ambiental. Portanto, o discurso de desenvolvimento sustentável “solidificou-se” e chegou ao seu auge na década de 1990, quando Sachs (1993) pontuou seis aspectos prioritários para a sociedade e a forma de utilização e organização do espaço socialmente produzido e habitado:

- 1 a satisfação das necessidades básicas;
- 2 a solidariedade com as gerações futuras;
- 3 a participação da população envolvida;
- 4 a preservação dos recursos naturais;
- 5 a elaboração de um sistema social garantindo emprego, segurança social e respeito às outras culturas; e
- 6 a efetivação dos programas educativos.

Como se vê, ao longo da história do modelo capitalista de desenvolvimento econômico, a própria sociedade passou a ter uma relação tão predatória com a natureza (até mesmo antagônica), fazendo com que as políticas públicas emprestassem maior ênfase às questões ambientais dentro e fora das cidades. Com isso, devemos ressaltar que o espaço socialmente produzido (geográfico) numa perspectiva reprodutiva, obtém caráter mediante a permanência da produção efêmera, uma vez que a forma e a funcionalidade desta forma são produzidas de acordo com o contexto histórico de cada época, assim como, geralmente, para o atendimento de necessidades de momento, evidenciando muitas vezes a fragilidade do planejamento urbano das grandes cidades.

Para Carlos (1988), o espaço urbano é o resultado do processo de trabalho da sociedade e não apenas uma concepção de localização. Na produção e reprodução do espaço urbano o homem age enquanto sujeito modelador através da força de trabalho, a fim de estabelecer e manter uma cadeia relacional envolvida no processo produtivo geral da sociedade. Tudo isso, com a finalidade de se obter neste *lócus* produzido o suprimento de suas necessidades. A mesma autora destaca ainda a reação dialética entre a sociedade e o espaço fazendo com que os indivíduos não só produzam, mais sim o reproduzam estabelecendo uma transição “EU – NÓS” (indivíduo – sociedade). Neste sentido, o trabalho humano ganha destaque, pois age enquanto mediador da relação Sociedade x Espaço determinando tanto a sua natureza social, quanto às diversas formas de uso e ocupação espacial.

O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque o constrói e reproduz, tornando o objeto sobre o qual recai o trabalho em algo que lhe é próprio. Por outro lado, o espaço passa a ser produzido em função do processo produtivo geral da sociedade. É assim um produto histórico que sofreu e sofre um processo de acumulação técnica cultural apresentando a cada momento as características e determinações da sociedade que a produz. (CARLOS, 1988, p. 15).

A análise da autora nos sugere que o espaço é possuidor de uma essência social, não podendo este ser compreendido apenas pelas rugosidades apresentadas, ou seja, não se pode entender o espaço apenas por sua paisagem natural ou artificial, pelos seus objetos, equipamentos ou elementos que são visíveis, mas sim, entender o processo desencadeado pela natureza, e, no caso do espaço urbano, pela ação humana, sendo, portanto, produto social.

Seguindo esta mesma linha de raciocínio, para Santos (1988), os objetos naturais são constantemente substituídos (dentro da lógica urbana) por objetos fabricados ou técnicos, que, por sua vez, compreendem as fábricas, portos, estradas de ferro, *vias de circulação* e a própria cidade.

Com efeito, percebemos que a partir das mudanças produzidas e reproduzidas no espaço urbano, desenvolveram-se também novas visões e configurações sobre a cidade, nas quais a compreensão da realidade observada enseja múltiplas direções e sentidos.

O desenvolvimento das cidades e a conseqüente formação do espaço urbano sempre decorreram da necessidade das pessoas em atender e solucionar suas necessidades. Sendo assim, para Marx, a produção cria o consumidor, e, estabelecendo um paralelo com nosso objeto de estudo, comungamos com Quitaneira, que assinalam:

Ao produzir para prover-se do que precisam, os seres humanos procuram dominar as circunstâncias naturais e podem modificar a fauna e a flora. Para isto, organizam-se socialmente, estabelecem relações sociais. O ato de produzir gera também novas necessidades, que não são por conseguinte, simples exigências naturais ou físicas, mas produtos da existência social (2002: 33).

Consoante, os autores há pouco mencionados, admitimos que as cidades são, de forma geral, resultados das relações socioespaciais. Nessa perspectiva, a *questão urbana* no Brasil é constituída não somente ao longo do processo geral de urbanização, mas por meio da modernização e da integração do País ao sistema capitalista internacional. Ademais, o estudo da categoria espaço, em um contexto urbano, deve ser realizado não apenas considerando sua localização geográfica, tampouco pela sua infra-estrutura modelada e modeladora, mas, sobretudo suas práticas cotidianas e fronteiras simbólicas, enfim, os espaços, são, antes de tudo, dentro de uma conformação urbana contemporânea, sociais.

(...) no Brasil, a questão urbana não levou a um questionamento social, mas a meras questões técnicas de reordenamento do espaço urbano, para tentar explicar as questões que estiveram na origem do pensamento urbanístico brasileiro que se configura historicamente na segunda década do século XX. (PECHMAN, 2000: 397).

Neste sentido, notamos, então, que o espaço urbano constitui-se dialeticamente entre a cidade materializada referida ao espaço social concreto, e aquela imaterializada,

constituída, por sua vez, de um espaço social simbólico polissêmico. Estes “dois espaços”, por sua vez, são permeados de representações sociais.

Arantes, em seu ensaio *A Guerra dos Lugares* (1994: p. 191), anota:

Os habitantes da cidade deslocam-se e situam-se no espaço urbano. Nesse espaço comum, cotidianamente trilhado, vão sendo construídas as fronteiras simbólicas que separam, aproximam, nivelam, hierarquizam ou, em uma palavra, ordenam as categorias e os grupos sociais em suas mútuas relações.

Assim, observamos que o espaço construído é também um *locus* simbólico, cotidianamente reproduzido, onde os atores sociais se inserem, ou não, e desenvolvem atribuições liminares. Neste sentido, o mesmo autor argumenta:

Como ocorre em todo espaço liminar, cruzando fronteiras entre o público e o privado, entre os gêneros, entre a necessidade e a propriedade privada, nesse ambiente as pessoas ‘jogam com o que é familiar desfamiliarizando-o’. Povoam este espaço, onde quase tudo pode acontecer... A contrapelo dessa ordem pública ritualizada, outras contratualidades e racionalidades se constituem. (p. 192).

Sendo assim, percebemos que o *locus* de nosso estudo, o Arraial Moura Brasil, configura-se tanto como um espaço socialmente construído, como simbólico, porquanto, mais do que um território bem delimitado (territorializado), apresenta em seu espaço interno, como também em seu entorno, “dois mundos” distintos, contraditórios, mas pertencentes ao mesmo mundo. Portanto, trataremos aqui das partes que constituem esse todo.

Nessa perspectiva, é mister então compreendermos que a construção, duplicação e a multiutilização da avenida Leste-Oeste, principal corredor de atividades do Arraial Moura Brasil, passa de um simples tracejado de vias com fins de escoamento e mobilidade. Ela significa, sobretudo, a necessidade de uma sociedade capitalista, inserida em um processo global de criação e recriação de carências humanas e econômicas, e ainda de um plano nacional de *requalificação urbana*, questão na qual nos deteremos mais adiante. Ao analisarmos a via por trechos, percebemos que no Arraial Moura Brasil, vários são os equipamentos urbanos ali instalados, que, provocam por si, uma feição de segregação e uma valorização contraditória. A própria Avenida foi construída com o propósito de interligar áreas da Cidade, antes não conjugadas, servindo principalmente a transeuntes e nem tanto para a população local.

Percebemos ainda que esta via e os equipamentos nela existentes, assim como várias outras de Fortaleza, e, de forma geral, das grandes cidades, apresentam também uma função de visibilidade pública de caráter político (isto ocorreu tanto na sua inauguração como no período de sua duplicação), mesmo que, para isso, sejam camufladas ou não as múltiplas realidades constadas, propiciando, assim, segundo Andrade (1981), um entrejogo de territorialidades inter-relacionadas.

## **2.2 O papel do estado no processo de urbanização do Brasil**

Ao contrário do que se imagina, a urbanização no Brasil teve início no período colonial e ganhou destacados avanços no século XIX. A industrialização redefiniu o espaço urbano e a própria cidade, dando-lhe uma função produtiva, elaborando um caráter multifuncional, como explicitou Le Goff:

As funções essenciais de uma cidade são a troca, a informação, a vida cultural e o poder. As funções de produção – o setor secundário – constituem apenas um momento da história das cidades, notadamente no século XIX com a revolução industrial, visível sobretudo nos subúrbios situados na periferia. Elas podem desfazer-se; a função da cidade permanece. (1998:29).

Já no século XX, a industrialização no Brasil tendia a se expandir, porém, de forma desigual no Território nacional. Com esta situação, houve neste período uma redefinição das relações sociais e do trabalho. Portanto, a cidade é a própria redefinição do Estado, que, concentrou suas intervenções no espaço urbano, priorizando claramente alguns setores (como a indústria), dotando determinadas áreas de infra-estrutura, equipamentos e serviços para alguns em detrimento das necessidades e demandas da maioria. Efetivamente, percebemos que a atividade industrial provocou inchaço populacional e estrutural nas cidades. Ao considerarmos a cidade de Fortaleza, todavia, admitimos que a crescente aglomeração de pessoas e serviços, que desempenham o papel de produtores do espaço urbano, decorre função adquirida no Estado do Ceará de sede do capital comercial e administrativa.

Consoante a função comercial das cidades e, ainda, o papel do Estado, pode-se asseverar que as relações entre o Estado e o urbano podem ser vistas por vários ângulos e perspectivas (OLIVEIRA, 1982). O Estado, como agente modelador do espaço urbano,

sempre exerceu marcante presença, seja na execução, mediação ou regulação desta produção. A cidade é palco da reprodução do capital e sua correlação com o plano político; assim sendo, tem significativo papel na espacialização e especialização do urbano e na determinação do “problema urbano”. Este papel varia de acordo com o momento e contexto histórico e a definição das políticas de urbanização, que, segundo Schmidt e Fanet (1986), representa um conjunto de estratégias que veio ao encontro do desenvolvimento do País, visando a assegurar a reprodução ampliada do capital como atender a interesses de natureza geopolítica pela via espacial.

Em síntese, podemos dizer que o espaço geográfico, e aqui em seu recorte urbano, torna-se então mercadoria e, a partir do crescimento das cidades e dos planos de habitação, sobretudo por intermédio do Banco Nacional de Habitação (BNH), o espaço urbano no Brasil constitui “produto imobiliário” promovendo uma alteração na relação Estado/espaço, como bem anota Carlos, quando se refere a esta nova relação pautada no interesse imobiliário:

Este processo requer uma nova relação Estado/espaço – pois só ele é capaz de atuar no espaço da cidade através de políticas que criam a infraestrutura, necessária, para a realização deste “novo momento do ciclo econômico”. Por outro lado só o Estado pode dirigir investimentos para determinados lugares na cidade sob o pretexto da necessidade coletiva. (2004:14).

Desse modo, observamos que a relação entre o Estado e o urbano acontece sob dois aspectos: o primeiro refere-se à regulação capital e trabalho, na qual o urbano é a intervenção do Estado nesta relação, criando-se e fortificando-se um mercado de trabalho, ou um mercado da força de trabalho. Já o segundo, diz respeito à relação entre as oligarquias agrárias e a burguesia industrial emergente – a partir da década de 1950. Com a instalação do capitalismo monopolista, o Estado articula a acumulação industrial e simultaneamente urbana, forçado pela própria necessidade de reprodução ampliada do capital a desenvolver o setor produtivo estatal, sendo neste período obrigado a assumir certas tarefas que a própria burguesia nacional não era capaz de suprir.

A repercussão da relação social sobre a organização urbana decorre de um grande crescimento do setor terciário. A classe média passa a possuir enorme peso político e, em decorrência, passa a ser a satisfação de suas necessidades pela ação estatal, provocando uma nova estrutura de classes, que ganha ainda mais coesão durante o regime militar

quando, a partir do desmantelamento da organização econômica e política das classes trabalhadoras, o Estado passou a atender as demandas das classes médias.

Podemos acentuar, então, que o urbano no Brasil é, sobretudo, criação e reprodução do espaço das classes médias, em primeiro lugar, e, pela sua negação, evidentemente, da ausência das classes populares como agentes políticos na estrutura política do país e no aparelho do Estado, como bem afirma Oliveira:

O urbano de certa forma, é hoje a expressão da forma de organização da atividade econômica, de um lado, que cria uma certa estrutura de classes, e, do outro do regime político, da falta de voz das classes populares, direcionando, portanto, os gastos do Estado, todo o seu poder, desse ponto de vista de investimento, para atender sobretudo aos reclamos advindos das demandas das classes médias. Evidentemente, do outro lado, e com peso mais forte do ponto de vista da magnitude dos gastos, o Estado continua direcionando seu poder no sentido da reprodução ampliada das próprias empresas estatais e no sentido do atendimento dos chamados insumos de uso difundido pelo conjunto da produção industrial, tais como energia elétrica e outros desse tipo. (1982: 51).

Neste sentido, o Estado, que se encontra enfraquecido por conta do modelo liberal adotado em sentido global, torna-se responsável por algumas funções urbanas básicas no cotidiano cidadão. Em verdade, as ações do Estado, ao longo da expansão da malha urbana, concentra suas intervenções de desenvolvimento urbano nos setores de infra-estrutura, equipamentos e serviços voltados sempre com um propósito desenvolvimentista, a fim de procurar satisfazer algumas necessidades gerais e de mobilidade da população.

Em Fortaleza, durante as décadas de 1960 e 1970, o contingente populacional crescia em ritmo acelerado. A concentração de serviços, do comércio e do então parque industrial em um dado setor da cidade – centro e litoral oeste – provocou também a concentração populacional neste mesmo espaço, fazendo com que a Cidade não se expandisse de forma a produzir melhor distribuição espacial de pessoas e serviços. A concentração da população migrante nesta área litorânea acentuou o número de pobres e provocou, de certa forma, uma espécie de rejeição das pessoas mais favorecidas (da elite de Fortaleza), que, em boa parte, também se alojava neste espaço. Aos poucos, o contingente pobre era “expulso” para locais mais distantes, como a faixa litorânea leste e ainda no sentido continental do espaço rural-urbano.



Nesse contexto, situa-se a construção da avenida Leste-Oeste em Fortaleza que, decorrente da ação direta do Estado, através de políticas públicas urbanas, apresentou duas características no entorno deste logradouro e, de modo especial, no Arraial Moura Brasil: a primeira (avenida) como espaço de negócios “produtivo” e, em seguida, o bairro com suas peculiaridades, de que trataremos adiante, feito espaço residencial “improdutivo”. Perceberemos ainda que esta transformação material do espaço negligenciou ou pouco considerou os impactos sociais, tudo em decorrência da modernização das cidades.

Todo esse processo de modernização da malha urbana de Fortaleza em um período mais recente – década de 1970 – gerou um crescimento horizontal da cidade ocasionando o aparecimento de periferias cada vez mais distantes do centro. A população de baixo poder aquisitivo é a que mais sofre com esse processo. Ela passa a ser excluída do espaço “oficial” e busca as periferias como um único espaço possível de ser habitado. (FERNANDES, 1990: 02).

Por fim, em se tratando de contexto urbano brasileiro é notório que o modelo de administração urbana adotado pelo Estado é contraditório, pois é inegável que a modernização, a industrialização e as funções comerciais trouxeram mudanças fundamentais: aumentou o fluxo migratório para as cidades, cresceu a quantidade de indústrias e estabelecimentos comerciais e favoreceu a especulação imobiliária nas áreas mais populosas. O problema era administrar esse crescimento urbano, que fortalece a segregação socioespacial, negando as manifestações culturais, dificultando a identificação da população com a própria Cidade, e, por conseqüência, reduzindo os níveis da qualidade de vida.

### **2.3 Breve evolução da política urbana brasileira**

Inicialmente, a economia brasileira, que foi caracterizada pela monocultura, não criou, a exemplo da Europa, uma imensa cadeia de pequenas vilas e aldeias. Este tipo de produção, por outro lado, embotou e abortou um processo de urbanização que se verificasse no entorno das áreas produtoras. Desta forma, em vez de originar pequenas cidades, ou até mesmo uma rede urbana, produziu, sim, um vasto complexo latifúndio / minifúndio determinante para uma rede urbana pobre.

O caráter autárquico do campo não permitiu o surgimento de novas atividades urbanas. Como a economia era escravocrata até o final do século XIX, as cidades não

constituíam um mercado de trabalho, não permitindo assim a formação de uma população economicamente ativa ocupada no espaço urbano. Mesmo sendo oficialmente abortada a economia escravocrata, esse padrão econômico permaneceu até 1920. Neste período histórico, iniciado na virada do século XIX para o século XX, a pobreza surgiu no discurso político e urbano, manifestando uma preocupação da elite nacional em uma época marcada pela transição das relações de tipo senhorial – escravista para relações sociais do tipo burguês – capitalista; começam a surgir alguns centros urbanos que desempenham funções aglutinadoras de cidades menores, dando, já neste período, indícios de metropolização das urbes brasileiras.

Neste contexto, surgiu como diretriz urbana o discurso médico – higienista, que tinha como foco a questão sanitário – higienista, proveniente das condições de vida de amplos segmentos da população nos centros urbanos. Este aspecto importante da política de urbanização no Brasil enseja o levantamento de algumas posições, como: a preocupação com as condições de saúde da população, principalmente das classes mais abastadas, e ainda o estabelecimento da preocupação sanitária como uma das bases de sustentação que formam o tripé da política urbana, juntamente com a habitação e o transporte.

O urbanismo nasce com o higienismo. A preocupação com as epidemias e a crença de que o amontoamento das moradias nos bairros populares contribuía para a produção de ‘miasmas’ que faziam adoecer a população, levou a que os médicos higienistas atuassem diretamente sobre o espaço construído (principalmente a moradia da população pobre) e sobre os corpos, estabelecendo uma política de esquadramento do espaço urbano e de controle da circulação de pessoas. (PECHMAN, 2000: p. 391).

Outra diretriz estava ligada ao discurso político-ideológico, pois havia a necessidade de se manter a ordem. A questão era que esta ordem se pautava na segregação socioespacial de classes, onde o pobre era classificado como classe perigosa, portanto o indivíduo de condições precárias tornava-se automaticamente perigoso à sociedade.

Deste e de vários outros modos, a Cidade foi se tornando o verdadeiro palco das relações e conflitos sociais e políticos, e as vias públicas caracterizadas como espaço permanente entre população e polícia<sup>3</sup>. Esta situação das vias públicas passou depois por

---

<sup>3</sup>Inclua neste contexto a temática do trabalho e a transformação das relações de produção. Este aspecto, segundo a professora Antonia Jesuíta de Lima, da Universidade Federal do Piauí, em minicurso realizado na cidade de São Luis – MA, durante a II Jornada Internacional de Políticas Públicas, proporcionou outra forma de segregação: a do mundo moral (relacionado ao aspecto do trabalho e da ordem – espaço da fábrica que estava em pleno desenvolvimento), e o mundo amoral (vadio, caótico. Espaço do cortiço e da rua).

uma grande transformação conceitual, sobretudo nas décadas de 1960 / 1970, adquirindo sinônimo de modernidade e progresso e, por consequência, como instrumento político. Mais tarde também se tornou fator fundamental de segregação socioespacial.

A partir dos anos de 1930, quando Getúlio Vargas assumiu o comando administrativo nacional, lá permanecendo por longos 15 anos – na 1º vez – o Estado passou a desempenhar um conjunto de ações político-administrativas a fim de massificar um processo de medidas urbanas.

O pobre passou a ser controlado por grupos burgueses que, no período de 1930 a 1945, realizaram uma política de aceleração das condições conjunturais e estruturais necessárias ao desenvolvimento do capitalismo industrial e à transformação da burguesia em classes hegemônicas. (ABUL-EL-HAJ, AQUINO (org), 2002, p.27).

Absorvendo este critério acelerado dos processos políticos, e ainda herdando uma herança campestre, às cidades também foi atribuído um caráter autárquico. Sendo assim, no período que corresponde ao pós – 30, a industrialização impõe um padrão de acumulação que potencializa o processo de urbanização. Tal processo de autarquização das cidades fez com que as indústrias se instalassem nos espaços urbanos. A partir de 1930 a urbanização se torna no Brasil, a exemplo do contexto global, um processo de produção capitalista.

Com esta nova ordem política e econômica o urbano adquire de modo mais veemente a força industrial, que passa a constituir o principal *locus* de acumulação e da divisão social do trabalho. Esta situação faz emergir uma nova classe, o proletariado urbano, além de proporcionar uma segmentação regional, econômica e social.

Atrelada ao capital industrial, no entanto não totalmente dependente deste, a cidade passa a adquirir novas configurações e no período que compreende o final da década de 1940 até meados dos anos 1960, têm-se a consolidação do padrão periférico e a solidificação das ações do Estado na questão habitacional. Este modelo periférico de crescimento e inchaço das cidades é evidenciado ainda nos dias atuais, facilmente observado na espacialização das classes sociais, ocupando lugares e regiões distintas na mesma cidade, dando a impressão de haver várias cidades dentro de apenas uma.

Durante todo este período até a década de 1950, o Estado adotou uma política de desenvolvimento nacional resultante na intensificação das diferenciações regionais. O crescimento dinâmico da Região Sudeste foi parcialmente subsidiado pelas demais regiões,

sobretudo pela Região Nordeste. Este quadro acentuou ainda mais a já iniciada segregação e a diferenciação regional evidenciada até os dias atuais no Brasil.

Além do desequilíbrio regional, o Estado foi responsável ainda pelo desequilíbrio intra-urbano. A questão habitacional passa a ser a prioridade política, a necessidade principal da população urbano-rural<sup>4</sup>, e, por consequência, a *vedete política* do momento, sendo, posteriormente, instrumento de manipulação política das classes populacionais mais pobres. O Estado, todavia, mostrava-se ineficiente na resolução de problemas de habitação, e, neste sentido, para Milton Santos (1993, p.11) sua ação,

... Empurra a maioria da população para as periferias e empobrece ainda mais os pobres, forçados a pagar caro pelos precários transportes coletivos e a comprar caro bens de consumo indispensável e serviços essenciais que o poder público não é capaz de oferecer.

As políticas urbanas, que são um conjunto de estratégias voltadas nesse período e de forma geral para o desenvolvimento nacional, ganharam novo direcionamento a partir do *plano de metas* do governo Juscelino Kubitschek, cujas consequências não foram suficientes para a promoção de um equilíbrio regional, pelo contrário, acentuaram os impactos socioespaciais e econômicos sobre o Território nacional. Além disso, ao privilegiar o setor manufatureiro, reforçou os desequilíbrios setoriais, na distribuição de atividades e funções urbanas e estaduais, acentuou os desequilíbrios sociais, promoveu a burocratização estatal etc.

No período de Juscelino, as multinacionais conquistaram privilégios. Todavia, a crise econômica punha na berlinda tal posição, principalmente alimentando as mobilizações populares que denunciavam a política entreguista do governo. (ABUL-EL-HAJ, AQUINO (org), 2002).

Este quadro mostra que a cidade passa a concentrar e absorver de maneira mais evidente, os problemas decorrentes do desenvolvimento implantado (50 anos em 05); ela torna-se o local polarizador, não só da política, mas também da economia e, por consequência, dos principais e mais evidentes problemas sociais e conjunturais, verdadeiro

---

<sup>4</sup> A utilização deste termo é referente ao intenso fluxo migratório no País, seja ele interestadual, migração rural-urbana, e ainda, no caso do Estado do Ceará, a migração a que nos referimos, que é a migração para Fortaleza e região metropolitana.

campo de concentração. Neste período, as desigualdades regionais tornaram-se alarmantes, de tal forma que a questão territorial passou a ser considerada nacional, portanto objeto de política pública. Tanto o governo de Juscelino, como o seu sucessor, Jânio Quadros, voltaram as políticas urbanas para a questão habitacional, para um processo evidente e cruel de desfavelização, denominada de “limpeza” social urbana. Tais ações tinham por objetivo auferir a legitimação junto aos segmentos médios e baixos da população e, a partir de então, desfazer a idéia de um governo voltado para as elites.

Essa tendência nacional de política de requalificação urbana foi seguida pelos poderes estaduais e municipais, que procuravam não desenvolver mas sim embelezar a Cidade, iniciando já neste período o afastamento das camadas mais pobres do Centro. As atitudes desta redefinição espacial eram no mínimo desumanas, sendo de preocupação da elite local (no caso de Fortaleza) e, por conseqüência, do próprio Poder Público, que a Cidade não se transformasse em um abrigo permanente de retirantes – no caso das secas.

Enquanto isso, em 1951, a secretaria de polícia baixou uma portaria determinando a retirada de mendigos e flagelados da área urbana para locais mais distantes, pois “... vinham afeitando dolorosamente com suas tétricas figuras a paisagem humana e social de Fortaleza. Antes... nossas ruas permaneciam cobertas de rebotalhos humanos incapazes de despertar inveja aos detentos de qualquer campo de concentração”. (JUCÁ, 2003, p.91).

A partir da década de 1960, a cidade de Fortaleza passou a um novo processo, pautado na gradativa perda de seus referenciais históricos, com a modernização de seus espaços socioeconômicos urbanos. No âmbito nacional, o *plano trienal* do governo João Goulart ignorou a questão urbana, pois somente no “plano de reformas de base”, em 1963, enfatizou a questão habitacional. A idéia política neste contexto era promover a reativação da economia. Percebe-se, então, que havia um claro desinvestimento estatal em áreas essenciais para a reprodução da força de trabalho, o que ocasionou profundo deficit social, especialmente na habitação, saneamento e transportes urbanos. O golpe de 1964 representou o fim do “pacto populista de classes” e o surgimento de um poder autoritário que, ao controlar e reprimir as organizações populares, transformou as cidades em um espaço mais do que nunca a serviço da acumulação de capital e dos estratos mais ricos da população.

... A década de 1960 inaugurou uma fase decisiva no desenvolvimento do espaço urbano, tendo como fatores catalisadores o intenso fluxo migratório e as grandes inversões governamentais em infra-estrutura. Na década seguinte, essa tendência de crescimento se aprofundará, gerando, em consequência e de forma acentuada, maiores problemas sociais, que desaguarão nos anos de 1980. (LIMA, 2003, p. 41).

Durante o período militar, houve uma tentativa de modernização do País em curto tempo. Esta situação proporcionou um aprofundamento do capitalismo no País, sendo consequência desta política o aumento das dívidas externas e internas, a abertura às multinacionais e o investimento em obras de infra-estrutura, para facilitar o escoamento da crescente produção industrial. Apesar desta política desenvolvimentista, porém, as políticas urbanas mostravam-se ainda sem grandes avanços, pois as medidas eram paliativas sem o devido planejamento, como nos mostram Souza e Rodrigues:

Durante o regime militar, o planejamento urbano foi conservador, porque representou a manutenção da ordem econômica e social vigente no Brasil com todas as suas iniquidades, e autoritário, porque as decisões foram tomadas por um pequeno número de pessoas e imposta à população, às vezes na marra, sem consulta ou consentimento prévio. Seu objetivo era ordenar a cidade de forma que a ação dos diferentes tipos de capitais (principalmente o imobiliário e o industrial) pudesse ser facilitada; em outras palavras, buscava ordenar a cidade para permitir maiores possibilidades de lucro. É neste contexto extremamente autoritário que vai acontecer uma série de intervenções e transformações nas cidades, intensificando e consolidando a segregação residencial. (2004, p. 42/43).

Portanto, a implantação da avenida Leste-Oeste e as transformações ocorridas no Arraial Moura Brasil não foram meras coincidências, pois o objetivo principal da via era facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias, ligando o pólo industrial da avenida Francisco Sá ao porto do Mucuripe.

Os anos 1970 e 1980 foram marcados pela crise do modelo de desenvolvimento econômico e das desigualdades, principalmente nos grandes centros urbanos. A rede urbana neste período era bastante diversificada e as cidades de porte médio assumiram crescente importância. Com este cenário, ofereceu o fenômeno da “periferização”. Em outras palavras, ocorreu a segregação socioespacial da classe trabalhadora, evidenciada em nossas análises, com a construção da avenida Presidente Castelo Branco em 1973. Veremos adiante que este contexto e essas ações estatais no espaço urbano de Fortaleza,

decorrem de uma tendência política nacional de desfavelização, no qual o pobre passa a ser identificado com a periferia e o morador da periferia substitui o termo favelado.

Em meio a essas tentativas e fiascos, talvez o grande símbolo da política urbana no período ditatorial seja a remoção sistemática de favelas, particularmente intensa entre o final dos anos 60 e o começo da década seguinte. (LIMA,2003, p. 45).

Toda essa situação acelerou a “periferização” das áreas urbanas. Este momento é marcado ainda pela eclosão da pobreza e seu reconhecimento como questão social, particularmente das regiões metropolitanas, aprofundada nos governos subsequentes. Como expresso anteriormente, este período foi marcado por importantes deslocamentos migratórios que, por sua vez, provocaram a aceleração da urbanização, a qual, atrelada à consolidação da economia de base industrial, ocasionou transformações consideráveis no nível da estrutura de emprego.

Como a espacialização econômico-industrial também não sucedia de forma linear em proporções regionais, novos desequilíbrios regionais foram se estabelecendo, juntamente com um considerável crescimento demográfico, principal e contraditoriamente nas áreas menos desenvolvidas. Assim, em meio a todo este processo, as favelas começaram a crescer de forma alarmante e tornam-se uma referência de lugar, o espaço dos pobres e o novo paradigma.

Com isso, proliferaram os loteamentos periféricos, legais e clandestinos, sem infraestrutura urbana e precariamente servidos pelo sistema de transportes. Outra característica marcante deste período era a descontinuidade dos serviços públicos em áreas de baixa renda. Os investimentos eram dependentes da conjuntura política e não do processo de planejamento. Houve a intensificação da especulação imobiliária, passando a constituir um padrão de desenvolvimento urbano que não atende aos interesses da população de baixa renda, promovendo a diferenciação econômica entre os diversos lugares da Cidade. Este fenômeno de variadas transformações socioespaciais e econômicas, e ainda o momento em que a Cidade passava por inúmeras mudanças infra-estruturais e administrativas significativas, se justificam, quando Milton Santos revela que

As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O valor de cada local depende de níveis qualitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim a organização local da sociedade e do espaço

reproduz a ordem internacional. A localização dos homens, das atividades e das coisas no espaço explica-se tanto pelas necessidades externas, aquelas do modo de produção ‘puro’, quanto pelas necessidades internas, representadas essencialmente pela estrutura de todas as procuras e a estrutura das classes, isto é, a formação social propriamente dita. (SANTOS, 1982:14).

Nota-se, então, que o Brasil vivia o início de sua consolidação do exemplo global de produzir e implementar políticas públicas. A questão urbana não levou a um questionamento social, mas a questões técnicas de reordenamento do espaço urbano. A cidade entrou na “era” da modernização, a fim de satisfazer as necessidades da industrialização, sem demonstrar interesse pelos problemas sociais dos trabalhadores e moradores da periferia.

Transporte, saneamento básico e habitação compõem o quadro complexo da urbanização brasileira. E é sobre esta tríade que trabalharemos nosso estudo, pois, a partir desta contextualização política da questão urbana brasileira, entenderemos parte do processo de desenvolvimento e segregação socioespacial de Fortaleza a partir da construção da avenida Leste-Oeste e seus reflexos sobre o Arraial Moura Brasil.

Durante a década de 1980, que representou um período de transição entre o regime militar e a redemocratização da política brasileira, percebeu-se, ainda no final da ditadura, que as políticas urbanas tomadas até então evidenciavam a falta de eficiência dos planos urbanísticos em relação ao rumo tomado pelas cidades em seu vertiginoso crescimento.

O período de 1964 – 1984 é marcado por uma tecnização e uma cientifização na produção do espaço, tanto o urbano quanto o rural. Isso explica, e exige na cidade, a presença de formas científicas de administração pública e privada. (SCHMIDT e FARRET: 1986, p. 69).

Em 1983, o governo militar tomou a iniciativa de criar o projeto de lei do desenvolvimento urbano (PL 775/83), através do qual se iniciou a luta pela implantação de uma lei específica para as cidades, uma lei que passasse a planejar e direcionar o crescimento e desenvolvimento das cidades e o benefício da população. As iniciativas e medidas do regime autoritário, contudo, não só não ampliaram o acesso à moradia e à cidade como aprofundaram as desigualdades sociais.

A partir de 1985, a abertura política ensejada com o fim do regime militar e as eleições diretas que mais tarde culminaram com a eleição do presidente Tancredo Neves, propiciaram a criação do Ministério do Desenvolvimento Urbano e, junto a este, o governo



abriu amplo debate nacional sobre os 21 anos do Banco Nacional de Habitação – BNH. Resultado: em 1986, o governo vai na contramão da expectativa e extingue o Banco.

A política urbana no Brasil, como vimos anteriormente, não perde a sua característica diacrônica nem mesmo na redemocratização política. Em 1988, durante a reformulação da Constituição brasileira, foram incluídas dois artigos que tratam da política urbana (artigos. 182 e 183), da função social da propriedade e do direcionamento urbano. A aplicação desta função, todavia, ficou condicionada à existência de uma lei federal e do Plano Diretor. Tais medidas favoreceram os agentes imobiliários e, por consequência, a própria especulação, que crescia em conjunto com o crescimento das cidades. Como se não bastasse, este quadro de avanço e retrocesso permaneceu durante a década de 1990, pois o Ministério referido anteriormente, após passar por várias outras denominações, foi extinto e transformado em Secretaria, reduzindo significativamente sua influencia sobre o espaço urbano.

### 2.3.1 Nova ordem, novo processo

A Constituição de 1988 estabeleceu uma nova ordem no que respeita às diretrizes para o “desenvolvimento” urbano e a necessidade cada vez maior de planejamento, pautado no discurso da sustentabilidade. Na necessidade de um desenvolvimento planejado, as questões ambientais ganham destaque, sobretudo após a ECO – 92, momento a partir do qual surgem, no Brasil, princípios de uma nova reforma urbana, desta vez enfatizando as concepções e direcionamentos elaborados na coletividade, contudo, levando em consideração as especificidades de cada lugar, de cada cidade brasileira.

Tratava-se de uma disputa política, pela afirmação de uma questão urbana, com a finalidade de garantir o direito à cidade e mudança nas formas de vida, nas práticas de definição e de distribuição dos recursos disponíveis, nas formas de gestão e de escolha das prioridades para as políticas públicas. (GRAZIA DE GRAZIA: 2002, p. 25).

Em meio a esta intensa disputa política, que visava à regulamentação dos artigos 182 / 183 da Constituição, ocorreu longa tramitação e negociação até a implementação da lei 10.257 / 01, conhecida como *Estatuto da Cidade*, que objetiva estabelecer diretrizes federais para a política urbana, regulamenta o capítulo de política urbana da Constituição

Federal e instituiu instrumentos para a gestão das cidades pelos municípios; instrumentos tributários, jurídicos e urbanísticos.

Nos instrumentos tributários, ganha destaque o IPTU, agora progressivo no tempo, havendo uma contribuição de melhoria e incentivos fiscais e financeiros. Nesse instrumento jurídico, destacam-se a edificação compulsória, desapropriação, discriminação das terras públicas e regularização de loteamentos ilegais e áreas de favelas, além da concessão do direito real de uso e da concessão de uso especial para fins de moradia. No campo urbanístico, criaram-se zonas especiais de investimentos públicos, maiores exigências para aprovação de loteamentos e a participação popular no planejamento e execução dos planos diretores.

Com isso, percebemos que a Lei conhecida como Estatuto da Cidade se tornou um novo (mais agora específico) instrumento da gestão urbana, privilegiando aspectos fundiários, ou seja, passou a fazer uma releitura da cidade e do modelo dominante do uso do solo urbano. Uma série de inovações ofereceu a partir do Estatuto, dentre as quais se destacam os mecanismos de indução das formas de uso e ocupação, nova estratégia da gestão e ampliação das possibilidades de regularização de posses.

Quase 50% das cidades brasileiras são constituídas por assentamentos irregulares, ilegais ou clandestinos, que contrariam as formas legais de urbanização. Assim, a nova Lei estabelece que áreas vazias ou subutilizadas situadas em áreas dotadas de infra-estrutura estão sujeitas ao pagamento do IPTU progressivo no tempo e à edificação e parcelamento compulsório, de acordo com o que prevê o Plano Diretor de cada município.

Boa parte dos instrumentos depende dos planos diretores, outros da legislação municipal específica, cabendo, assim, ao Estatuto abrir a possibilidade para a prática de uma nova concepção de planejamento urbano, mas dependendo também e, principalmente, do uso que dele fizerem as cidades.

Por fim, temos consciência de que o Estatuto é uma lei bastante complexa e o seu entendimento dependerá ainda de um amplo estudo nas suas mais variadas diretrizes, instrumentos e, sobretudo, de interpretações que vão variar de acordo com os interesses políticos e ideológicos de cada um e de cada cidade.

### 3. Fortaleza: “da crise de adolescência à maioria metropolitana”

Fortaleza, nas últimas décadas, foi marcada por grandes mutações em sua paisagem urbana. A modernização desencadeou uma gama de transformações espaciais, movimentada pela intensa urbanização, decorrente do avanço industrial, proporcionando, desta forma, uma significativa movimentação campo-cidade, originando conflitos de várias ordens, bem como fortalecendo organizações sociais, tendo como exemplo principal as reivindicações populares de melhorias na qualidade de vida urbana. Pode-se dizer que a capital do Ceará vivenciou, sobretudo na década de 1970, uma situação de modernidade<sup>5</sup>, e, ao mesmo tempo, evidencia que não estava de fato preparada para lidar com ela.

Durante o período militar e, principalmente, entre as décadas de 1960 e 1970, o “desenvolvimento” urbano ou o crescimento das cidades fundamentou-se na expansão do setor industrial. Em Fortaleza, a construção de grandes avenidas seguiu esta tendência, fazendo emergir a necessidade de um debate da relação urbanização, crescimento e segregação socioespacial.

O crescimento acelerado da população, a industrialização precária e tardia e a “necessidade” de inserção nos mercados nacional e global motivaram a elite cearense a acabar com a chamada “crise de adolescência<sup>6</sup>” por que passava Fortaleza, elaborando, incentivando e planejando o seu desenvolvimento e inserção no capital internacional.

A “miséria do planejamento” (FERNANDES: 1990) e, ainda, o atraso na execução destes planos fizeram com que a urbanização e a modernização da Cidade acentuassem e evidenciassem as desigualdades locais, aumentando a magnitude e visibilidade da pobreza urbana. Tratamos de atraso, pois, no caso específico da construção das vias de circulação analisadas nesta pesquisa (notadamente na década de 1970, com a construção de quatro grandes eixos viários, que representaram o símbolo da modernidade e do progresso fortalezense conferindo-lhe o “recibo de maioria metropolitana<sup>7</sup>”), estas foram executadas com aproximadamente dez anos de atraso de seu “planejamento”, haja vista estarem previstas desde o plano urbanístico de Hélio Modesto (1962 / 1963) como se refere em entrevista, o Dr. Fialho, prefeito da Cidade naquele período, destacando a avenida Leste-Oeste:

---

<sup>5</sup> A expressão modernidade é posta aqui no sentido “moderno”, “novo”, “de novidade” e não como momento histórico-sociológico que se relaciona a períodos que antecedem o momento contemporâneo, considerado por alguns autores como “pós-modernismo”.

<sup>6</sup> *Anuário do Ceará*, 1972.

<sup>7</sup> *Anuário do Ceará*, 1974.

A avenida estava prevista no plano urbanístico do urbanista Hélio Modesto. O Dr. Hélio Modesto elaborou um plano de desenvolvimento da cidade de Fortaleza na época que era prefeito o General Cordeiro Neto... oito anos depois quando eu assumi a prefeitura, já se tinha passado as administrações do General Murilo Borges, do Dr. José Walter, então, eu assumi a prefeitura no governo do Dr. César Cals e executei. O plano já existia. Agora, o plano não detalhava por onde devia ser feito as avenidas. O plano recomendava que fosse feita uma interligação do Porto do Mucuripe com a barra do Ceará, então, nós fomos analisar qual seria o melhor roteiro, o melhor encaminhamento.

Ao analisarmos a fala do Administrador de Fortaleza, procuramos entender e admitir que a Cidade apresenta uma dicotomia singular, própria, que também é histórica e se caracteriza pela “modernização / segregação”. Aparentemente, seus planos soam mais como uma sugestão do que propriamente um plano de ação, deixando margens para diferentes questionamentos sobre o real planejamento urbano deste período.

Diante deste cenário, em nossa discussão de um espaço de pequena dimensão, no caso o Arraial Moura Brasil, a partir de uma política de produção do espaço urbano (avenida Leste-Oeste) levantamos a seguinte questão: podemos falar de segregação socioespacial a partir deste processo de produção do espaço urbano?

Tendo por base a divisão de acesso e o uso diferenciado dos espaços, admitimos que as ações voltadas para a organização espacial da Cidade seguiram uma lógica e uma tendência tecnocrata, uma vez que Fortaleza teve verdadeira explosão urbana, tão intensa que a própria legislação, por vezes, proporcionava ao meio rural pouca consistência de políticas públicas, provocando o êxodo rural, agravando os problemas sociais urbanos. Embora contasse com todo um arcabouço desenvolvimentista, não conseguia abrigar todo o contingente populacional que buscou a Cidade.

Todas essas transformações não poderiam estar desvinculadas da questão democrática, ou pela ausência desta, considerando que o moderno não nos trouxe a liberdade de participação. O modelo autoritário empregado durante o período ditatorial (em que a avenida foi construída) mantinha um excessivo controle social, no que diz respeito aos direitos, deveres, organização e até mesmo sua liberdade de expressão. Para tanto, recorremos a Bobbio (1997), que apresenta a concepção do poder político-jurídico, em que estas leis ou regras passam a ser simultaneamente dever e direito, em que o indivíduo só passa a ser possuidor de direitos quando este não foge às regras do jogo.

Com isso, procuramos contrapor a política brasileira, e, de forma especial, a política urbana em estudo, entre o moderno e o tradicional, mostrando que até o período ditatorial militar brasileiro a percepção política, que buscava compreender e institucionalizar o papel do Estado, tinha a mesma mentalidade do período imperial. A concepção ideológica da época era a necessidade da criação de um Estado nacional centralizado. Desta forma, o conservadorismo “mascarou” o avanço liberal, que veio a ser evidenciado anos mais tarde. Esta realidade, segundo Telles (1994: 229) demonstra a

(...) lógica de uma modernização selvagem que deixa atrás de si retratos de devastação, nos ciclos econômicos que se sucedem e se extinguem, numa lógica predatória que deixa apenas decadência e pobreza como legado da pobreza antes criada, que destrói o que foi anteriormente construído, não sedimenta sociabilidade e cultura, dilapida recursos e espolia energias humanas.

Com efeito, Fortaleza buscou sua modernização, sem, contudo, estabelecer uma ruptura com o tradicional, e a idéia de indivíduo cedeu lugar à noção de comunidade, empregada pela teoria liberal, fundamental para a sua modernização, todavia, sem levar em consideração as práticas cotidianas, as relações sociais já estabelecidas e, ainda, marcadas pela ausência de participação popular nos rumos da cidade.

Isto posto, acreditamos que a construção da avenida Leste-Oeste e a produção do espaço urbano desempenhada pelo Estado no setor oeste, produziram uma situação de segregação explícita, induzida, legalmente sancionada, predominantemente de base socioeconômica e de uma minoria sobre uma maioria<sup>8</sup>.

Com base nestas afirmações e nos autores constituintes do referencial teórico e trabalhados nesta pesquisa, passamos a analisar, na continuidade deste capítulo, a expansão e modernização da cidade de Fortaleza a partir da construção das vias de circulação, mais especificamente, da avenida Leste-Oeste. Para melhor entendê-la, buscamos conhecer e compreender a visão administrativa da época, assim como a perspectiva da população do Arraial Moura Brasil, que vivenciou as grandes transformações socioespaciais ocorridas a partir da ação planejada do Estado. Já nos capítulos seguintes, intencionamos compreender a dinâmica do bairro, sua evolução pós - Leste-Oeste, fazendo uma reconstituição factual, de acordo com as falas de seus moradores, enfocando as relações sociais, as práticas

---

<sup>8</sup> Vasconcelos, Pedro. A questão da segregação. Artigo, 1999.

cotidianas e o olhar e perspectivas que eles têm do próprio bairro e ainda do bairro com a cidade.

### **3.1 As vias de circulação: a avenida leste-oeste no contexto urbano de Fortaleza**

A mobilidade é uma necessidade e uma atividade humana fundamental. O transporte faz parte do ritmo diário da vida, contudo é um setor complexo em termos de uso do solo, empregos e funções. O transporte é também um fator de suma importância para a relação homem / meio ambiente e a distribuição espacial, assim como para o desenvolvimento de todas as outras formas de atividades econômicas e sociais. Deste modo, a construção de vias favorece a dinâmica e mobilidade urbanas, proporcionando significativas alterações na paisagem urbana e, por consequência, à medida que o solo se valoriza, há uma alteração também no que concerne ao seu uso e seus atores de produção e consumo. O estabelecimento de atividade comercial ao longo dos eixos viários se configura como um dos principais fatores desta mudança. Sua localização está ligada à possibilidade de maior e melhor acesso, de forma que se possa atender não só a população local de um determinado bairro ou região, como também as pessoas que transitam todos os dias por estas vias de circulação.

Mais do que uma questão de mobilidade e paisagem, a construção de via de circulação, em muitas ocasiões, favorece o desenvolvimento econômico, modificando o espaço urbano, como foi o caso da área em estudo. A avenida Leste-Oeste tinha por finalidade básica ligar a antiga zona industrial da avenida Francisco Sá ao porto do Mucuripe. Para maior integração destes pontos, era necessária também a abertura de vias paralelas e perpendiculares, ligando estas áreas ao principal pólo comercial e empregatício de Fortaleza, no caso, o Centro. A via férrea e o próprio cemitério São João Batista, porém, bloqueiam várias ruas que podiam se dirigir ao litoral oeste, fazendo com que estes bairros, apesar da proximidade do centro, se tornaram distantes por falta de acesso aos meios de transportes coletivos.

A urbanização propicia uma dinâmica particular, sob a qual há uma concentração populacional em determinados espaços, estabelecendo relações sociais que se materializam e constituem o espaço urbano. Nesse sentido, há uma constante transformação de um

espaço “natural” em um espaço artificial (produzido) mediante a ação humana. Este quadro funcional estritamente ligado às cidades, sobretudo ao urbano, enseja outra reflexão, que é a de desenvolvimento. O desenvolvimento é resultado das alterações estruturais provocadas pelos movimentos cumulativos de recursos técnicos, materiais e humanos de uma sociedade.

De acordo com Campos Filho (2003, p. 32/32), o desenvolvimento das vias de transportes em grandes centros urbanos deve existir, para que haja melhoria da qualidade de vida não apenas da população residente do local, como também dos transeuntes e da própria circulação e mobilidade urbana. À medida que os grandes eixos viários ganham proporções relevantes de veículos, há concomitantemente uma valorização do solo urbano, favorecendo a especulação imobiliária. À medida em que se aumenta o tráfego extrapolando a capacidade da avenida, no entanto, o valor do solo tende a reduzir, em razão de tantos outros desconfortos causados por este aumento de fluxo.

Em virtude deste fato, as políticas urbanas devem traçar planos que visem a solucionar ou minimizar os impactos oriundos dos fluxos de veículos com vistas futuras, favorecendo, assim, a mobilidade urbana de forma geral.

Ainda segundo o mesmo autor, as políticas públicas de transporte e circulação que visam a melhorar a mobilidade urbana constituem-se ainda como fundamentais para definir-se um plano de habitação e zoneamento, sendo que todas estas políticas devem agir de modo conjugado e planejadas entre si. Isto posto, percebemos que a produção e a reprodução do espaço urbano são dinâmicas, como dinâmicas também são as necessidades da população.

No Brasil, no final da década de 1960 e início de 1970, foi notória a formação de uma sociedade urbano-industrial e, neste contexto, as políticas urbanas eram voltadas a atender os interesses ligados ao setor industrial, que produzia novas formas e novas necessidades às cidades, modelando-as a fim de estabelecer e consolidar um modelo econômico que se generalizava no plano global. No Ceará, mais precisamente em Fortaleza, a industrialização começou a ganhar destaque e especificidade política a partir da segunda metade do década de 1960, durante o governo Virgílio Távora, com a elaboração do Plano de Metas Governamentais – PLAMEG, que previa para o Estado a necessidade de se inserir no contexto global, na era do desenvolvimento econômico, ou seja, elaborar políticas não só de atração industrial, como também criar condições de infraestrutura para desenvolver o setor. De acordo com Veloso, Almeida e Pontes no artigo

“Política Industrial e as Transformações Econômicas no Ceará no período 1963 - 1978”, percebemos que *a industrialização deveria ser o principal indutor de desenvolvimento do Estado*, no entanto, segundo o mesmo artigo, para que o setor industrial auferisse êxito, era necessário o estabelecimento governamental em duas linhas de ação. A primeira, no que nos deteremos, relaciona-se à infra-estrutura básica (porto do Mucuripe, a oferta de energia elétrica e a malha viária). A outra linha de ação refere-se à própria atração das indústrias, sendo estas decorrentes do sucesso da ação anterior. Para o nosso estudo a primeira linha de ação, entretanto, coloca-se como mais importante a ser discutida.

Em Fortaleza, a chamada zona industrial espacializou-se nas limitações da Barra do Ceará, aglomerando-se próxima à área litorânea oeste, mais especificamente no entorno da av. Francisco Sá. O porto do Mucuripe, mesmo sendo uma obra de cunho federal, estava sob a administração estadual, e, mesmo com alguns problemas técnicos (profundidade e equipamentos), já se encontrava em pleno funcionamento no início da década de 1970. Ora, se a cidade de Fortaleza planejou ou configurou sua zona industrial na porção litorânea oeste, e o porto do Mucuripe se localiza no outro extremo, ou seja, na porção litorânea leste, fica evidente e politicamente justificável a construção de uma via que facilitasse o escoamento da produção industrial para fins de comercialização e exportação.

Percebemos então que a partir da 1970, durante a administração municipal do engenheiro Vicente Fialho, Fortaleza passou por intensas mudanças, caracterizadas, sobretudo, pela construção de grandes corredores de circulação de veículos, que visavam a proporcionar maior mobilidade urbana, favorecendo a circulação de mercadorias e pessoas. Quatro grandes avenidas (Borges de Melo, Aguanhambi, José Bastos e Leste-Oeste) foram construídas, passando a interligar as mais diversas regiões de Fortaleza, facilitando a integração de vários bairros à malha urbana. Ao longo destas largas vias integradoras, foram se instalando equipamentos educacionais, de saúde, atividades comerciais e de serviços, a fim de atender a crescente demanda populacional. (SAMPAIO e LUSTOSA DA COSTA, 1973). Segundo o Dr. Fialho, secretário de planejamento do Estado do Ceará durante o governo Lúcio Alcântara, todas essas avenidas estavam contidas no Plano Diretor da cidade de Fortaleza de 1962 / 1963 de autoria do urbanista Hélio Modesto. Ao analisar o plano, o Dr. Fialho considerou uma série de proposições importantes, como destaca:



Dentre as grandes propostas estava no plano: ligar a zona industrial do Mucuripe com a zona industrial da Barra do Ceará, que era uma via no sentido Leste-Oeste; ligar a região central de Fortaleza com a Br 116, dando continuidade à Dom Manoel até o vale do Aguanambi, seguir pelo vale do Aguanambi até encontrar a Br-116 que demanda para o sul do Estado e o sul do País; também continha no plano a Avenida José Bastos onde a primeira proposta era ligar desde ali a praça Castro Carreiro, ali na estação João Felipe e ir até Parangaba. E, ainda tinha mais a Borges de Melo que era uma interligação transversal. Mas as fundamentais previstas no plano era Leste-Oeste, Aguanambi e José Bastos. A Borges de Melo também estava no plano mais era uma via secundária, que se tornou mais importante depois que o governador César Cals construiu a estação rodoviária.

A avenida Borges de Melo, com 2.400m de extensão, possibilitou a ligação entre a avenida Luciano Carneiro e a rodovia BR – 116. A avenida Aguanambi, inaugurada a 18 de junho de 1972, melhorou a ligação norte - sul de Fortaleza, ou seja, do litoral e da área central com o Distrito de Messejana, favorecendo a expansão urbana naquela direção. A avenida José Bastos, com extensão total de 11km, criou opções de ligação entre o Centro e a Parangaba e, na sua seqüência, com outros municípios do sudoeste do Ceará, como Maranguape.

A avenida Castelo Branco, popularmente conhecida como Leste-Oeste, foi construída com o propósito inicial de facilitar e tornar mais rápida a ligação da zona industrial da Francisco Sá ao porto do Mucuripe. Sua inauguração, em 1973, é considerada um marco na história dos bairros do litoral oeste de Fortaleza, que de certa forma foram integrados à malha urbana, assim como no desenvolvimento econômico do Estado. Com a construção da ponte sobre o rio Ceará e o alargamento de trechos desta avenida, ela passa a ser também uma via de ligação entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia, facilitando o acesso às demais praias do litoral oeste cearense, beneficiando o desenvolvimento da atividade turística nas praias do Icaraí, Tabuba, Cumbuco, dentre outras.

Nota-se, neste período, uma ação intensa do Poder público, visando à interligação de bairros e áreas de produção nos sentidos norte-sul e leste-oeste, dando-lhe um caráter de desenvolvimento urbano. A construção de todo este sistema viário, denominado de *plano reestruturado*, foi tido pelos órgãos administrativos como uma solução urbana de grande envergadura. Percebemos, então, que a cidade de Fortaleza adotou uma política desenvolvimentista que predominava em todo o País durante o governo militar. Como resultado desta política, sob a óptica da mobilidade espacial urbana, nota-se claramente que

foram empreendidas várias obras facilitando o deslocamento entre bairros circunvizinhos, com o centro comercial de Fortaleza e ainda com os outros setores da Cidade.



Imagem 01. Vista aérea da Avenida Leste-Oeste em 1974, um ano após sua inauguração. Nota-se um adensamento habitacional muito inferior ao encontrado nos dias atuais. Foto do arquivo Nirez, gentilmente cedida pelo museu da imagem e do Som – MIS.

A avenida Leste-Oeste melhorou o acesso ao litoral oeste de Fortaleza e, posteriormente, a abertura de ruas secundárias e perpendiculares facilitou o fluxo de pessoas, transportes e mercadorias entre o litoral e o Centro. Na óptica administrativa do Município na época, a avenida Leste-Oeste evitou a segregação, pois contribuiu para maior integração social, como anota o Dr. Fialho,

A Avenida Leste-Oeste teve um aspecto econômico, integrador – de integração social – porque ligou o Bairro mais rico ao mais pobre. Urbanístico, por que deu uma paisagem nova a toda essa região. tudo que ficou entre a Avenida Leste-Oeste e o mar, a partir ali da proximidade do hotel Marina, tudo foi retirado, então ficou a avenida dando diretamente para o Mar. Foi melhorada as condições de uso daquela praia perto da Marinha, de forma que a Avenida Leste-Oeste teve um papel importante para a cidade de Fortaleza.

Ao mesmo tempo, esta obra provocou mudanças de ordem social, pois a transferência da população das áreas cortadas pela Avenida, como das favelas das Cinzas, Moura Brasil, Oitão Preto, Braga Torres e Soares Moreno, para áreas periféricas de

Fortaleza, como o Conjunto Rondon, Conjunto Vicente Pinzon, além da Jurema, em Caucaia, desestruturou relações de vizinhança, distanciando-a do mercado de trabalho e do centro comercial. Se na visão administrativa a construção da Avenida e as transformações espaciais urbanas deste período tiveram um aspecto integrador, o mesmo não se constata ao analisarmos a visão populacional. Percebemos na fala dos moradores antigos do Moura Brasil que as opiniões são diferentes da visão oficial. Para D<sup>a</sup>. Rita, o bairro piorou muito as condições de vida da população local após a construção da Avenida, porque, segundo ela,

Tudo que nós tínhamos aqui levaram embora. Nossos vizinhos, nossos amigos e todas as outras coisas, policia aqui praticamente não entra, antes tínhamos uma delegacia, ambulância nem pensar, lixo aqui é muito, muita sujeira o pessoal não limpa, o caminhão não entra, as pessoas jogam de qualquer jeito...é tudo assim hoje, e antes não era assim não, mesmo sendo pobres como eram hoje, aqui era melhor, **e quando a Avenida passou acabou, levou tudo, levou até a vida do povo, aqui ficou um bairro sem vida.** E ainda tem outra coisa, pra população em geral aqui só tem ladrão... peraí (sic) aqui não só tem ladrão não, a gente não é ladrão. (grifo do autor).

Em verdade, nesta época, Fortaleza procurava se estabelecer como metrópole, para tanto, era necessário o investimento em infra-estrutura como a construção e ampliação das vias de circulação, proporcionando uma nova feição urbana, e ainda a renovação da área central. A criação de conjuntos habitacionais na periferia da Capital cearense, como o Marechal Rondon e o conjunto Palmeiras, foram frutos da ação planejada do Estado para a remoção paulatina da população pobre residente no Centro. Este processo de desfavelização foi tido pela Administração municipal como a maneira mais eficaz de sanear diferentes problemas, com a eliminação de zona de baixo meretrício e de pontos de concentração de marginais, estando inclusive prevista no Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza – PLANDIRF (1972). O Plano admite como inevitável a remoção paulatina das favelas contíguas ao atual Centro, como as do Poço da Draga, Cinzas, Moura Brasil e as que se situam junto ao riacho Jacarecanga, em virtude do processo de valorização destas áreas e da necessidade de expansão física das atividades centrais e da extensão da via litorânea (PLANDIRF, 1972, p. 211).

Neste sentido, Carlos atenta para os diversos significados que as ruas podem expressar. Dentre os vários sentidos que estas apresentam, uma se encaixa perfeitamente em nossas análises, que é a de “segregação social, pois elas apontam a hierarquia social

através de uma hierarquia espacial – marcadas nas formas de uso”. (1996, p.90). Já Berman (1986: p. 171), analisa estas transformações no espaço urbano como próprias das tentativas de modernizar, mesmo que para isso os gestores desprezem o passado e o presente da população, em vista do futuro da cidade. Neste sentido nos aponta:

Os novos bulevares permitiram ao tráfego fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo ao outro – um movimento quixotesco e virtualmente inimaginável, até então. Além disso, eles eliminaram as habitações miseráveis e abriram espaços livres em meio a camadas de escuridão e apertado congestionamento. Estimulariam uma tremenda expansão de negócios locais, em todos os níveis, e ajudariam a custear imensas demolições municipais, indenizações e novas construções. Pacificariam as massas, empregando dezenas de trabalhadores – o que às vezes chegou a um quarto da mão-de-obra disponível na cidade – em obras públicas de longo prazo, as quais por sua vez gerariam milhares de novos empregos no setor privado. Por fim, criaram longos e largos corredores através dos quais as tropas de artilharia poderiam mover-se eficazmente contra futuras barricadas e insurreições populares.

Ao longo do tempo, a população que permaneceu e resistiu na área deu prosseguimento às lutas e reivindicações, contribuindo para a melhoria das condições de vida local. O padrão habitacional também se alterou e barracos de madeira, papelão, palha e taipas foram sendo substituídos por casas de alvenaria (tijolo e telha), melhorando um pouco a qualidade de vida dos habitantes destes bairros. Com estas transformações, nota-se que se deixou de chamar estas áreas de favelas, passando a ser denominadas de bairros, embora muitos ainda tenham em seu interior áreas muito precárias. É fundamental salientar que tais modificações, como a constituição de alguns comércios e a melhoria da infraestrutura de habitação, foram realizadas pelos próprios moradores.

O plano de governo, denominado de Plano de Desenvolvimento, do Prefeito Vicente Fialho propunha “restabelecer o equilíbrio urbano” de Fortaleza. A zona leste cada vez mais se destacava, pela concentração de riquezas e de investimentos públicos, enquanto as zonas oeste e sul concentravam mais de dois terços da população e eram carentes de infra-estrutura e serviços. Nessa administração, foi contratado o famoso paisagista Burle Max para o planejamento/elaboração do bosque Presidente Castelo Branco, a praça General Osório na avenida Desembargador Moreira, jardins do Teatro José de Alencar e do Parque da Avenida Leste-Oeste. Algumas destas obras não chegaram a ser implementadas, como é o caso do bosque da avenida Castelo Branco.

Com a mudança na lei que regulamentava o uso e ocupação do solo, em 1996, a Avenida foi classificada como via arterial, no sistema viário de Fortaleza. Portanto *destinada a absorver substancial volume de tráfego de passagem de média e longa distância, a ligar pólos de atividades, alimentar vias expressas e estações de transbordo e carga, conciliando estas funções com a de atender ao tráfego local, com bom padrão de fluidez.* (Artigo 224, inciso II, Título IV, que trata do Sistema Viário e Estacionamento, da lei 7987, de 1996).

Alguns planos diretores, em administrações passadas do Município de Fortaleza, já previam a desfavelização das áreas litorâneas, colocando-as como áreas de interesse econômico e desenvolvimento turístico. Estas idéias, porém, só começaram a se concretizar a partir da elaboração do Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR em 1990, tendo sido o projeto de duplicação da via impulsionado pela construção da ponte sobre o rio Ceará, e ainda pelo projeto Costa Oeste, que visa à valorização da área litorânea oeste de Fortaleza, com a construção de um calçadão margeando a praia.

Políticas de incentivo ao turismo nas últimas décadas redirecionaram os investimentos em infra-estrutura urbana. A Administração municipal, dentre outros projetos, investiu no sistema viário, abertura e alargamento de vias, facilitando o deslocamento e integrando as várias regiões de Fortaleza. O alargamento da avenida Castelo Branco e a construção de ponte sobre o rio Ceará abriram outra ligação da Capital com os municípios litorâneos do oeste, integrando este sistema viário com a rota do Sol Poente, obra do governo do Estado do Ceará, dentro da política do PRODETUR na gestão do então governador Tasso Ribeiro Jereissati. Tal processo resultou em transformações no espaço urbano de Fortaleza, dando-lhe nova feição, provocando alterações de uso, bem como a introdução de outros atores sociais. Com a duplicação da Leste-Oeste, foram desapropriadas em torno de 250 moradias, deslocando algumas famílias para o interior do “Grande Pirambu” ou para outros bairros. A compensação se deu por meio de indenização, que variava de acordo com o tamanho do terreno e estrutura física da habitação. Afora isto, houve ainda a urbanização do canteiro central da Avenida. Outro ponto de destaque foi a valorização dos terrenos situados ao longo e nas proximidades da avenida. Como exemplo, segundo entrevista realizada com um engenheiro, técnico de infra-estrutura da Prefeitura Municipal de Fortaleza, podemos citar um terreno na Barra do Ceará, que custava no final da década de 1990 cerca de 300 reais, passou a custar em torno de 5.000 reais no início dos

anos 2000, portanto, logo após a duplicação da via. Temos aí constatada a alteração de padrão de classes sociais que passam a residir neste espaço.

As contestações dos valores das indenizações e ações na Justiça, além da falta de verbas da Prefeitura foram os principais fatores que dificultaram a duplicação da Avenida. Ainda segundo o mesmo engenheiro, para a efetivação dessa obra, foi necessário segmentar a avenida e duplicá-la por trechos.

O primeiro trecho duplicado, de 1.880m, divididos em 94 estacas (unidade adotada pela Prefeitura, que mede 20 metros de uma para outra), vai da Barra do Ceará ao cruzamento com a rua Graça Aranha. Esta área, por conter terrenos de antigas indústrias e apresentar menor densidade populacional, foi mais rapidamente concluída.

O segundo trecho, com extensão total de 380m, vai da rua Graça Aranha à Dona Mendinha, e correspondente às estacas de 94 a 113. E o terceiro e último trecho duplicado, situado entre a rua Dona Mendinha e Avenida Pasteur, têm uma extensão de 1.240m, vai da estaca 113 a 175.

Foram duplicados 3.500m de pista, com largura média do 30m. Esta via segue os parâmetros da Lei de Uso e Ocupação do Solo, de 1996, que determina as medidas da pista, canteiro central, espaço para ciclovias, faixa de pedestres, sinalização, dentre outros aspectos que designam a utilização de suas margens.

Outras modificações no uso do solo urbano, pós-avenida Leste-Oeste, foram decorrentes da ação do Poder Público e do setor privado. Vários equipamentos urbanos e alguns serviços foram instalados, tais como o Instituto Médico Legal, Estação de Tratamento de Esgotos da CAGECE, Marina Park Hotel, Igrejas católicas (santa Edwiges, Casa Paroquial, Altar do Milênio), evangélicas, unidade do Corpo de Bombeiros, postos de gasolina, lojas de autopeças, bares, mercearias, açougues, dentre outros que serão devidamente trabalhados no decorrer desta pesquisa.

O que pretendemos aqui não é questionar a importância da abertura da via para a cidade de Fortaleza, mais sim analisar as implicações políticas que a engendraram e quais foram as consequências para a população local; portanto, a causa e o efeito das políticas de “(des)-envolvimento” urbano. Neste sentido, entendemos que a abertura da avenida Leste-Oeste, em Fortaleza, proporcionou uma gama de alterações na paisagem e dinâmica urbana: foi responsável direta pela expulsão de antigos moradores das extintas favelas decorrentes da sua implantação, colocando-os em áreas distanciadas dos principais pólos comerciais e geradores de emprego e renda da Cidade; atraiu investimentos e serviços

públicos e privados com a facilitação dos fluxos de pessoas e mercadorias, dando uma nova feição na mobilidade urbana de Fortaleza, facilitando, por sua vez, a implementação de novas áreas comerciais; e, ainda, passou a integrar bairros antes sem nenhuma ou com péssimas condições de acessibilidade à área central, beneficiando, de certa forma, a população remanescente das áreas afetadas pela construção da Avenida, sobretudo dos bairros situados na costa oeste. Em verdade,

Pensar a cidade na perspectiva do futuro implica em concebê-la em suas necessidades de circulação. Entretanto, ela não pode e não deve ficar refém de planos que se reduzem ao tracejado de vias. A circulação na e da cidade tem que ser pensada no bojo de uma política na qual o peso dos transportes coletivos deve e tem que ser considerados. (SILVA: 2001, p.130).

Sendo assim, a Leste-Oeste proporcionou a integração dos bairros Arraial Moura Brasil e Jacarecanga, bem como do “grande Pirambu” (Cristo Redentor, Pirambu e Barra do Ceará), além de outros que constituem toda a área já citada. Desde então, os bairros passaram a adquirir nova identidade, tendo certa independência da área central no que se refere às questões comerciais, sendo esta responsável por suprir as necessidades da população residente nestes bairros da cidade.

### **3.2 Uso e ocupação do solo ao longo da avenida Leste-Oeste**

A expansão de Fortaleza é fruto do parcelamento e da necessidade de incorporação de novas áreas a malha urbana, que pressupõe, dentre outros aspectos, espaço físico e condições gerais para a produção e reprodução da força de trabalho. A transformação do espaço acontece tanto pelo trabalho, quanto pela ação das forças produtivas, impulsionado pela implantação de bens de consumo coletivo, tais como vias de transporte, sistema de abastecimento de água e rede de energia elétrica. Estes fatores são fundamentais na valorização da terra urbana, favorecendo o parcelamento, bem como mudanças no uso e ocupação do solo urbano.

A abertura de vias de circulação e a implantação de sistema de transporte contribuíram no direcionamento da malha urbana de Fortaleza. Pode-se dizer que a partir da década de 1970, com a inauguração da av. Leste-Oeste (1973), a área do Arraial Moura

Brasil e adjacências passou a ser incorporada à Cidade, e, desde então, se tornou alvo de interesse de outros grandes investimentos. A implantação da Avenida facilitou de forma significativa o fluxo de pessoas, serviços e mercadorias e proporcionou à população remanescente melhorias urbanas. Por outro lado, provocou a expulsão de inúmeras famílias dessas áreas, deslocadas para regiões mais distantes do Centro, deficientes em infra-estrutura e serviços. Além de terem sido rompidos os laços de vizinhança e de solidariedade, elas têm que vencer longas distâncias para chegar ao local de trabalho, à escola, enfim poder desfrutar de serviços urbanos. Percebemos, então, que

... a construção da avenida Leste-Oeste, nos anos 1970, resulta da adoção de política de controle social (visando erradicar a zona de prostituição próxima do centro) e de política de ampliação das vias de circulação e de integração leste-oeste (com construção de via permitindo geração de fluxos entre o porto do Mucuripe e a zona industrial da Francisco Sá). Tal política redundou na quase destruição do Arraial Moura Brasil e na divisão do Pirambú em duas partes, fatos cujos impactos explicitam a política de erradicação de favelas. (Dantas: 2002, p. 63).

Outro investimento que interferiu na área foi a ampliação do sistema de esgotamento sanitário de Fortaleza, que, nas décadas de 1970 e 1980 apresentava grande deficiência. Em 1979, por ação do governo do Estado, foram concluídas as obras do sistema da vertente marítima, cujos efluentes passam a escoar para o interceptor oceânico e emissário submarino, situados na praia do Arraial Moura Brasil. Na época em que começou a funcionar, atendia apenas 7% da população de Fortaleza, beneficiando principalmente o Centro e alguns bairros da zona leste. A zona oeste, notadamente o Arraial Moura Brasil, onde está localizado o emissário, e que não era atendida pela rede de esgotamento sanitário, era a que mais sofria os efeitos da poluição. Quando faltava energia, a estação elevatória que dirige seus dejetos para o emissário não podia funcionar, então se abriam alguns bueiros na praia da Leste-Oeste para desafogar o sistema.

Na década de 1990 com a implantação do SANEAR, o bairro foi atendido pela rede. Em 1998, durante o governo Tasso Jereissati, foi construída, também na faixa de praia do bairro, com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a estação de tratamento de esgoto da CAGECE, ligada ao emissário submarino, lançando seus dejetos, agora, tratados ao mar. Neste ponto, vale salientar que, no período de 1979 (construção do emissário submarino) até 1998, os dejetos foram lançados *in natura*, sem o



menor tratamento. Por situar-se especificamente na faixa litorânea, este equipamento proporcionou a poluição da área de lazer da população do Arraial Moura Brasil.

O bairro continuou se modificando e atraindo novos equipamentos. Em 1986, durante o governo Gonzaga Mota, o Instituto Médico Legal (IML), que até então se localizava na Parquelândia, foi transferido para lá. Esse novo equipamento, assim como o emissário submarino, desvalorizavam a área em estudo, o que contribuiu para que o Moura Brasil permanecesse com características populares, apesar da beleza paisagística do lugar.

Ainda na década de 1990, o bairro recebeu investimentos do setor turístico. Em 1993, foram iniciadas as atividades do Marina Park Hotel, um dos mais importantes empreendimentos turísticos do Estado. De estilo horizontalizado, ocupando uma área total de 40.000 metros quadrados, com área construída de 26.000 m<sup>2</sup>, tem 315 apartamentos e uma marina moderna, com capacidade para 150 embarcações. Este equipamento chama atenção pelo contraste que faz com seu entorno. Situado próximo ao centro, vizinho a um estaleiro, está separado das habitações de caráter popular do Arraial Moura Brasil pela avenida Leste Oeste.



Imagem 02. Ocupação da faixa litorânea no Arraial Moura Brasil. Percebe-se a ocupação desta zona pela presença do Corpo de Bombeiros, a igreja de Santa Edwiges, e, mais ao fundo, o Marina Park hotel com sua Marina e embarcações. Nota-se a total ocupação da faixa de praia, não permitindo, assim, o livre acesso dos moradores do Arraial Moura Brasil à atividade de lazer. (Foto do autor).

Outro equipamento que atraiu um grande público é a Igreja de Santa Edwiges, inaugurada também em 1993. A santa protetora dos endividados atrai grande número de devotos, transformando-se em um centro de romarias. Para realizar grandes celebrações, foi construído o Altar do Milênio, espaço ao ar livre. A igreja, apesar de situada em bairro popular, é requisitada para casamentos da população de classe média e média alta residentes em outros bairros de Fortaleza.

A construção do templo foi fruto de ampla discussão que envolveu a igreja, o Poder Público e parte da sociedade civil. Segundo o Padre Manuel de Castro Ferreira, responsável pela paróquia e pela idealização da igreja desde 1975, o projeto passou por várias instâncias jurídicas e administrativas até ser totalmente realizado. Ainda hoje os responsáveis pela igreja são alvo de processos judiciais, por este se localizar em terreno de marinha e ser devedor de impostos. O Padre Ferreirinha, como é conhecido, diz que a paróquia realiza projetos sociais no Moura Brasil, destacando-se uma creche.

No ano 2000, ainda no governo Tasso, foi instalado também na faixa de praia o Grupamento de Busca e Salvamento, do Corpo de Bombeiros. A implantação destes diferentes equipamentos urbanos no bairro ora contribui para sua incorporação à malha urbana, valorizando o espaço litorâneo (av. Leste-Oeste, Marina Park, Igreja), ora o desvaloriza, com a implantação de equipamentos poluidores e de imagem negativa (emissário submarino, estação de tratamento, IML etc).

Com relação a estes equipamentos urbanos, a população do Arraial Moura Brasil mostra-se impotente ante as ações do Poder Público. Além disso, apresenta uma série de opiniões que variam de acordo com o seu caráter, como explica dona Maria, residente no Bairro desde 1952:

O IML também foi outra confusão, quando eles vieram construir aqui o IML o povo achou muito ruim, por que o pessoal falava que lá no outro era a maior porcaria, era uma sujeira, fedida e aquela questão danada. Realmente, tem viúva, tem um cheiro ruim, quando o vento dá pra lá não tem quem agüente, mas como quiseram construir, tem que aceitar né, é **baixar a cabeça e dizer amém!** Também o pessoal daqui não tem coragem de fazer nada, ficam calados. A CAGECE também, foi a mesma coisa. Da REFFSA não, ela sempre esteve aí, também o cemitério, **nós é que chegamos depois deles.** (Grifo do autor).

Já com relação à Igreja, ao Corpo de Bombeiros e ao Marina Park Hotel a visão de dona Maria se diferencia. Dado o caráter assistencialista promovido por estas instituições, ela acredita que estes equipamentos influenciam o cotidiano dos moradores do bairro de forma positiva.

Influenciou. O corpo de bombeiros dá uma ajuda grande. Eles ensinam, faz reforço, tem futebol, tem brincadeiras, tem ginástica para os idosos, tem um bocado de coisa, eles ajudam bastante viu. Agora o hotel também ajuda, dá pão dia de segunda e sexta-feira dá resto de coisas que sobram dão resto de carne essas coisas que eles não querem vem distribuir aqui, vem fazer essa distribuição aqui na igreja, mas agora estão reformando aí a gente botou lá pra casa do Marcondes (líder comunitário). De primeiro tinha um mercantil, eles davam verdura, fruta, essas coisas toda, às vezes traziam dois carros cheios, o pessoal achava tão bom, mas agora o mercantil fechou acabou isso né, ficou só o pão daqui do hotel segunda-feira e sexta-feira, quando tem eles dão o resto de carne, sabe quando vão limpar a carne dá aqueles pedaço assim aí eles trazem pra cá. Mas o pessoal do hotel dá essa ajuda a gente.

Durante a primeira etapa do trabalho de campo, observamos a dinâmica relacional que envolve a Avenida e, mesmo não sendo o principal objeto de estudo deste trabalho, não podemos negligenciar algumas análises feitas acerca da distribuição espacial da atividade de comércio e serviço ofertados nas margens da Avenida. Para tanto, na busca de melhor compreendermos a realidade que se apresentou sugerida pelo campo, sentimos a necessidade de fragmentar o logradouro em trechos de análises, pois, além de nos favorecer metodologicamente o aspecto espacial tanto de âmbito social como funcional, nos mostra realidades diferentes, dinâmicas diversas que nos facilitarão, posteriormente, entender melhor o bairro em estudo e dar respostas aos nossos questionamentos e inquietações.

Com o decorrer dos anos, a atividade comercial foi ganhando novas proporções, em decorrência de uma nova classe social que passou a residir às margens da avenida Leste-Oeste, valorizando assim o solo urbano e os empreendimentos comerciais que ali se instalavam. A população de classe média baixa, ora identificada, passou a agir de forma organizada, pressionando o Poder Público e, com isso, atraindo não só o comércio, mas também serviços de educação, saúde, pólos de lazer, entre outros. É certo, porém, que tais serviços apresentam uma série de problemas de funcionamento, não atendendo de forma suficiente a demanda populacional; no entanto, este fato só tende a fortalecer os movimentos sociais urbanos existentes no “grande Pirambu”, em razão do nível de organização alcançado, serve de referência aos demais bairros e organizações sociais.

A organização do espaço do “Grande Pirambu” não se apresenta homogênea, refletindo as diferenciações sociais e econômicas. Algumas áreas são mais bem servidas de infra-estrutura e de serviços, enquanto outras se apresentam deficientes. Ao longo da avenida Leste-Oeste, residências estão sendo substituídas por atividades comerciais e de serviços, ensejando maior valorização do solo urbano. Nesta Avenida, os estabelecimentos comerciais atendem não só a população dos bairros do “grande Pirambu”, mas também dos demais bairros da Costa Oeste, pois muitos são os consumidores que utilizam a Leste Oeste como via de passagem. Segundo Costa (2003, p.19), *encontra-se na área central do Pirambu, a rua Nossa Senhora das Graças com comércio e serviços mais voltados para os seus moradores, contudo, no interior do bairro ainda existem outras pequenas mercearias, botecos, botequins que tem um público mais local.*

A avenida Leste-Oeste, em toda sua extensão, mede aproximadamente 7.800 metros, iniciando-se na av. Dom Manoel e estendendo-se até a Barra do Ceará, na ponte sobre o rio Ceará, esta por sua vez, após anos de várias polêmicas geradas pelos moradores do bairro e principalmente comerciantes de praia (barraqueiros), teve sua inauguração em outubro de 1997. A construção da ponte favoreceu o fluxo entre os Municípios de Fortaleza e Caucaia, evidenciando um processo de conurbação, fortalecendo as atividades econômicas entre ambos e, por consequência direta, impulsionando a atividade turística nas praias do Cumbuco, Icarai e demais praias do litoral oeste do Estado do Ceará. Afora estes aspectos já citados, devemos incluir e relacioná-la também à construção do porto do Pecém, inaugurado de forma definitiva já no ano de 2002.

Como explicitado anteriormente, para melhor compreendermos a estrutura do comércio e serviços ao longo da avenida Presidente Castelo Branco, bem como a sua distribuição espacial, vale aqui se fazer alguns recortes e, a partir de então, analisar cada um destes setores.

Do eixo que se estende da ponte sobre o rio Ceará até a avenida Robert Kennedy, primeiro trecho a ser duplicado, em meados dos anos 2000, embora o fluxo de veículos seja bastante intenso, a atividade comercial pouco se desenvolveu neste setor, sendo caracterizado por baixa densidade habitacional às margens da Avenida, presença de equipamentos de lazer, como motéis, uma escola de Ensino Fundamental e algumas indústrias. Vale ressaltar ainda que, na faixa de praia da Barra do Ceará, que antes se destacava pela intensa movimentação nas barracas e restaurantes, hoje passa por um

processo de decadência, haja vista que, após a construção da ponte, as pessoas passaram a freqüentar mais as praias do Município de Caucaia.

Do trecho que liga a av. Dr. Theberge, até a Robert Kennedy, passando pela rua Francisco Calaça, as obras de alargamento da via foram mais demoradas por conta das reivindicações de alguns moradores que entraram na Justiça, questionando o valor das indenizações. Percebe-se aí que após a conclusão deste trecho, existe maior variedade no tocante à oferta do comércio e serviços, tais como frigoríficos, farmácias, movelarias, madeireiras, loja de decorações, mercadinhos, dentre outros. Nota-se ainda que há certa verticalização de alguns pontos comerciais ainda no trecho em construção, visando à ampliação do setor comercial em futuro breve.

Em observação de campo, podemos dizer que o trecho entre a av. Pasteur até a Dr. Theberge, onde se configura o bairro Nossa Senhora das Graças, a obra de duplicação da via já foi concluída (2001) e notam-se neste ponto que as atividades comerciais se fazem de modo mais freqüente, às margens da Avenida, praticamente inexistindo residências, que ficaram localizadas no interior do bairro. A diversidade comercial é notória, oferecendo desde confecções, lojas de roupas, até serviços automotivos, como “lava-jatos”, oficinas mecânicas, borracharias, além de farmácias, frigoríficos, entre outros. Do ponto que liga a av. Pasteur à Filomeno Gomes, o comércio vai perdendo intensidade, dando lugar a algumas residências, que se beneficiam com o comércio vizinho.

Da avenida Filomeno Gomes até a av. Dom Manoel, limite da avenida Castelo Branco, a paisagem de relevo, uso e ocupação muda por completo. Inicialmente por conta da Escola de Aprendizes Marinheiros, ocupando vasta extensão da via, por um lado, e, por outro, a presença do litoral, onde a atividade comercial de destaque é a de barracas de praia, porém ainda assim em pequena escala.

Já no Arraial Moura Brasil, situado em uma área de duna fixa, o distanciamento da Avenida, por conta do relevo, não favorece a instalação e permanência de comércios no local, restringindo-se ao lado continental, apenas a um posto de gasolina, uma pequena movelaria, aparentemente sem expressão e suporte comercial, alguns bares e alguns comércios fechados, em razão dos altos índices de violência relatada pelos moradores, o que, segundo eles, torna inviável o desenvolvimento econômico local por meio da atividade comercial.

Aqui é muito perigoso. Todo domingo tem briga. Perdi meu filho em janeiro e só a minha vida mudou, dentro de mim. Porque para todo mundo continua tudo igual. Vai um aqui, outro ali, e não acontece nada. A gente fica de mão amarrada. Vai fazer o quê? (Francisco Wianderson Santos da Silva).<sup>9</sup>

A Avenida também foi responsável pela atração de bares e equipamentos comerciais destinados ao lazer. Nos anos 1970/80 alguns bares tiveram sucesso, atraindo freqüentadores de áreas diversas de Fortaleza. Depois, eles passaram a atrair turistas e ser pontos de prostituição, mudando o padrão dos freqüentadores: *“aqui sempre teve bar, até porque é vizinho ao centro, perto do passeio público, mas era diferente. Vinha pra cá quem estava procurando isso ou aquilo. Não tinha violência de graça não. Cada um ficava na sua.”* (Francisco Barroso Ferreira)<sup>10</sup>.

A instalação do posto de gasolina atraiu outros comércios e serviços. Foi constatada a existência de loja de autopeças, borracharia, lanchonetes, distribuidoras de alimentos, rede de consórcio de motos, pizzaria, além de templos evangélicos, onde, com exceção da igreja citada houve grande variabilidade de produtos e serviços ofertados.

Neste bairro, a atividade comercial apresenta certa dificuldade para o seu desenvolvimento. Na tentativa de explicar esta dificuldade, alguns moradores apontam o baixo rendimento da população local como um dos fatores responsáveis pelo insucesso de algumas atividades comerciais. Atrelada a este foi apontada também a insegurança do local. Outro elemento é o relevo, que distancia as casas da Avenida, todavia, para dona Rita, moradora do bairro há 44 anos, ao tratar da realidade comercial intra-bairro, afirma que a dificuldade maior não é o bairro situar-se sobre uma duna fixa, mas sim falta de investimento e apoio do Poder Público municipal. Esta moradora nos revela a seguinte situação:

Meu filho, aqui mesmo no bairro nós não temos nada. Nós não temos uma churrascaria sequer, um canto de lazer, uma padaria de verdade, Posto de saúde, farmácia, frigorífico, nada. Coisas que antes tinham, então se conseguem fazer um prédio desse tamanho aí, uma avenida dessa que acabou com muita coisa aqui, um hotel grande desse aí, e tudo mais, como é que não conseguem trazer melhorias pro bairro? Acho que a questão da localização pode até ajudar, mas não é desculpa não.

<sup>9</sup> Diário do Nordeste. **Bairro não tem equipamentos de Lazer**. Fortaleza: 15 de junho de 2005, p. 12

<sup>10</sup> Diário do Nordeste. **Moradores Denunciam Abandono**. Fortaleza 15 de junho de 2005, p. 12.

Na verdade, devemos observar também que este bairro se diferencia do Pirambu e dos demais localizados no litoral oeste da Cidade, pois a Avenida não corta o bairro, apenas o margeia, dificultando a instalação de comércios voltados seja para a população local, seja para os que circulam pela Avenida.

Na faixa litorânea, por outro lado, encontra-se situado um dos maiores investimentos turísticos da Cidade, que é o Marina Park Hotel, palco de grandes eventos culturais destinados à classe média alta e alta da sociedade de Fortaleza. Vizinho a este equipamento, existem a igreja se Santa Edwiges e o Altar do Milênio, equipamentos de cunho religioso que, apesar de situarem-se no bairro em destaque, atende a uma população residente em outros bairros.

Este contraste visual facilmente percebido demonstra um pouco as desigualdades sociais em Fortaleza, assim como a concentração de renda, mediante as diferenciações paisagísticas ora apresentadas e observadas. Na realidade, a construção da Avenida contribuiu para que o bairro ficasse “recuado”, como se fosse propositadamente amontoada a pobreza debaixo do tapete viário e que só se torna visível porque ela ficou sobre uma duna. Assim sendo, não tem *outdoor* que esconda essa realidade.

Para concluir, vale ressaltar que alguns investimentos públicos e privados que estão sendo implantados no grande Pirambu não podem ser usufruídos por parte da população destes bairros, em virtude de baixos rendimentos.

Por fim, já no trecho inicial da Avenida, ganham destaque o Centro Cultural Dragão do Mar e a Biblioteca Pública do Estado do Ceará.

Outro problema para os moradores que permaneceram no local foi a transferência de algumas indústrias de base para o Município de Maracanaú, Região Metropolitana de Fortaleza, aumentando ainda mais os índices de desemprego. A população residente não foi absorvida pelas indústrias remanescentes, tampouco pelas que se transferiram para Maracanaú, pois são grandes a distância, o custo de deslocamento e as dificuldades de acesso. Acredita-se que, com a implantação do METROFOR (metrô de Fortaleza) diminuam estes problemas.

A propósito, o METROFOR, é um projeto ainda em andamento, que visa a ligar o Centro da Capital cearense às Cidades de Maranguape, Maracanaú e Caucaia, tendo como objetivo melhorar a qualidade de transporte e mobilidade urbana entre as cidades ora destacadas.

As alterações na configuração do espaço urbano do litoral oeste propiciaram a atração de serviços básicos, como o SANEAR, Programa do Governo Estadual, com o intuito de melhorar a qualidade de vida da população de Fortaleza como um todo, por intermédio do Sistema de Esgotamento Sanitário.

A partir do final da década de 1990, o SANEAR passou a beneficiar o bairro Moura Brasil, com a instalação da estação de tratamento de esgoto da CAGECE, órgão executor dos sistemas de abastecimento de água e do esgotamento sanitário do Estado do Ceará. Estes serviços valorizaram ainda mais o solo urbano, alterando aos poucos também a configuração social no tocante a novos atores com um poder aquisitivo mais elevado, contribuindo sobremaneira para a consolidação da atividade comercial e, por conseqüência, para formação de subcentros, que vão dar uma nova configuração e significação na produção espacial urbana, como anota Silva (1992).

A formação de sub-centros propicia o surgimento de atividades de comércio, lazer e cultura nos bairros de Fortaleza, antes exclusivas da área central. Para a classe burguesa tais sub-centros configuram-se na forma de Shoppings Centers, dotados de toda uma infra-estrutura geradora de conforto, altamente seletivo e segregador de classes sociais.

Segundo Andrade,

A capacidade de consumo e a demanda de produtos variam consideravelmente em função do nível de salário da população; nas camadas mais mal remuneradas, todo o salário é consumido com as necessidades mais prementes – alimentação, vestimenta, habitação, transporte etc. Já nas classes mais bem remuneradas, satisfeitas estas necessidades primárias, surgem necessidades de segundo, terceiro e quarto grau que passam a ser atendidas. Na sociedade capitalista, o estímulo ao consumo é desenvolvido através do sistema organizado de propaganda; utilizando os meios de comunicação, chamam atenção da população sobre vantagens dos artigos mais diversos e dos serviços mais complexos. (1981: 34).

O uso e a ocupação do solo na avenida Leste-Oeste vem corroborar a discussão sobre a ocupação dos espaços urbanos apresentada no capítulo segundo, ao percebermos que os espaços nas grandes cidades são constantemente reorganizados, dependendo sempre dos fatores político-econômicos e não menos importantes da dinâmica social, em pleno movimento, alterando a estruturação espacial e constituindo a história, impulsionando, por



consequência, a produção científica. Assim, para que se tenha sucesso nos empreendimentos comerciais que se pretende instalar, a sua localização se faz de fundamental relevância, uma vez que, decorrente do sistema capitalista ora vigente, a reprodução do capital é o foco central de qualquer atividade comercial e que por sua vez, concretiza os bons negócios e determina ou não o seu êxito. O comércio exerce papel fundamental na integração das relações sociais. Assim os centros e sub-centros comerciais continuaram a ter, cada vez mais, importância e destaque na configuração e no cotidiano citadino, o que justifica a relevância da criação de centros especializados com as mais diversas categorias, nos mais diversos bairros de Fortaleza.

#### 4. O bairro como análise de lugar e cotidiano

Ao termos o bairro como eixo norteador para a compreensão da realidade urbana nas metrópoles, principalmente em Fortaleza, percebe-se que a reestruturação desses espaços segmentados segue a lógica e as tendências do capital, uma vez que se tem uma constante substituição de habitantes, acentuando a segregação socioespacial em lugar da melhoria de vida desses mesmos habitantes em seus locais de origem. No Arraial Moura Brasil, este processo de exclusão evidencia-se ao longo de sua história, mas, sobretudo, após a construção da avenida Leste-Oeste e, posteriormente, das outras transformações que esta Avenida passou, como, por exemplo, a sua duplicação no final da década de 1990.

Trabalhar o bairro na perspectiva de lugar significa aprofundar-se sobre a análise da vida cotidiana da população local, uma vez que este se apresenta como *locus* imediato, no que concerne ao atendimento das necessidades urbanas. Ao considerarmos o espaço urbano como uma estrutura segmentada e desigual, todavia, combinado e articulado entre si (CORRÊA, 2002), percebemos a importância que o bairro adquire no desenvolvimento dos trabalhos sobre o espaço intra-urbano, pois ele vem demonstrar, dependendo da abordagem feita, o nível e/ou as formas de segregação existente na Cidade.

As concepções de bairro são múltiplas, todavia, não é pretensão nossa aprofundar neste momento a discussão teórica, pois este conceito, apesar de pouco empregado nos estudos urbanos, não é novidade, e a amplitude de seus estudos sugere perspectivas clássicas de base funcional-positivista, até estudos contemporâneos.

A compreensão do bairro deve ser encarada não de forma fragmentada, excludente, da cidade, mas como unidade articulada de um todo complexo para a necessária compreensão das aparências paisagísticas do espaço urbano, entendendo que estas fogem ao plano do visível e valorizam-se no caráter subjetivo das formas, e, ainda, nas distintas percepções no plano geográfico, etnográfico, histórico, político e econômico, que se evidenciam na vida cotidiana da população local, tendo em vista a definição das fronteiras e os reflexos socioespaciais na produção, reprodução e organização do espaço urbano.

... Afinal, é no município, no bairro, na vizinhança que se conhecem as doenças, as demandas por escola, os problemas de transporte e dos adolescentes, e onde o cidadão comum pode intervir com ou sem a mediação de grandes estruturas políticas. (ABUL-EL-HAJ e Aquino (orgs), 2002, p. 100).

Portanto, a percepção sobre o espaço urbano ocorre muito mais além do que um simples olhar morfológico, do que uma simples descrição da aparência, do aspecto visível, mas, por outro lado, esta percepção vincula-se à essência das formas, ao processo de construção destas formas em que a sociedade externa suas necessidades e condiciona seus atos futuros.

Admite-se, então, uma abrangente combinação do fenomenológico-dialético com o morfológico-funcional para o conceito de bairro, inserida no contexto de uma historicidade com uma geograficidade e, por outro lado, de uma centralidade espacial. Aqui se incorpora a idéia de fronteira social e não apenas de um limite fisiográfico. (PACHECO, 2001, p92).

Com efeito, procuramos trabalhar o bairro como a dimensão do local, uma vez que este é específico do lugar e por isso apresenta características próprias, ou seja, busca manter sua individualidade, mesmo inserido em uma dimensão macro, que é a própria cidade. Admite-se, então, que a percepção espacial e, mais especificamente de lugar, está além da simples observação descritiva. Compreendemos, portanto, que a análise do bairro adota o caráter cultural e espacial, em que se refletem as ações do Poder político local e o gerenciamento das condições socioespaciais, sendo estes, palco das relações sociais cotidianas, *locus* onde aflora o sentimento de pertença da população, criando-se uma identificação ou uma identidade com o seu interior, bem como o seu entorno, onde a convivência pacífica e os conflitos de toda ordem se destacam no dia-a-dia.

No Arraial Moura Brasil, a segregação socioespacial evidencia-se de forma bastante enfática, pois, além dos aspectos morfológicos de sua localização, que detalhamos no tópico seguinte, a população do bairro, segundo o IBGE, 2000, figura entre as mais carentes e cujas condições de vida são das mais precárias. Em suma, o estudo do bairro como categoria analítica de lugar e de vida cotidiana implica uma compreensão que perpassa a simples divisão físico-territorial. Portanto, estudar um bairro significa uma reflexão combinatória, envolvendo uma estrutura morfofuncional, que pode denotar ou

apontar em suas formas e paisagens expressões político-ideológicas e características da ação do trabalho humano, valorizando e auxiliando a compreensão dos estudos urbanos.

O Bairro em estudo passa por significativos processos de reestruturação espacial, como, por exemplo, a implantação de equipamentos urbanos em seu entorno principalmente na década de 1990.

O Moura Brasil é um bairro que vem procurando nos últimos anos ser reconhecido de fato como um bairro. Pra você ter um idéia nós não existíamos sequer no mapa de fortaleza, estávamos vinculados ao centro ou ao Jacarecanga, como se nós não fossemos um bairro de verdade. E olha que pelo que sei somos um dos bairros mais antigos da cidade. Somos um bairro sem história, não temos sequer data de criação, não se sabe de fato quando ele surgiu. Agora ultimamente ele vem sendo reconhecido pelo município, por que a gente ganhou uma creche recentemente, teve algumas melhorias dentro da comunidade, mas o nosso bairro Moura Brasil, precisa ainda muitas coisas que falta ser reconhecido como bairro e as necessidades da comunidade. (entrevista com líder comunitário do bairro).

Mais adiante, o mesmo entrevistado retrata sua visão de reconhecimento, estabelecendo o que seria necessário para que o bairro fosse de fato reconhecido e ganhasse maior importância no cenário político-urbano de Fortaleza:

Reconhecido mais pelas autoridades, pelo governo por exemplo, mais oportunidades de emprego, porque a gente praticamente dentro do centro de Fortaleza, o desemprego aqui é muito grande, porque não tem oportunidade de emprego, aqui não tem cursos profissionalizante. Quer dizer que falta mais uma infra-estrutura no bairro para ser reconhecido como bairro entendeu. Por exemplo, aqui a gente tem uma visão ótima, que é a orla marítima, mais você vê a encosta do morro é a coisa mais feia do mundo, quer dizer a prefeitura disse que tinha um projeto para fazer uma urbanização na comunidade, até agora não foi feito, e eu acho que está faltando esses certos pontos aí. Segurança no bairro também, por que a gente tem um problema muito grande de segurança com a marginalidade de assaltos, drogas roubo, é reconhecido aqui como o “Oitão Preto” famoso, que tem essa estória antiga do oitão preto, que agora é mau vista pela população de Fortaleza, então ta faltando alguns reconhecimentos de Fortaleza que o Bairro Moura Brasil mora “gente de bem”, do bairro Moura Brasil, saiu pessoas que hoje em dia tem uma história política, tem políticos aqui no Moura Brasil, tem pessoas conhecida no Ceará que nasceram aqui no Moura Brasil. Então falta esse reconhecimento.

Neste sentido, compreender as formas de interação socioespacial continua sendo nossa inquietação, pois acreditamos que a compreensão deste espaço periférico e ao

mesmo tempo centralizado, pode vir a constituir um esforço de relacionar casos concretos, de reduzidas dimensões, a processos de caráter global que dão sentido à própria realidade.

Para Henri Lefebvre (1991) e Souza (1988) o bairro possui uma identidade intersubjetiva, onde é valorizada a relação entre os campos subjetivo e objetivo, marcando a individualidade do bairro, fortalecendo assim a idéia e o conceito de lugar, tão questionado na contemporaneidade por conta do avanço global das relações econômicas.

Para Carlos (1996, 68), “o lugar representa e fixa relações e práticas sociais produzindo uma identidade complexa que diz respeito ao mesmo tempo ao local e ao global”. Desta forma, percebemos que o bairro constitui espaço apropriado coletivamente no cotidiano de seus moradores, onde, segundo Campos Filho (2003: 17), o comércio e os serviços de um determinado lugar devem ser classificados em níveis que propiciem e relacionem as pessoas de acordo com suas necessidades, sendo estas diferenciadas consoante a escala espaço temporal de cada pessoa, de cada morador. O autor prossegue, afirmando que

O estilo de vida em um bairro, o ambiente que ele oferece aos cidadãos, pode ser resultado apenas do que quer um mercado imobiliário sem regras ou com regras desobedecidas, ou então resultado de regras que nós, cidadãos, queiramos colocar para direcioná-la em nosso benefício. (2003;p- 58).

Tal afirmação faz-nos pensar que os bairros não devem ser encarados por seus moradores e pela própria população citadina como apenas uma fragmentação necessária para a melhor organização espacial do espaço urbano, ou seja, subáreas geométricas manejáveis, que não englobam o campo do vivido.

Neste momento, privilegiamos o diálogo conceitual referente a bairro, entre alguns autores. Embora de abordagens metodológicas e ideológicas distintas, esses autores por vezes dialogam e se complementam em alguns aspectos, de acordo com nossas análises. Analisando a obra de Certeau verificamos que o bairro pode suscitar a discussão entre o público e o privado, numa referencia ao bairro e à cidade, todavia, sendo estes elementos endógenos e complementares, como bem assinala:

O público e o privado não são remetidos um de costas para o outro, como dois elementos exógenos, embora coexistentes; são muito mais,

são sempre interdependentes um do outro, porque, no bairro, um não tem nenhuma significação sem o outro. (1996: 43).

Já para Carlos, “o bairro nos coloca diante de relações de imediatividade, enquanto lugar precípua da reprodução da vida imediata”, não sendo estas restritas apenas a planos de ordem próxima mas realiza ainda a ordem distante diz respeito à constituição da própria sociedade urbana. Voltando para Michel de Certeau, o bairro é o espaço de uma relação interpessoal, como ser social, e conclui afirmando que o bairro é:

Um objeto de consumo do qual se apropria o usuário no modo da privatização do espaço público. Aí se acham reunidas todas as condições para favorecer esse exercício: conhecimento dos lugares, trajetos cotidianos, relações de vizinhança (política), relações com os comerciantes (economia), sentimentos difusos de estar no próprio território (etologia), tudo isso como indícios cuja acumulação e combinação produzem, e mais tarde organizam o dispositivo social e cultural segundo o qual o espaço urbano se torna não somente o objeto de um conhecimento, mas o lugar de um reconhecimento. (1995;p.45).

Desta forma, como anota Yi-Fi Tuan (1980: 243), deve haver um reconhecimento das peculiaridades do espaço vivido em relação a um espaço de maior extensão, onde cada sujeito ou ator social vai além de sua individualidade, entrando no domínio da vida comum, no espaço público e urbano.

Nessa direção, comungamos ainda com Carlos (2004: 49/50), ao assinalar que, no “plano da vida cotidiana – no lugar – como produto direto da reprodução do capital”, as relações sociais são mediadas pelo mercado, colonizando desta forma a vida cotidiana. Por fim, concordamos ainda com a autora quando esta anota que “tal situação coloca-nos diante de redefinições importantes na articulação entre o **lugar** da realização da vida – **da identidade** criada entre as pessoas no lugar e do **cotidiano** aonde a vida ganha dimensão real”.

Como posto anteriormente, acreditamos que o bairro assume uma espécie de “responsabilidade política”, pois, ao se considerar o peso do lugar (do local, *locus* das relações sociais e socioespaciais), na compreensão da realidade, assume-se a responsabilidade de compreender a interação da sociedade com o espaço, a forma como o ser humano se relaciona e convive com o meio onde habita e interage para buscar ou apontar opções que visem à melhoria da qualidade de vida da população.

Graças a Deus, nessa gestão que eu estou que ta pra terminar, já vai fazer 04 anos, a minha ligação com os outros bairros, é muito boa. Também tinha que ser... aqui não tem muita coisa, a localização do bairro nesse caso não ajuda, porque apesar de aqui ser praticamente o centro da cidade nós estamos condicionado à regional I, então as coisas se tornam mais difíceis porque eu acho, que se tratassem a gente como área central poderia até ter mais melhorias pra cá... e é como eu te falei no início, o Bairro Moura Brasil veio ser conhecido como bairro, até nas outras comunidades da minha gestão pra cá, porque eu levo muito o nome do Moura Brasil nas outras comunidades, inclusive eu tenho parceria com os presidentes do Jacarecanga, do Carlito Pamplona, tenho parcerias com várias outras comunidades com a Barra, com o Pirambu, a Ana do Arpoador é muito minha conhecida, várias outras lideranças comunitárias a nossa ligação por exemplo, elas arrumam um benefício pro bairro dela, elas me dão um toque, da mesma forma o contrário, a nossa ligação é muito boa. (Líder comunitário).

Percebemos, então, que a ausência ou ineficiência de políticas públicas estatais que proporcionem uma melhoria significativa na qualidade de vida da população desencadeia a discussão aprofundada das questões ali oriundas, fazendo com que a população busque mecanismos não governamentais, estabelecendo uma nova cultura política pautada no poder local.

#### **4.1 O Arraial Moura Brasil como local de interação social e conflito de interesses**

O Arraial Moura Brasil localiza-se em área de dunas, em terreno de marinha, na costa oeste de Fortaleza, tendo como limites ao **norte** o oceano Atlântico; ao **sul** muro da R.F.F.S.A – rua Pe. Mororó – rua Santo Inácio – Tv. Santo Inácio IV – rua Nossa Sra. dos Navegantes; ao **oeste** av. Filomeno Gomes, linha reta até a orla marítima e ao **leste** em linha reta da orla marítima para a rua gen. Sampaio (viaduto) – rua do Trilho até confrontação da Senador Pompeu. Rua Senador Pompeu – Senador Jaguaribe – rua gen. Sampaio – rua Dr. João Moreira – rua 24 de Maio. O bairro é vizinho e mantém relações de complementaridade com outros bairros, como o Centro, Pirambu, Jacarecanga e praia de Iracema.

Após a construção da avenida Leste-Oeste, grandes transformações passaram a modelar o Moura Brasil, dinamizando, também, o uso e ocupação do solo ao longo das principais vias do bairro. As alterações ocorreram também ao longo da avenida Filomeno Gomes, que separa o Moura Brasil do Jacarecanga. Ao longo dessa avenida, observou-se a presença de fábrica de rede (falida), Arquivo Público Municipal, Escola de Aprendizes Marinheiros, Igreja de Nossa Senhora de Aprendizes Marinheiros, capela de Santa

Edwiges e igreja inacabada, Cemitério São João Batista, Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Marcílio Dias (que atende estudantes tanto do Moura Brasil, quanto do Jacarecanga com um total 523 alunos), a praça dos Aprendizes Marinheiros e a presença de antigos casarões, abandonados pela classe média e que hoje têm uso comercial e de serviços.

O bairro apresenta sérios problemas de acesso, pois se encontra cercado pela via férrea. Internamente, duas ruas se destacam, a rua dos Aprendizes Marinheiros e a rua Santo Inácio, pela extensão que alcançam. A rua dos Aprendizes Marinheiros segue de um extremo ao outro do bairro, acompanhando o muro do cemitério. As ruas Santo Inácio, bem como a Adarias de Lima, são paralelas ao muro do cemitério. Essas ruas foram alargadas e empedradas, há aproximadamente seis anos, facilitando a circulação de automóveis, ambulâncias, bombeiros, patrulha policial e do caminhão de coleta sistemática de lixo (três vezes na semana) e a instalação do sistema de esgotamento sanitário.

A rua Padre Mororó (sentido norte-sul) é interrompida na altura do cemitério São João Batista pela via férrea. Uma passarela sobre a linha do trem faz a ligação do Arraial com o centro de Fortaleza e dá continuidade a esta rua, cortando o bairro até atingir a avenida Leste Oeste. Nesta via localizam-se a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Moura Brasil, uma funerária e a entrada lateral do Instituto Medicam Legal.

A expansão da malha urbana de Fortaleza durante o século XX, foi marcada pela ocupação, por parte principalmente da população de baixo poder aquisitivo, de terras públicas e de áreas desvalorizadas pelo mercado imobiliário, incluindo-se aí grande parte do litoral oeste da cidade. As famílias de baixa renda se vêem obrigadas a residirem em locais insalubres e sem condições de infra-estrutura mais próxima aos locais de trabalho. Parte da população de baixa renda habita em casas construídas em loteamentos periféricos em terrenos afastados e sem nenhuma infra-estrutura, o que gera desgaste físico, em função das longas horas de deslocamento nos transportes coletivos, além de despesas com as tarifas pagas por esses serviços.

Outros segmentos instalam-se mais próximos ao mercado de trabalho, ocupando terrenos públicos ou privados desvalorizados, sendo muitos deles considerados como áreas de risco. São áreas que ficam segregadas e que se apresentam, muitas vezes, sem infra-estrutura e os serviços básicos apesar da proximidade dessas redes. A urbanização dessas áreas, quando ocorre, é fruto de organização, de muita luta dos movimentos populares, como a que têm ocorrido no Grande Pirambu.



Imagem 03:

### Arraial Moura Brasil / Equipamentos Urbanos



#### LEGENDA -

- 1- Ponte dos Ingleses
- 2- Centro de Arte e Cultura Dragão do Mar
- 3- Catedral Metropolitana de Fortaleza
- 4- Mercado Central
- 5- Estaleiro
- 6- Passeio Público
- 7- Hotel Marina Park
- 8- EMCETUR
- 9- Via Férrea / Pátio da REFFSA
- 10- Bairro Arraial Moura Brasil
- 11- Estação de Tratamento de Esgoto da CAGECE
- 12- Cemitério São João Batista
- 13- Av. Castelo Branco (Leste-Oeste)

O Arraial Moura Brasil situa-se na faixa litorânea, compreendendo a antiga área portuária, o parque ferroviário, algumas instalações de caráter institucional que desvalorizam a área, e habitações de baixo padrão, espremidas entre a via férrea, o cemitério e o mar. De modo geral, o obstáculo criado pelas dunas, pela ferrovia e a ausência do hábito de ir à praia que existia na população de Fortaleza, até a segunda metade do século XX, fizeram com que a Cidade crescesse dando as costas para o mar. Estes espaços desvalorizados foram ocupados por aglomerados populares, ou seja, as chamadas favelas.

Nos anos 1960, esta área era ocupada pelas favelas do Arraial Moura Brasil, Cinzas e Poço da Draga, que cresciam ao longo da via férrea. O potencial paisagístico “*apreciável e nada desprezível*” já era ressaltado pelo PLANDIRF em 1972. Nesse plano, admitia-se como inevitável a remoção paulatina das favelas contíguas ao Centro, como as do Poço da Draga, Cinzas e Moura Brasil e aquelas situadas próximas ao riacho Jacarecanga. O processo de valorização dessas áreas, bem como a necessidade de expansão física das atividades da área central – e ainda a expansão da via litorânea – tendem a expandir a funcionalidade do Centro, passando a incorporar tais áreas da costa oeste à Cidade. Neste processo de incorporação, há de se considerar também os critérios de acessibilidade viária, disponibilidade de terrenos ocupados clandestinamente, contigüidade do centro atual, baixo custo dos terrenos e orientação espacial no mesmo sentido do crescimento espontâneo predominantemente de Fortaleza como um todo.

O PLANDIRF propunha uma política habitacional para Fortaleza e projetos de desfavelamento que foram sendo realizadas pelos governantes. A avenida Presidente Castelo Branco, inaugurada em 1973 (popularmente chamada de Leste-Oeste), significou verdadeiro marco na estrutura urbana e ainda provocou intensas transformações estruturais e sociais no Moura Brasil. A construção da via, apesar de facilitar sobremaneira o fluxo de pessoas, mercadorias e serviços em todo o litoral oeste, representou também a erradicação de grandes favelas, como as das Cinzas, Oitão Preto e a então favela do Moura Brasil. A população da área foi removida, em sua maioria, para locais distantes do Centro. Parte foi para o Conjunto Marechal Rondon, próximo a Caucaia, e outra para áreas próximas ao Farol, na zona leste. Em resumo, pode-se dizer que as pessoas foram reassentadas longe do mercado de trabalho. Vale salientar que apesar de removida a população das favelas ora citadas, a área em estudo e os bairros adjacentes não perderam as características de bairros

populares constituídos por famílias de baixa renda, com equipamentos e serviços urbanos deficientes.

Após a construção da avenida Leste-Oeste, o Arraial Moura Brasil constituiu-se em vaga lembrança situada às margens da avenida. A parte voltada para o mar foi substituída por uma via litorânea, cujos limites são a indústria naval e a praia do pirambu. Os antigos habitantes foram deslocados para conjuntos populares construídos pelo Banco Nacional de Habitação (BNH): o Palmeira em Messejana e o Marechal Rondon, em Caucaia. (DANTAS: 2002, p. 63).

Para se entender um pouco mais sobre o processo de ocupação e moradia, não só do bairro Moura Brasil, mas de Fortaleza como um todo, faz-se necessário estabelecer um paralelo entre as zonas leste e oeste, o que culminará na evidência das gritantes diferenças socioeconômicas e espaciais, fazendo surgir a impressão da existência de “varias cidades” dentro de uma. Enfim, nas zonas oeste e sudoeste, localizam-se os contingentes mais modestos, que correspondem a 2/3 da área construída e que se caracterizam por maiores densidades populacionais, sendo habitualmente desprezados pelos investimentos públicos. São áreas mais deficientes em infra-estrutura urbana, bem como de serviços públicos. Nestas áreas, estão localizadas as zonas industriais da av. Francisco Sá e Distrito Industrial de Maracanaú. O transporte ferroviário, com custos mais acessíveis, e o mercado de trabalho atraíram os conjuntos habitacionais, assim como grandes favelas e loteamentos periféricos, que ficam mais especificamente em sua maioria próximos aos terminais rodoviários (Costa,1988:24).

Ao atravessar Fortaleza de leste a oeste pelo litoral, percebem-se grandes diferenciações socioespaciais entre estas duas áreas. Partindo-se do centro em direção à zona leste, encontra-se uma cidade dotada de boa infra-estrutura, serviços de qualidade, comércio diversificado e de luxo e casas, edifícios de apartamento e hotéis de excelente padrão. Partindo-se do Centro em direção à zona oeste, apesar de também ser litoral, parece que se está em outra cidade, pobre, desprovida de infra-estrutura, de padrão habitacional precário, com o comércio e serviços de caráter popular, voltados para uma população de baixa renda, carente de políticas públicas eficazes, evidenciando a sua outra face – a capital pobre.

Os setores economicamente mais abastados localizam-se preferencialmente na zona leste, em direção à praia do Futuro, Caça e Pesca e aos bairros Meireles, Água Fria e

Aldeota. Nestas áreas, encontram-se as construções de melhor padrão arquitetônico, comércio de luxo, *shopping centers*, repartições públicas federais, estaduais e municipais, inclusive o Palácio da Abolição, antiga sede do Governo do Estado. Apesar de ser a região de menor densidade habitacional, se comparada com a região oeste, é a que mais recebe a atenção do Poder Público, apresentando as melhores condições para a reprodução da força de trabalho. Está também mais sujeita à ação especuladora, em razão da existência ainda de um grande número de lotes não ocupados, servindo de reserva de valor, e que usufruem as vantagens da presença de bens de consumo coletivos direcionados pelo Estado para essa região. Os estratos de renda intermediários também se encontram nessa região, expandindo-se para o sudeste e o Centro (Costa,1999:25).

O Arraial Moura Brasil está situado na zona oeste entre a região leste – bem estruturada – e a região oeste – deficiente em infra-estrutura e serviços e ocupada por uma população de baixa renda. Estas diferenciações podem ser observadas pela análise de dados de alguns bairros do entorno do Arraial. Estes bairros, apesar de vizinhos, apresentam grande diversidade em termos paisagísticos, de renda, densidade populacional, infra-estrutura e serviços urbanos. Constatamos que, ao contrário da zona oeste (Moura Brasil, Jacarecanga e Pirambu), a região leste (Meireles, praia de Iracema) está habitada por uma população com maior poder aquisitivo e com capacidade para desfrutar dos grandes investimentos privados e governamentais e, ainda, com poder de pressão para forçar o Estado a instalá-los.

### INFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS

Bairro	Área (ha)	POP 2000	Rendimento Médio Mensal/Chefe de Família
<b>CENTRO</b>	<b>545,6</b>	<b>24.775</b>	<b>1.306,06</b>
<b>PRAIA DE IRACEMA</b>	<b>35,0</b>	<b>3.150</b>	<b>1.859,73</b>
<b>MEIRELES</b>	<b>251,8</b>	<b>30.397</b>	<b>4.289,36</b>
<b>JACARECANGA</b>	<b>128,1</b>	<b>13.600</b>	<b>826,07</b>
<b>MOURA BRASIL</b>	<b>46,3</b>	<b>3.738</b>	<b>356,51</b>
<b>PIRAMBU</b>	<b>69,3</b>	<b>18.453</b>	<b>287,38</b>

FONTE: IBGE – CE 2000.

O bairro de Jacarecanga, um dos mais antigos, foi ocupado no início do século XX por uma população de classe média alta, no entanto, com a implantação da ferrovia e de indústrias, que descaracterizam o bairro atraindo trabalhadores, parte desta população

transferem-se para outros bairros - Aldeota e Benfica. A paisagem urbana do Jacarecanga é marcada pela presença de casarões e sobrados, representativos da sua época áurea, destacando-se, dentre eles, os de Thomás Pompeu, Acrísio Moreira da Rocha e dos Filomeno Gomes. Localizam-se na área, ainda, o Liceu do Ceará, o Corpo de Bombeiros, alguns galpões e indústrias antigas, bem como alguns apartamentos habitados na sua maioria por população de classe média baixa, o que denota o rendimento médio mensal de R\$ 826,06.

O Centro passou por um processo de esvaziamento. Várias instituições financeiras e repartições públicas foram transferidas ou enviaram suas filiais para bairros como a Aldeota que aglutinam populações de rendimentos médios e altos. Equipamentos de luxo, lojas de cadeia nacional, serviços médicos, bancos e instituições governamentais se transferiram-se para a zona leste, favorecendo o surgimento de centros secundários na Aldeota e Água Fria. A classe média, atualmente, prefere adquirir seus produtos em *shoppings centers* que lhes garantam clima ameno e segurança. O centro ainda permanece como centro principal, sendo mais freqüentado por uma população de classe média baixa.

A praia de Iracema, até os anos 1970, era uma área residencial desvalorizada e que foi sendo apropriada pela boêmia. A partir da década de 1980, passou por intensas transformações, tornando-se numa área turística e que teve grande valorização do solo urbano. O bairro teve a área residencial reduzida e hoje é freqüentado principalmente por turistas e população de classe média e média alta. O bairro conta com uma população pequena, já que tem apenas 35 ha. O rendimento médio é de R\$ 1.859, sendo bem inferior à do Meireles. Talvez isto se explique pela presença da favela do Poço da Draga, que se encontra segregada entre bares, restaurantes e antigos armazéns do velho porto.

O bairro do Meireles é marcado por intensa verticalização, com edifícios de luxo, hotéis, apresentando os mais elevados Índices de Desenvolvimento. É habitado por famílias de rendimento médio mensal superior a R\$ 4.000.

Os bairros do Pirambu e Moura Brasil são os que apresentam os menores níveis de rendimentos. Situam-se em terrenos de marinha na costa oeste de Fortaleza e foram inicialmente habitados por pescadores e migrantes. Caracterizam-se por intensa aglomeração e "desordenamento" habitacional, recebendo poucos investimentos e atenção por parte do Poder Público.

Os baixos rendimentos da população residente no Moura Brasil refletem-se no espaço público e na área espaço da moradia. Casas pequenas e estreitas (3 a 5 metros de frente) distribuem-se por um grande número de ruelas, vilas e becos sem saída. Além da avenida Costa-Oeste, que bordejará o bairro, as principais ruas pavimentadas, no sentido leste-oeste, são a Santo Inácio e a Aprendizes Marinheiros. Nessas ruas, que ficam paralelas à via férrea, encontram-se as casas de melhor padrão habitacional, ficando as residências de estruturas mais precárias no interior do bairro.

Muitas destas residências, construídas em pequenos lotes dos terrenos, são divididas ou ampliadas verticalmente (pisos superiores), para abrigar filhos e outros parentes. A localização em becos, ruelas e travessas estreitas dificulta a instalação de infra-estrutura e outros serviços, como saneamento básico (água, esgoto, drenagem, coleta de lixo) e pavimentação. Os baixos rendimentos não atraem comércio e serviços para o bairro. As praças existentes são a dos Aprendizes Marinheiros e a que circunda uma Igreja no interior do Arraial Moura Brasil. O grande espaço de lazer coincide com o calçadão da avenida Leste-Oeste e a praia.

Outras transformações espaciais (pós leste-oeste) decorreram da ação do Poder público e do setor privado. Vários equipamentos urbanos e alguns serviços foram ali instalados, tais como o Instituto Médico Legal, que em 1987 foi transferido da Parquelândia, que estava se transformando em bairro de classe média, dada a proximidade da Universidade Federal e de comércio e serviços diversificados.

O Moura Brasil, que até então parecia estagnado, em 1993, recebeu equipamentos voltados para o turismo (Marina Park Hotel). Logo após, foram construídas a Igreja de Santa Edwiges e o Altar do Milênio, que atraindo uma classe média que elege este santuário como local para casamentos e muitos devotos da santa protetora dos endividados, provocando romarias nas quintas-feiras. A população local busca outros templos para fazer suas preces, como a igreja de Nossa Senhora dos Aprendizes Marinheiros, além de alguns templos evangélicos de tendências variadas.

No final da década de 1990, na faixa de praia, foram construídos o Grupamento de Salvamento e Busca do Corpo de Bombeiros e a Estação de Tratamento de Esgoto da CAGECE. Este último equipamento acarreta certa desvalorização desta área litorânea e do valor da terra urbana.

Também nos anos 1990, foi implantado, pelo Governo do Estado do Ceará, um mega-projeto de saneamento básico - Projeto SANEAR. Parte da faixa de praia do Arraial

está ocupada com a estação de tratamento de esgoto da CAGECE, com o emissário submarino e o interceptor oceânico, responsáveis por lançar os dejetos ora tratados no mar. Alguns acusam que durante décadas o mau funcionamento destes equipamentos respondem pela poluição das praias da zona oeste. Outros consideram que o grande número de fossas sépticas e negras em espaço densamente ocupado, os esgotos clandestinos lançados na praia e nos rios Jacarecanga, Maranguapinho e Ceará, além do hábito de jogar lixo nestes recursos hídricos e nas praias são os principais responsáveis pela poluição desses locais.

Este bairro, como outros do litoral oeste, foram beneficiados com a ampliação da rede de esgoto (Projeto SANEAR). Em 2000, segundo o IBGE, dos 889 domicílios particulares permanentes do Moura Brasil, 394 (44,31%) eram atendidos pela rede geral de esgotos da CAGECE, 128 tinham fossas sépticas e 310 utilizavam fossas rudimentares ou valas. Esse tipo de fossa, juntamente com o cemitério São João Batista, poluem de forma intensa o solo e o lençol freático, contaminando a água das 56 residências que se suprem nos poços. Outro elemento poluidor são as casas que não possuem banheiros, nem sanitários, que totalizam 37 significativas residências, demonstrando assim a precariedade de higienização de muitas famílias, que enterram ou jogam seus dejetos em terrenos baldios. Durante muitos anos, a população do Arraial, apesar de abrigar estes equipamentos da CAGECE, não era contemplada com ligações da rede geral de esgotamento sanitário público estadual, no caso, o próprio projeto SANEAR.

#### **4.2 Outras atividades comerciais e de serviços no Arraial**

Como visto, o Moura Brasil possui um total de 889 domicílios particulares permanentes, sendo que a **coleta sistemática de lixo** ocorre em 859 casas. Destas, 729 (82,00%) são atendidas pela coleta em caminhões e 130 (14,62%) depositam o lixo em caçambas dos serviços de limpeza. Foi constatado ainda que 30 domicílios (3,38% do total de domicílios) não eram contemplados pela coleta pública, jogando o lixo produzido em terreno baldio ou logradouro. Se compararmos a situação do Moura Brasil com a do Meireles, observaremos que dos 8.532 domicílios particulares permanentes (99,92%), ou seja 8.526, são atendidos pelos caminhões coletores e/ou pelas caçambas e apenas, 0,07% (6 casas) jogam lixo em terreno baldio ou logradouro. Importante lembrar é que o bairro do

Meireles é ocupado pela população de maior poder aquisitivo de Fortaleza (rendimento médio mensal de R\$ 4.289,36), tem um sistema com vias largas, infra-estrutura sanitária e bons serviços educacionais e de saúde privados. Estes elementos vão se refletir no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, que leva em consideração a renda *per capita* e o grau de instrução, além da expectativa de vida. Portanto, o bairro do Meireles possui o melhor Índice de Desenvolvimento Humano Municipal de Fortaleza – 0,916 – sendo este ocupado por uma população de classe média alta.

#### Coleta Sistemática de Lixo

<i>Bairros</i>	<i>Total de Domicílios</i>	<i>Domicílios atendidos pela coleta</i>	<i>Coletado por Serviço de limpeza</i>	<i>Em Caçamba de serviço de limpeza</i>	<i>Queimado ou Enterrado na Propriedade</i>	<i>Jogado em terreno baldio ou em rios e lagos ou mar.</i>
Arraial Moura Brasil	889	859	729	130	-	30
Centro	7020	6954	6680	274	2	34
Jacarecanga	3434	3192	2994	198	1	238
Meireles	8532	8526	8028	498	-	6
Pirambu	4293	3812	3769	43	12	461
Praia de Iracema	866	849	829	20	-	1

Fonte. IBGE, Censo Demográfico 2000.

Quanto aos **serviços ligados à educação**, o bairro é atendido pelas seguintes escolas públicas: Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Marcílio Dias, Escola Estadual de Ensino Fundamental Moura Brasil, (que tem 369 alunos matriculados e, além disto, funciona também com Educação de Jovens e Adultos, Tempo de Avançar Médio e Fundamental, especial para crianças com relativo atraso escolar, atendendo no total destes serviços um total de 360 estudantes) e, a ainda o Liceu do Ceará, em Jacarecanga. Além disto, tem a Creche-Escola IPM (Instituto Previdência do Município), mantida pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, que não chega a suprir a carência do bairro em Educação Infantil.

Se por um lado o bairro não apresenta aparentemente grande carência no setor da educação, quanto à oferta deste serviço, não se pode falar o mesmo quando se trata da



saúde pública. No Arraial Moura Brasil não existem posto de saúde, hospital, clínica ou consultório. Quando a população necessita destes serviços, desloca-se para o Posto de Saúde Carlos Ribeiro, no bairro Jacarecanga, que apresenta grandes deficiências e má qualidade de atendimento. Este problema não é irrelevante, na medida em que a saúde pública é um direito do cidadão, sendo extrema falta de respeito às condições humanas um bairro não possuir nenhum tipo de atendimento médico-hospitalar, assim como serviços farmacêuticos. Esta, por sua vez, constitui-se como uma das principais reivindicações da população local:

Aqui no bairro era bom um posto médico, por que hoje em dia do jeito que ta a gente sair pra um posto médico lá no Pirambú, sair 05 horas da manhã, como é que a gente vai pegar ficha pra ir pro médico? Fazer um exame? Eu pelo menos tenho medo. Sabe que horas eu marco o meu médico? Uma hora, saio daqui no sol quente com mais de mil, por que de manhã eu não tenho coragem de ir. Mas o bairro pra mim é bom, por que eu já estou muito acostumada aqui né (moradora do bairro desde 1953).

Ao estabelecer uma comparação do bairro antes da construção da avenida Leste-Oeste e os dias atuais, outra moradora, residente no bairro desde 1940, se mostra insatisfeita com as condições e serviços ofertados pelo bairro nos dias atuais, revelando que:

Depois da avenida ficou ruim por que não tem mais posto de saúde, essas coisas... É meu filho e não é só posto não, neste sentido a avenida piorou muito pra gente aqui, porque antes tinha também Centro Social, delegacia, a escola Moura Brasil era mais pra cá, tinha bar, restaurante, tinha muita coisa, e nisso com a avenida piorou muito a gente “vevi” isolado. O que melhorou mesmo foi só os ônibus que passam por aqui direto e aí se a gente quiser ir pra outro canto é mais fácil que antes. Tiraram também a delegacia, e hoje pra entrar uma polícia aqui “tem é Zé”, ambulância então nem se fala, sorte que tem os bombeiros que qualquer coisa a gente liga e eles vem socorrer. **Se com essa avenida melhorou alguma coisa, com certeza não foi pra nós não que “vevi” (sic) aqui.** (grifo do autor).

O bairro também apresenta grande carência de espaços de lazer, condição essencial ao convívio humano. Estes espaços são responsáveis pela ocupação de crianças e jovens, evitando envolver-se no mundo da marginalidade. Uma série de fatores reduziu estes espaços. Apesar de este bairro estar localizado na faixa litorânea (lazer de sol e

praia), a implantação de variados equipamentos nesta área reduziram este espaço de lazer para aproximadamente 450m, situando-se entre o espigão limítrofe da estação da CAGECE e avenida Filomeno Gomes, limite com o bairro Jacarecanga. Um entrevistado acentua que os espaços de lazer são poucos e, depois da construção do hotel Marina, estes espaços ficaram ainda mais reduzidos. Após uma série de reivindicações por parte da população, todavia, a faixa de praia próxima ao hotel voltou a ser freqüentada. Embora isso tenha ocorrido, ao observar esta área, percebemos que o acesso é difícil, e que o litoral foi encoberto pelos molhes de pedra, não propiciando, assim, melhor uso do local.

Outros fatores que limitam o uso deste espaço são **a insegurança** e o alto índice de **violência**, consoante exprimem alguns moradores que se vêem obrigados a procurar outros espaços de lazer em locais mais distantes ou ainda se absterem destes. Estes moradores destacam que a maior violência está ligada à “guerra” entre gangues rivais do Moura Brasil e bairros adjacentes, que disputam uma suposta “hegemonia” do local, estabelecendo assim algum tipo de domínio territorial. Estes conflitos, de intensa violência, ocorrem quase diariamente, como relata uma funcionária da Escola Moura Brasil, residente no bairro há 38 anos:

Outra coisa que eu vejo é a divergência entre quem mora aqui desse lado, no Oitão Preto e quem mora pra lá do IML, que chama de santo Inácio, esse pessoal não se entendem, vivem sempre em atrito, não sei se são os próprio adolescentes que entram em atrito, porque eles nasceram e se criaram juntos, mas depois de grandes resolveram ser inimigos, formaram gangues, e até assaltam muito as pessoas do próprio bairro. Então quem mora aqui não pode passar pra lá, quem mora lá não pode passar pra cá, aí a escola e o bairro sofre com esse movimento deles, por que as conseqüências são muitas...

As **áreas de lazer intra-bairro** praticamente inexistem, o que foi constatado em pesquisa de campo, fotografias aéreas e ainda no mapa do bairro fornecido pela Prefeitura. Há apenas uma praça (Aprendizes Marinheiros) de pequeno porte, com quadra de esporte, situado na rua Aprendizes Marinheiros, fazendo fronteira com o cemitério, no limite oeste do bairro. Não foi constatado, em nenhuma das pesquisas acima mencionadas qualquer outro equipamento de lazer, nem mesmo campo de futebol, tão presente e de importância social peculiar a tantas outras regiões de todo o País.

Quanto ao **comércio**, o bairro do Arraial Moura Brasil revela-se ainda muito carente. Os moradores consideram que seria de muita utilidade a instalação de frigorífico, farmácia, mercados, mais mercearias, que oferecessem produtos de primeira necessidade.

Eles apontam algumas dificuldades para a implantação e permanência destes equipamentos: falta de segurança, baixíssima renda da população local e mau gerenciamento dos novos comerciantes que, muitas vezes não dão uma boa seqüência no trabalho das gerações anteriores.

Meu filho, aqui mesmo no bairro nós não temos nada (sic). Nós não temos uma churrascaria sequer, um canto de lazer, uma padaria de verdade, Posto de saúde, farmácia, frigorífico, nada. Coisas que antes tinham, então se conseguem fazer um prédio desse tamanho aí, uma avenida dessa que acabou com muita coisa aqui, um hotel grande desse aí, e tudo mais, como é que não conseguem trazer melhorias pro bairro? Acho que pode até ajudar, mas não é desculpa pra falta de comércio e lazer daqui não. (Moradora do bairro desde 1968).

Uma atividade que logrou êxito foi a instalação de bares durante as décadas de 1970 e 1980 freqüentados por turistas e pela população de classe média, que vinha das praias e paravam para almoçar com suas famílias. O auge desta atividade foi por volta de 1985. No início da década 1990, já não funcionavam, em virtude do elevado índice de criminalidade do local, sendo considerada zona de tráfico de drogas e de prostituição, explorando o turismo sexual. Diante da rotatividade comercial do bairro, ele se caracteriza por ser residencial, de população de baixa renda, apontando para mudanças futuras.

No trabalho de campo, constatamos a presença de estabelecimentos comerciais ao longo da avenida Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste), como lanchonetes, pizzarias, uma movelaria, que funciona próximo ao viaduto, transportadora de cargas, centro automotivo, distribuidora de alimentos, uma loja de motos que oferece um consórcio nacional, além de igrejas (Assembléia de Deus Mundial e capela de Santa Edwiges). Alguns destes estabelecimentos, durante o trabalho de campo, se encontravam fechados e carecem de maiores incursões investigativas para compreendermos as causas que dificultam o desenvolvimento de atividades econômicas no bairro.

## **5. Das práticas socioespaciais à segregação socioespacial: os atores e o cotidiano dos moradores do Arraial Moura Brasil**

... Mas um dia, nós nem pode se alembra, veio os home co as ferramenta o dono mandô derruba. Peguemo todas nossas coisa e fumo pro meio da rua apreciá a demolição... que tristeza, que nós sentia cada taubua que caía doía no coração. Mato Grosso quis gritá mas em cima eu falei “os homi tá coa razão, nós arranja outro lugar. Só se conformemo quando o Joca falou “Deus dá o frio conforme o cobertô”. E hoje nós pega paia na grama do jardim, e pra isquecer nós cantemo assim: saudosa maloca, maloca querida, dim dim donde nós passemos dias feliz de nossas vida... (Adoniran Barbosa).

O trecho da letra musicada de Adorian Barbosa retrata a realidade vivida pelos moradores do Arraial Moura Brasil, que, em decorrência da modernização, se viram obrigados a deixar seu local de moradia, seu ambiente de trabalho, ignorando as relações sociais cotidianas estabelecidas, rompendo com os laços de família e vizinhança, e tiveram que se adaptar a novos costumes, outras rotinas e a encontrar novos modos de vivência e convivência com novos sujeitos e novo espaço geográfico, estabelecendo, assim, novas práticas socioespaciais.

Este capítulo vem, portanto, externar as angústias da população local remanescentes da construção da avenida Leste-Oeste, dando-lhes o direito e a oportunidade de demonstrar a sua visão ante as diversas mutações urbanas ocorridas nesse lugar, e, ainda, a concepção de bairro, o olhar atual e as perspectivas para este espaço “centro-periférico”, tão almejado em virtude de sua privilegiada localização, tanto pelo Poder público quanto pela iniciativa privada.

A segregação do bairro Moura Brasil, bem como de sua população local, que procuramos trabalhar ao longo deste trabalho, não é recente. Durante a busca de campo, procuramos compreender por meio de jornais e documentos oficiais, como o bairro foi se constituindo e a forma como ocorreram o uso e ocupação desta pequena mas significativa parcela da Cidade.

É certo que a modernização de Fortaleza e, junto a esta, o desenvolvimento do setor industrial, comercial e administrativo, influenciaram sobremaneira para a atração da população interiorana, que não vislumbrava qualquer possibilidade de melhoria de vida em seu ambiente originário. É correto afirmar, também, que esta população migrante não pode ser culpada por este movimento migratório, antes de tudo legítimo, uma vez que a

oligarquia rural que concentrava terra e poder e o setor administrativo do Estado não buscaram ou não encontraram soluções políticas eficientes para controlar este fluxo populacional. Diante disto, entendemos que o processo migratório é movido por vários fatores, dentre eles os problemas climáticos, a motivação dos acontecimentos políticos e a busca incessante pela melhoria na qualidade de vida sua e de suas famílias na perspectiva de encontrar trabalho e melhor educação.

Concordamos, pois, com a idéia de que o fluxo migratório contribui e contribuiu bastante para a precariedade urbana de Fortaleza e se faz parte responsável pelo sucessivo fracasso dos seus diversos planos diretores quanto à solução efetiva de seus problemas sociais e de segregação espacial. Entendemos, Todavia, também que a população se apresenta muito mais como vítima deste processo, uma vez que ela está ausente das decisões e planos políticos, do que propriamente cúmplice dos problemas sociais urbanos.

Na realidade, a grande cidade, a metrópole é o resultado de um longo processo de desenvolvimento do modo de produção capitalista. A cidade tem sido o centro por excelência da indústria, lócus da produção do comércio, ponto de confluência das vias de comunicação, lugar da gestão, onde se concentra a população e se acumula o capital. Ao se desenvolver a indústria desenvolve-se a urbanização enquanto resultado da especialização do processo de especialização do processo de divisão espacial, social e técnica do trabalho. (CARLOS, 1988, p. 49).

Diante deste cenário, e relacionando a idéia há pouco trabalhada com a ocupação do espaço configurado hoje pelo Arraial Moura Brasil e tantos outros bairros do setor oeste, passamos a melhor compreender as formas de ocupação e uso deste bairro e a realidade segregadora que o caracterizam.

Como já expusemos, os problemas sociais urbanos percebidos no Arraial Moura Brasil não podem ser vistos apenas em decorrência da construção da avenida Leste-Oeste, mas sim são oriundos de tempos bem mais remotos. O jornal “O Povo” de 1928 trazia em suas matérias as reivindicações por parte dos moradores do bairro já apontando para problemas de ordem estrutural e violência urbana, de acordo com o seu tempo:

Na decida para o Arraial Moura Brasil, naquela rampa existente entre o antigo patronato, e a rua do “gazometro” na rua Senador Pompeu, faz-se indispensável sejam colocados, pelo menos, no começo da rampa, dois combustores de iluminação, afim de que as famílias que, a noite, transitam por aquele ponto da cidade completamente despolicado, não se exponham a ser desrespeitadas por indivíduos sem moral, os quais, de

7 horas da noite em diante fazem, do local em apreço, sítio predileto para suas licenciosas entrevistas amorosas, desrespeitando com actos de libidinagem e insultando com palavras que a moral manda calar, a senhoras e senhoritas que, desacompanhadas transitam por ali. Casos já houve em que o desrespeito passou do terreno das cogitações para o das positivamente e casos concretos. Diversas senhoras e senhoritas tem sido repentinamente sobressaltadas por esses indivíduos desalmados, que as põe em polvorosa com práticas de actos de carácter “febronianos”... O Arraial Moura Brasil é constituída por famílias pobres, mas de muito decoro e honra. (O Povo, 09 de outubro de 1928).

A matéria apresentada pelo Jornal demonstra já neste período que a população sofre com a insuficiência dos serviços públicos, como iluminação precária, policiamento inexistente, segundo a entrevistada pelo jornal, e a caracterização populacional do bairro constituído por famílias pobres, fatos e relatos que mais adiante, na continuação deste capítulo, são repetidos por sujeitos da atualidade, fortalecendo assim a idéia de segregação socioespacial que apresentamos nesta pesquisa.

Já em 1946<sup>11</sup>, em nova matéria publicada pelo mesmo jornal, sob o título “O Arraial Moura Brasil tal como ele é na Realidade”, percebemos a péssima relação que o bairro apresenta com o Poder público. Neste período, o bairro, em decorrência da proximidade com o antigo porto e com o Centro da cidade até então ponto de concentração e atividade da elite local, apresentava grandes índices de prostituição, acarretando na intolerância policial que se preocupava em manter as “zonas de baixo meretrício” distantes da vida social e da cena pública. Segundo a reportagem, “ *O Arraial Moura Brasil vem sendo cenário de espancamento por parte de alguns policiais que agem por determinação do Sr. Claudionor Ribeiro que ali exerce a função de delegado*”. Segue a matéria, afirmando que “*as mulheres do Arraial Moura Brasil vivem aterrorizadas com o delegado... muitas mostravam-se receosas em declinar o nome (ao Jornal) temendo as conseqüências*”.

Naquele período, o bairro se caracterizava pela grande quantidade de bares noturnos e casas de prostituição que, segundo alguns moradores, “animavam a cidade”. A vida noturna e os altos índices de prostituição, contudo, marcaram negativamente a história do bairro, passando este a ser conhecido e identificado pelos fortalezenses e como ponto de comércio de drogas e prostituição. No Arraial Moura Brasil, encontrava-se ainda o chamado “Curral das éguas”, principal ponto de bares do bairro, onde hoje está edificado o condomínio residencial Panorama Artesanal, e onde se encontrava o “Oitão Preto”, casa

---

<sup>11</sup> O Povo. **O Arraial Moura Brasil tal como ele é na Realidade**. Fortaleza, 14 de agosto de 1946.

noturna de prostituição que caracterizou definitivamente de forma pejorativa o bairro e a população até os dias atuais. Segundo uma moradora do bairro,

O Oitão Preto era uma casa de mulher, chamava o oitão preto. Tinha o curral pra lá. Pra acolá era muito festejado antigamente, ali onde hoje tem o viaduto era ali que ficava o Curral e funcionava muitos bares, tinha prostituição, e hoje em dia lá é familiar que tem a EMCETUR, ali antigamente tinha a cadeia, aqui tem o Panorama Artesanal, que era justamente os bares, que ficava o bar e exatamente onde era o curral.

Uma outra entrevistada, residente no bairro desde 1953, reafirma que o local era de prostituição, todavia, naquele tempo, segundo ela, as pessoas tinham mais respeito e, embora este período já tenha passado, o oitão preto ainda existe, sendo este confundido com o próprio bairro:

O Oitão Preto é uma casa que ainda existe, era uma casa bem grande que tinha ali na rua Senador Jaguaribe, no fim da Senador Jaguaribe, e pintaram o oitão da casa com uma cor preta aí botaram o nome da casa de **Oitão Preto**. Todo mundo só chamava de oitão preto, hoje em dia não ta mais preto não, ta todo pintado com outras cores, mas continuam chamando.

A entrevistada prossegue com suas lembranças demonstrando que:

Lá era negócio de mulher, mas era assim calmo, o delegado tinha muito cuidado com as mulheres, quando era de noite elas só saiam depois de 9 horas, quando as famílias deixavam de passar, às vezes passavam família e tudo mas elas ficavam por ali, tinham maior respeito.

Em virtude do grande índice de prostituição e das festas noturnas, o Arraial Moura Brasil configurou-se como o local estigmatizado pela desordem e bebedeira. Cabia, então, ao Poder público e à iniciativa privada sanear os problemas sociais da Cidade como um todo e, principalmente, do setor oeste, destacadamente o Moura Brasil.

Esta situação demonstra que a problemática do bairro em estudo é ampla e variada. Nota-se neste espaço “centro-periférico” a presença de uma população pobre, de práticas sociais “condenadas”, carente de infra-estrutura. Esta configuração iria determinar e “legitimar” uma série de diretrizes de crescimento para a Cidade. Para que isto fosse possível, era necessária a remoção paulatina das favelas do Centro e a sua devida

“periferização”, com a criação de conjuntos habitacionais, proporcionado assim um verdadeiro saneamento social, justificado pela necessidade de modernização.

Entram em cena a construção da avenida Leste-Oeste e uma nova ordem social urbana, tanto para a Cidade em seu processo funcional, como tratamos anteriormente, quanto e, principalmente, para a população local, uma vez que,

Uma reforma urbanística é o conjunto de intervenções físicas no espaço urbano, como obras de embelezamento, construção de praças, monumentos, abertura de ruas e avenidas etc. A essência da reforma urbanística é a transformação espacial do espaço, negligenciando ou pouco considerando uma mudança efetiva da cidade de uma perspectiva social. (SOUZA, RODRIGUES. 2004, p.62).

É importante atentar para o emprego da expressão “reforma urbanística” e não “reforma urbana” que, por sua vez, enseja não apenas uma intervenção física no espaço, mas, sobretudo, que estas transformações físicas proporcionem melhor qualidade de vida para a população de forma geral.

As transformações decorrentes da construção da Avenida acentuaram ainda mais o processo de segregação socioespacial dos moradores do Arraial Moura Brasil. Este trabalho tem por finalidade analisar a segregação a partir do relato da população local, remanescente, entretanto, não se pode negligenciar a angústia vivenciada pela população deslocada com a construção da via. Neste caso, recorreremos a Fernandes (1990), que buscou compreender a “lógica da desordem” a partir do planejamento urbano de Fortaleza e a construção de conjuntos habitacionais, destacadamente o Conjunto Marechal Rondon, fruto da ação estatal diante dos apelos da modernização, e para onde foram deslocados os antigos moradores do bairro em estudo. Na pesquisa da autora, encontramos elementos que complementam nossas observações e nos ajudam no alcance de nossos objetivos. Segundo o morador entrevistado pela autora, percebemos que a segregação aqui trabalhada não ficou apenas no plano espacial, pois foi muito mais além, uma vez que os moradores transferidos “se encontravam sem transporte, sem energia e sem outros serviços básicos e ainda com a incumbência de construir suas próprias casas”. (1990:74).

Quando a população veio pra cá veio na ilusão que ia ter seu pedaço de terra, que o problema de habitação iria ser resolvido e as pessoas deixariam de morar em favelas, por isso que eles chamavam esse nome de conjunto. Hoje, o que a gente percebe é que é uma coisa muito diferente; que na realidade aqui é uma favela. (depoimento de um morador, em FERNANDES, 1990, p. 74).



A idéia passada pelo entrevistado é de que o convencimento das massas populares estava pautado na erradicação da favela e na idéia de uma moradia digna, o que na verdade não aconteceu. Nem os moradores deslocados tiveram melhores condições de habitabilidade, tampouco os moradores que permaneceram no local receberam grandes melhorias estruturais e sociais.

Aqui o Moura Brasil sempre foi isso mesmo. Casinhas, as pessoas que tinham mais condição, ou que a família crescia, construía em cima, aumentava um pouco mais pra trás, e sempre foi assim mesmo, diminuiu um pouco o bairro, por que tinha mais rua pra cá, **mas não melhorou nada aqui não**. E, quando não tinha essa avenida aqui era a santa Teresinha, chamada. Inclusive ainda tem a igreja de santa Teresinha bem aí, visinho ao Marina Park. Aí surgiu a Avenida Leste-Oeste, aí derrubaram as casas todinhas que tinham pra cá e passaram a Avenida e ligaram do Mucuripe à Barra. (Relato de um morador do bairro desde 1972). (Grifo do autor).

Percebemos, então, o outro lado da modernização. Em verdade, as práticas socioespaciais, o sentimento que a população tinha em relação ao local, foram ocultados diante deste projeto desenvolvimentista, que sem dúvida tem grande importância na questão econômica, de circulação e interligação de vários bairros, como acentua um entrevistado da Administração municipal da época,

Enfim a construção da Leste-Oeste, sem dúvida nenhuma algumas famílias tiveram que ser deslocadas e mesmo recebendo uma indenização justa, elas foram incomodadas, né, pelo deslocamento, mas em muitos casos também houve esse apoio social que houve uma melhoria social para muitas pessoas. Depois os que ficaram todos foram muito beneficiados. Por que os que ficaram tanto no Moura Brasil como no Pirambu, até a Barra do Ceará, todos tiveram seus imóveis valorizados. O bairro do Pirambu ele era de acesso difícil, e por ser de acesso difícil, tava começando a haver muitos problemas de marginalidade. Como era de acesso difícil para a parte de segurança, assistência médica, escola, então ele estava ficando muito isolado. No momento em que você passa com a avenida, cortando todo o bairro do Pirambu, de ponta a ponta, você oxigena o bairro, aí inclusive nós construímos uma grande escola, a escola Ilberto Silva, que é uma escola fundamental de muito boa qualidade construída na margem da Avenida Leste-Oeste, ali no Bairro do Pirambu.

Tais beneficiamentos, a que se refere o entrevistado, infelizmente não puderam ser constatados em nenhuma das fases desta pesquisa, quer no trabalho etnográfico,

tampouco em matérias de jornal e documentos de pesquisa, menos ainda nas declarações de seus moradores.

Novamente, recorremos ao jornal “O Povo”<sup>12</sup> para ratificar nossas observações e fortalecer o argumento de que este bairro demonstra um evidente processo de segregação socioespacial; e, que, na verdade, a construção da avenida Leste-Oeste em nada melhorou as condições intra-bairro, sejam elas espaciais e/ou sociais.

Saneamento básico sem conclusão. Chão de cimento batido no lugar de areia. Abertura de vias. A promessa de urbanização do bairro Arraial Moura Brasil, transformou-se em um sonho frustrado por lama, lixo e muita dor de cabeça por parte de seus moradores.

...o Chão batido impede o escoamento da água que se acumula num lamaçal por entre as vielas. “antes a gente abria regos na rua e despejava a lama no terreno da RFFSA, que passava ao lado, hoje a gente não pode mais fazer isso” (moradora do bairro entrevistada pelo jornal).

Desta forma, constatamos a permanência das angústias vividas pelos moradores do bairro ao longo de sua história e “evolução”; situação esta agravada pela visão tecnocrática de planejamento urbano desenvolvida em nossa Cidade “*uma concepção equivocada de cidade, que desconsidera um vasto espaço metropolitano que tem em Fortaleza seu principal núcleo, a verdadeira cidade matricial geradora de múltiplos e variados fluxos, funções e atividades*”. (SILVA: 2001, p.62).

### **5.1 As transformações urbanas e a resistência popular no Arraial Moura Brasil**

Conforme apresentado ao longo deste trabalho, vimos que Fortaleza foi palco de uma configuração urbana e socioespacial que privilegiou a estrutura urbana e pouco considerou as práticas socioespaciais. O processo de urbanização a que Cidade foi submetida, sobretudo a partir da década de 1970, trouxe melhorias para alguns setores da população, mas, por outro lado, aprofundou a pobreza urbana, acentuou a segregação espacial, acelerou o crescimento de favelas e áreas periféricas, com os chamados conjuntos habitacionais, proporcionando para muitos e, em especial, para os moradores do Moura Brasil verdadeira deterioração das condições de vida a partir da ausência de serviços de saúde, educação e a falta de perspectivas de ocupação e trabalho para seus moradores.

---

<sup>12</sup> O POVO. **Cabarés fizeram história.** 05 de janeiro de 1998, p.10.

A cidade, efetivamente, mudou. Deram-se, nela, a expansão da malha urbana, investimento em infra-estrutura, saneamento básico e urbanização de bairros e favelas, enormes aglomerados habitacionais para os setores populares e até a verticalização, conseqüência inevitável de seu crescimento. No entanto, essa transformação trouxe um alto custo para a imensa maioria da população, que não teve acesso aos benefícios produzidos no desdobramento do processo. (LIMA: 2003, p. 105).

Neste tópico, buscamos evidenciar o sentimento de pertença dos moradores em relação ao bairro, explicitando suas lutas, manifestações e resistência ante os acontecimentos que transformaram o cotidiano local, e estabelecendo nova relação social e de sociabilidade para com a cidade. Desta forma, queremos demonstrar aqui o caráter não passivo da população, durante a construção da Avenida. O fato é que as lutas foram muitas, e, a busca pela inserção cidadina traz a imagem de uma cidade que busca se modernizar, num quadro camuflado de grandes contradições e conflitos sociais, marcado por fortes traços segregadores e excludentes das camadas populares.



Imagem 04: Capela de Santa Teresinha. A capela de santa Teresinha foi citada em todas as entrevistas realizadas como símbolo das lutas e resistência dos moradores do Arraial Moura Brasil na construção da Avenida Leste-Oeste. (Foto do autor).

Contraditoriamente, a modernização da Cidade proporcionou acelerado empobrecimento urbano, uma vez que o crescimento no número de favelas e o conseqüente agravamento dos problemas sociais sugeriram questionamentos e suspeitas quanto ao tipo de planejamento executado. Podemos acentuar, então, que, rapidamente, a realidade social de Fortaleza, “desmascarou” as fantasias da Modernidade e igualdade, pois, ao redor dessa cidade moderna, configurou-se verdadeiro cinturão de pobreza, evidenciando assim uma segregação brutal de uso e acesso dos seus espaços. Para Souza e Rodrigues (2004: 32), “*A segregação exige o controle e a organização do espaço para manter uma ordem sócio-espacial elitista e excludente: as pessoas e as coisas devem ser mantidas nos seus “devidos” lugares*”.

Com efeito, percebemos que Fortaleza é marcada por territórios em constante conflito. As mutações urbanas tornaram-se ponto de reclamações, exigindo cada vez mais políticas públicas capazes de atender as necessidades da população e ajustar grupos sociais.

Ao contrapor olhares e percepções sobre o mesmo acontecimento, no caso, a construção da avenida Leste-Oeste e a repercussão desta transformação para os moradores do Arraial Moura Brasil, notamos a distância e até mesmo o antagonismo entre o Estado e a população ante o mesmo cenário.

De acordo com um entrevistado da Administração municipal da época, a avenida Leste-Oeste teve a melhor receptividade possível por parte de todas as camadas sociais, desde a população local - diretamente atingida pela construção da via - até mesmo as classes mais abastadas, como o empresariado e a classe industrial, que se estabeleceram. Ao referir-se a esta receptividade, ele expõe o seguinte:

... Pra você ter um idéia, das 2.200 desapropriações 99% foram amigáveis. Foram feitas numa concordância da prefeitura com as pessoas que ficaram satisfeitas com o valor da desapropriação. Então, o engenheiro responsável pela construção da Avenida Leste-Oeste tinha uma grande capacidade de diálogo e, em função disso, ele manteve um diálogo muito bom com todas as pessoas e isso contribuiu para que as desapropriações fossem tranquilas. Nós tínhamos também uma presidenta da Fundação Social de Fortaleza, a Dr. Aldacir Barbosa que ela tinha uma equipe muito competente, ela pessoalmente era muito competente, uma equipe muito competente de assistentes sociais, então houve essa conjugação do trabalho eficiente do Dr. José Liberato que era um bom engenheiro de diálogo muito bom, e da Dra. Aldacir Barbosa que era diretora da Fundação Social de Fortaleza. A Dra. Aldacir tinha uma equipe muito boa de assistentes sociais de forma que ela fazia um trabalho social muito bom. Então ela é quem coordenava esses conjuntos Palmeiras e Rondon. E, por exemplo, nas cinzas foi feito um trabalho

social muito bom, por que algumas casas de prostituição nas cinzas haviam muitas moças que haviam vindo do interior, e essas moças estavam funcionando quase no regime escravo. Elas nunca ganhavam dinheiro suficiente para pagar suas contas com a MADAME e se libertarem. Então o serviço de ação social da prefeitura, chegou de casa em casa dessas e houve muitos casos, muitos, em que as moças que estavam nessas casas ganharam uma nova liberdade, porque, nós não indenizávamos a dona da casa de prostituição direto, nós indenizávamos a todas as mulheres que estavam na casa. A dona nós indenizávamos os móveis e os prédios. Mas além disso, nós dávamos uma indenização a cada uma das mulheres que estavam na casa de prostituição. E outra coisa, o serviço de ação social examinava se o dinheiro dado para essas moças, se não era tomado pela dona da casa. Se a moça dizia que queria, por exemplo, voltar para a casa dela numa cidade do interior, então a ação social comprava a passagem, fazia o acerto dela com a dona da casa de prostituição, aí dava a passagem dela e dava mais um recurso pra ela voltar pra casa. Então houve muitos casos em que essas jovens tiveram a oportunidade de voltar para as suas famílias. Houve casos também, assim casos que tocavam a gente, que muitas dessas casas de prostituição tinham moças e até crianças que não eram sadios, então a ação social procurou ajudar essas mães a ter um canto dar apoio a essas crianças. Enfim a construção da Leste-Oeste, sem dúvida nenhuma algumas famílias tiveram que ser deslocadas e mesmo recebendo uma indenização justa, elas foram incomodadas, né, pelo deslocamento, mas em muitos casos também houve esse apoio social que houve uma melhoria social para muitas pessoas. Depois os que ficaram todos foram muito beneficiados. Por que os que ficaram tanto no Moura Brasil como no Pirambu, até a Barra do Ceará, todos tiveram seus imóveis valorizados.

Em contraponto a este depoimento, os moradores do bairro que vivenciaram todas estas transformações fazem questão de esclarecer que este processo não foi nada pacífico. A luta da população local para permanecer no bairro foi constante. O que se queria por parte dos moradores não era paralisar a obra ou mesmo discutir sua importância; o que eles queriam na verdade eram ser incorporados pela Cidade, desfrutar e também se beneficiar com os apelos da modernização; buscava-se na verdade uma melhoria na qualidade de vida e auferir condições de desenvolvimento e realização pessoal.

Segundo a população, a rua Santa Teresinha, que deu lugar à avenida Presidente Castelo Branco, popularmente conhecida com Leste-Oeste, necessitava realmente de transformações, pois a rua era um importante canal de ligação entre as mais diversas áreas da Cidade. Com isso, evidenciamos aqui o fato de que a população tinha a exata noção da importância da construção da via e, exatamente por saber dessa importância, é que ela buscou meios de resistência e proporcionou diversas reivindicações para permanecerem no

bairro. Ao descrever a reação da população, uma moradora destaca que as pessoas do bairro

Se revoltaram, não queriam sair. Porque primeiro a indenização foi uma mixaria, eu já to pensando como é que vai ser quando tiver que sair daqui, quando forem tirar a gente daqui. Houve reação de todo tipo, mas a reação maior foi quando quiseram tirar a capela que nós se armamos tudo de pau e de pedra. Foi um sufoco, aquela época foi triste. Muita gente indo embora, sem saber direito pra onde...foi triste! No período de 66/68 e até 1972 foi uma confusão danada.

Na mesma linha, outra moradora se mostra indignada com a ação do Poder público no processo de desapropriação. Mesmo reconhecendo a importância da Avenida, ela destaca a noção de que o diálogo com o Estado não era aberto e que as ações desenvolvidas eram autoritárias. Quanto à construção da via ela assinala:

Ah, foi um sacrifício. Um bocado de gente chorando, eles quebraram logo tudo...logo botaram um caboclo tão atrevido, pro povo desocupar as casas né, eles pegavam as coisas do povo quebrando tudo, rebojavam em cima do caminhão, quebrava tudo. Eu saí antes, quando eu vi que ia começar mesmo, aí meu marido alugou uma casa lá na Parquelândia aí eu me mudei pra lá. Mas eu assisti tudo, assisti a saída do povo aqui, foi um temor. Muita gente... uns achavam bom porque iam pra casinha deles, outros que não tinham casa... quem tinha casa aqui não ganhou casa, aí foi aquela confusão. Mas graças a Deus saiu todo mundo, passaram o asfalto aí e fizeram a Leste-Oeste, que foi muito boa, melhorou um pouco o bairro, mas em compensação prejudicou muita gente, principalmente as pessoas que tinham comércio.

A mesma entrevistada prossegue, mostrando como ocorreu a transferência da população de um bairro para outro e como se deu esse convencimento da massa.

foi assim: primeiro as assistentes social vieram mostrar uns filmes lá do local pra onde eles iam né, você sabe uns filmes com o local “muito bonito”, você sabe os filme né! Lá no Rondon, pra onde iam levar o povo pra lá, o povo na hora ficaram satisfeitos e tudo, mas depois quando viram mesmo a verdade aí muita gente achou ruim... Mas agora já ta todo mundo acomodado graças a Deus.

Diante do exposto, notamos que a compreensão da realidade varia de acordo com os interesses e vivências de cada perspectiva. A compreensão do cotidiano e das práticas socioespaciais compõe um universo heterogêneo, cercado de particularidades, tradições e representações simbólicas, constitutivas de traço comum de sociabilidade. O espaço urbano

muda, transforma-se e é transformado por diversos sujeitos que constituem assim a história de um lugar. Os conflitos se evidenciam e o uso diferenciado dos espaços proporciona o processo de segregação. Neste sentido, Carlos atenta para a noção de que

Desse modo, os lugares da cidade se delimitam, se fecham, se tornam exclusivos. De um lado produz-se um espaço onde se limita rupturas entre lugares de trabalho, do lazer, da moradia, onde a estratificação sócio-espacial se revela nos acessos diferenciados funcionalmente. De outro, como a sociedade existe no uso, dado pelas divisões no espaço, as atividades tendem a se desenvolver, na metrópole, em ambientes fechados. (1996: 87).

Comprovamos, pois, que a sociabilidade no Moura Brasil foi marcada pelo término das atividades que aconteciam no bairro, como o fim das relações de vizinhança, desestruturação familiar, ruptura cultural e estabelecimento forçado de uma nova prática socioespacial.

Assim, a partir de uma visão tecnocrática, e estrutural, o planejamento e a configuração urbana de Fortaleza, aparentemente, não estabeleceram quaisquer critérios de inclusão social. A forma de espacialização da Cidade contribuiu para a constituição de áreas segregadas, demarcadas por fronteiras socioespaciais simbólicas dos diferentes segmentos da sociedade.

## **5.2 O Arraial Moura Brasil, hoje, e as perspectivas**

A percepção espacial dos moradores em relação ao bairro Moura Brasil apresenta, por um lado, o sentimento de pertença da população relativamente ao lugar. E, em outra perspectiva, o receio destes mesmos moradores quanto ao futuro do bairro. O que foi descrito com relação à *“paisagem agradável e nada desprezível”*, no PLANDIRFE de 1972, parece criar eco nos dias atuais e, segundo os entrevistados, não são poucos nem muito menos vagos os indícios de que o bairro Moura Brasil possa vir a sofrer em um breve período novas mutilações espaciais e, com esta, um novo processo de segregação socioespacial.

Durante o trabalho de campo, levantamos alguns elementos que podem justificar que tal receio por parte desta população merece maior atenção por parte da sociedade, uma vez que o setor público e a iniciativa privada são os principais interessados neste

“cobiçado” espaço da Cidade. Segundo uma liderança comunitária do bairro, “*o Marina tem aqui “bons olhos” de que aqui algum dia saia para melhorar a visão do hotel*”. Outro ponto está associado ao condomínio residencial Panorama Artesanal, construído entre o final da década de 1970 e início da década seguinte, com o intuito de transformar o bairro em um espaço da classe média. A tentativa não logrou êxito, e hoje o prédio está em processo de desocupação, para se estabelecer um novo uso do local. A outra grande angústia por parte dos moradores diz respeito à conclusão do METROFOR pois, teme-se que, com a conclusão do projeto, o bairro seja utilizado para determinado fim, gerando assim um novo processo de segregação, como explica uma moradora do bairro, residente há 44 anos:

Tem um projeto na prefeitura do METROFOR, que tem uma planta lá, que eles dizem que vão abrir isso aqui tudo até a avenida. Então se vão fazer isso aí, vão haver novas desapropriações, pelo que eu sei é que está na planta da prefeitura, se vai acontecer mesmo eu não sei, mas se acontecer é o fim do bairro Moura Brasil. Mesmo porque além disso o pessoal do Marina sempre teve olho grande pra esse bairro que todo mundo aqui sabe. O M. Dias Branco é dono desse prédio aí do lado que é o Panorama artesanal, que inclusive já não tem mais quase ninguém morando aqui, porque dizem que vão derrubar e construir outro hotel, então... de um jeito ou de outro, eu acredito que infelizmente esse bairro aqui vai acabar desaparecendo do mapa. Você acha mesmo que a gente vai ficar aqui? Um bairro desse, central como é, de uma vista belíssima mas, de um povo pobre. Como é que fica?

A angústia da moradora confunde-se logo em seguida com o sentimento de pertença que ela tem para com o bairro e a forma como o percebe na atualidade:

Olha, eu amo isso aqui. Eu adoro esse bairro, eu não quero sair daqui porque a minha casa é própria, apesar das coisas que tem por aqui é um bairro muito bom. Eu também não me meto na vida de ninguém, o pessoal faz as presepadas por aí mas eu não me meto, da mesma forma ninguém se mete na minha vida. Então eu queria mesmo é que o povo olhasse mais por isso aqui, limpasse mais isso aqui e ao invés de tirar o povo daqui, bote esse povo pra trabalhar. Na verdade eu não me vejo morando em outro lugar... Olha nós temos tudo perto aqui, é perto do centro, do cemitério... o que falta aqui é o pessoal começar as obras e terminar, porque algumas vezes já começaram uma melhorias pra cá mas nunca terminaram.

A fala da entrevistada evidencia as condições a que estão submetidos. Este depoimento fez-nos perceber, ainda, que novas transformações urbanas no bairro só



seriam, de fato aceitas, se estas fossem para proporcionar melhorias para a população local, sem precisar retirá-la de seu lugar, com o qual tanto se identifica.

De forma geral, constatamos nas entrevistas e em diversas visitas feitas ao bairro, que há na verdade certo orgulho por parte da população local de morar no Moura Brasil; orgulho esse, devemos destacar, relacionado à localização do bairro e não às condições precárias facilmente percebidas no espaço intra-urbano.

O Bairro Moura Brasil pra mim é bom, mas falta muita coisa. Você vê aquela entrada acolá como tá bonita, se esse bairro fosse limpinho, bem organizadozinho ele era uma beleza, porque aqui pra POBRE morar é o melhor bairro, porque é pertinho do Centro, a gente vai pro Centro não paga ônibus, é perto do Hospital Santa Casa, é perto do centro a gente quer comprar uma carne, uma coisa na hora do almoço, vai na rua compra uma carne, é muito fácil a vida aqui, mas o negócio é a convivência dentro do bairro num sabe, que é muito sujo, muito apertado, se fosse assim bem organizadozinho era uma beleza. (relato de uma moradora).

A posição estratégica do Arraial, situado entre o Centro histórico, a bem estruturada região leste, a praia de Iracema e o litoral oeste do Ceará, que tem recebido investimentos (Ponte sobre o rio Ceará, rota do Sol Poente, Complexo Portuário do Pecém) e outros projetos turísticos, aponta para a incorporação deste bairro ao interesses imobiliários.

A praia de Iracema, onde está situado o Centro de Arte e Cultura Dragão do Mar, já apresenta sinais de saturação de empreendimentos turísticos. A zona oeste, apesar de apresentar em quase sua totalidade uma alta densidade populacional e habitacional e carência de infra-estrutura, desperta, nos últimos anos, interesse, tanto do Poder público, quanto do setor privado. O projeto do Centro Multifuncional de Feiras e Eventos, previsto para a área do poço da Draga, apesar de suspenso recentemente ainda causa certa inquietação aos moradores do entorno, terá um grande impacto no Centro e no Arraial Moura Brasil. Além disto a construção da avenida Costa Oeste, uma via paisagística que visa a alterar todo o litoral oeste de Fortaleza, provocando uma requalificação urbana na área, mediante um projeto de urbanização, constitui uma “operação cirúrgica” que retirará da faixa de praia em torno de 2000 famílias.

Estes equipamentos estão voltados para o Centro e para o desenvolvimento de atividades turísticas. O projeto de revitalização do Centro, com a recuperação das fachadas,

a construção do Parque da Cidade e a implantação do corredor histórico, visa a reaver o padrão arquitetônico da Capital com a finalidade incentivar o turismo cultural.

O corredor histórico, que objetiva recuperar um pouco a memória da Cidade, corresponde ao Centro, e, principalmente, à rua Dr. João Moreira, onde se localizam prédios antigos e importantes para sua vida sociocultural. Os principais prédios a serem recuperados e explorados do ponto de vista do turismo são a Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, Passeio Público, antiga Sociedade União Cearense, Associação Comercial, Santa Casa de Misericórdia, EMCETUR, Estação Ferroviária João Felipe, antigos galpões da RFFSA e a praça Castro Carreira. Outras ruas do Centro, como Major Facundo e Castro e Silva, dentre outras, também devem ser contempladas pelo projeto de revitalização.

Percebemos, então, que Fortaleza, nas últimas décadas, desenvolveu e fortaleceu a sua vocação turística. Vários empreendimentos turísticos estão sendo idealizados, visando a impulsionar ainda mais o setor, o que, sem dúvida, trará ainda mais transformações espaciais.

Destacamos ainda o METROFOR, obra da construção do Metrô de Fortaleza, que visa a ligá-la à região metropolitana, facilitando o fluxo populacional existente na Região Metropolitana de Fortaleza - RMF, sobretudo com a cidade de Maracanaú, onde atualmente se encontra instalado o principal pólo industrial do Estado do Ceará. A devida implementação desta modalidade de transporte coletivo pode propiciar constante aumento do valor do solo urbano, melhorando a malha viária da RMF, facilitando o acesso da população para áreas mais distantes.

Uma das estações do METROFOR em Fortaleza está prevista para se concentrar na área da estação João Felipe no Centro, limite com o bairro Moura Brasil, liberando os galpões e o espaço da linha férrea. Para a implementação do Metrô, está sendo utilizada ao máximo a malha ferroviária. Neste caso, torna-se importante pensar como o METROFOR pode transformar ainda mais o espaço e a dinâmica do bairro em estudo, como alerta o professor Carlos Limaverde<sup>13</sup>: *“Quando o Metrofor for implantado, o muro da estação vai cair e esta população será engolida pela especulação imobiliária. É preciso pensar nisso<sup>14</sup>”*.

É preciso ainda conhecer o plano para esta estação do Metrô. Segundo os moradores do bairro, o projeto prevê uma abertura de ruas que devem se confrontar com a avenida

---

<sup>13</sup> Arquiteto, professor da Universidade de Fortaleza, Coordenador do Fórum permanente do centro da cidade.

<sup>14</sup> Diário do Nordeste. **Fortaleza: da poesia à violência**. Fortaleza: 10 de Abril de 2006, Caderno 3.

Leste-Oeste. A liderança comunitária declara que o temor maior da população é que o bairro desapareça de vez, sendo definitivamente relegado aos propósitos modernistas. Indagado se o bairro poderia ser afetado, ele destaca:

Isso aí é uma resposta muito difícil, porque eu já procurei me informar tanto no governo como no município, se afetava alguma coisa no bairro Moura Brasil... e, claramente eles não dizem, dizem que vai abrir algumas ruas e vai pegar algumas casa, mas eles não dão detalhadamente o que realmente vai transformar o bairro Moura Brasil. Mais muita gente no pensamento da comunidade, é que o bairro saia em total.

Mais adiante, o depoente demonstra a fragilidade e a ausência de participação política da população pobre nos rumos da Cidade:

Essa questão é assim: é ruim porque o bairro aqui ele é muito antigo, e é muito próximo ao centro e tudo que a gente quer está perto, mas... Assim, a gente não pode fazer nada, é o governo, é o poder aí a gente não pode fazer nada. Eles dizem que fazem dentro da lei, legalmente, indenizando as pessoas, e não deixando ninguém desabrigada aí a gente não pode realmente fazer nada. Por exemplo, a construção da Leste-Oeste pelo que eu sei as pessoas não queria sair do seu lugar, hoje, a construção da Costa-Oeste, muita gente das comunidades não queriam, mais colocaram as pessoas nos seus devidos locais e aí foram aceitando, aceitando e hoje em dia a Avenida Costa-Oeste, entendeu, está quase concluída e tirou muita gente do seu lugar apesar de terem sido indenizadas. Então, o que a gente pode fazer?

Esta situação mostra, de forma clara, que o Arraial Moura Brasil é alvo de especulações de toda ordem. Sua posição é privilegiada, sua população é carente e de pouco poder de pressão política, e estes fatores colaboram para que as investidas especulativas imobiliárias ganhem força, apontando para uma real possibilidade de “desaparecimento” do bairro.

Estes projetos fazem-nos perceber ser inegável o fato de que o bairro se localiza na contra-mão dos interesses políticos para o turismo local. Em verdade, para os gestores do turismo, seria melhor se não existisse ali uma população de baixa renda, num espaço onde poderia ser implantada qualquer atividade turística, já que há uma vista privilegiada e a localização é perfeita para esse tipo de empreendimento. Os equipamentos de grande porte, no entanto, construídos na faixa de praia, impossibilitam o desempenho de um turismo de sol e mar, mas sim de dar um suporte necessário ao programado e pouco explorado turismo cultural em Fortaleza.

Tendo este fator como eixo norteador, somos induzido a refletir acerca do provável caos social que esta atividade pode originar, além de não podermos desprezar uma “troca” da população residente do bairro, haja vista que tais políticas podem ter conseqüências diretas no valor do solo urbano, pois a implantação destes equipamentos acarretará uma série de mudanças econômicas e espaciais, despertando a necessidade de se compreender, em um futuro próximo, as novas transformações socioeconômicas e espaciais ocorridas no Arraial Moura Brasil.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A constante transformação de Fortaleza visando à modernização de sua malha urbana proporciona uma série de mutações, bem como de especulações da paisagem urbana, sobretudo no que concerne ao Centro e ainda toda a costa oeste do município.

A formulação de um estudo que objetivasse a compreensão da *segregação socioespacial* a partir das políticas de produção do espaço urbano ensejou o entendimento de que o traçado urbano, a partir do ideário desenvolvimentista pelo qual passou a cidade a partir da década de 1970, não se adequou às necessidades dos setores sociais menos favorecidos.

Tais reflexões nos conduziram à percepção de que a produção e a reprodução do espaço urbano são frutos das necessidades sociais, sendo estas constantemente recriadas, fazendo com que o espaço esteja em uma dinâmica de modelagem e remodelagem. Neste sentido, a abertura da avenida Leste-Oeste proporcionou considerável transformação espacial, estabelecendo uma relação antagônica onde: por um lado facilitou o fluxo de pessoa, serviços e mercadorias para áreas leste-oeste, e, por outro, desestruturou laços sociais, além de haver distanciado grande parte da população do seu lugar de origem do principal pólo empregatício que é o Centro.

Com efeito, a pesquisa discutiu, em primeiro plano, a política urbana no Brasil, as formas de espacialização e a atuação do Estado na urbanização das cidades, principalmente das metrópoles. Nesse aprofundamento, notou-se que a ação do poder público nos espaços citadinos de modo geral, e em especial em Fortaleza, privilegiou os investimentos em infra-estrutura, apontando para uma necessidade de incorporação ao capital industrial, bem como ao próprio sistema capitalista no contexto global e na nova ordem que se estabeleceria.

Diante deste contexto, faz-se notório que as intervenções políticas no espaço urbano de Fortaleza a credenciaram para uma fase concorrencial com outras cidades na atração de novos investimentos financeiros. Este espaço multifacetado propiciou a implementação de equipamentos voltados para o crescimento econômico e industrial, não só da Cidade, como também, do Estado como um todo.

Nesta perspectiva, fez-se necessário compreender que a produção e reprodução do espaço se realiza de maneira contínua, articulando características específicas de seu

momento histórico, o qual, segundo Carlos (2002:170), envolve vários níveis, como o político, que produz o espaço da dominação (pois o poder político se realiza no espaço); o econômico, que produz o espaço como condição e meio da realização da acumulação e, finalmente, o social, isto é, a realização da vida cotidiana como prática socioespacial. Ainda para a autora, esses três planos, articulados e justapostos, revelam a dinâmica espacial, iluminando os conflitos e contradições em torno desta produção.

A transformação espacial proporciona outra feição paisagística, causando, com isso, uma descaracterização do lugar e o estabelecimento de novas práticas cotidianas. Ademais, no plano socioespacial, é evidente que todo este processo, conduz a uma perda de identidade dos moradores do bairro, porquanto há a possibilidade de não mais se identificarem com esta nova feição paisagística, tampouco se reconhecerem como elementos deste espaço.

Em decorrência da pesquisa e dos sujeitos trabalhados, tornou-se oportuno trabalhar também com a categoria de *lugar*, uma vez que este conceito induz à análise da dimensão do vivido, da existência, como diz Milton Santos, 1997 – “pois refere-se ao tratamento geográfico do mundo vivido” ou ainda que o lugar se manifesta através “de um cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas, instituições - cooperação e conflito são a base da vida comum”.

O lugar expressa relações de ordem objetiva, o que implica compreendê-lo mediante nossas necessidades existenciais, quais sejam, localização, posição, mobilidade, interação com os objetos e com as pessoas. Identifica, assim, o “estar-no-mundo”, no caso do Arraial Moura Brasil, a partir do lugar como espaço de existência e coexistência e conflitos.

Desse modo, procuramos interpretar as políticas de produção do espaço urbano, a partir da construção das vias de circulação, notadamente da avenida Leste-Oeste, privilegiando o olhar *comum*, participante indireto dessa transformação, que é dos moradores, lideranças comunitárias, comerciantes e membros da igreja, que constituem parte significativa do corpo social do Arraial Moura Brasil.

A escolha do tratamento de um espaço intra-urbano com dimensões reduzidas foi motivada por ser um espaço centro-periférico pouco trabalhado, acadêmica e politicamente, segregado socioespacialmente e que, apesar de todas essas características, desperta grande cobiça imobiliária, sendo este espaço considerado capaz de atender aos interesses das camadas políticas e empresárias.

A pesquisa evidenciou fortes traços que denotam as trajetórias dos sujeitos entrevistados – a resistência, a compreensão da realidade presenciada, as perspectivas para aqueles setores da Cidade e o sentimento de pertença ao lugar vivido – singularidades que marcam a vida de grande parte dos moradores do Arraial Moura Brasil.

Em virtude desses problemas, impulsionados pelo descaso do Poder público, esta pesquisa ganhou fôlego, significado e crescente motivação, tendo por finalidade apresentar, e contribuir para a discussão, as análises e conseqüências da política urbana carente de participação popular.

O trabalho revelou uma realidade urbana própria das grandes metrópoles, que é a segregação socioespacial, e o uso diferenciado de seus espaços, como diferenciados também se fazem seus benefícios.

Pode-se em verdade notar que as experiências vividas, advindas de uma sociabilidade local, constituintes da identidade dos entrevistados, movimentam o sentimento da população local em reconstituir valores, hábitos e costumes, a fim de se reconhecerem e serem reconhecidos como corpo social da Cidade.

Com isso, por apresentar uma localização privilegiada no cenário de tendência expansionista das atividades urbanas, e ainda do setor turístico, por uma série de fatores já bastante trabalhados, é que o Arraia Moura Brasil passa a ser alvo latente de especulações imobiliárias tanto do setor público quanto, principalmente, do capital empresarial. Com isso, desperta de forma consolidada o interesse de estudo para se compreender as transformações socioespaciais e econômicas surgidas principalmente com a construção da Leste-Oeste (1973). Mais transformações deverão surgir a partir da implantação ou conclusão de projetos como a Revitalização do Centro da Cidade, através do Corredor Histórico; a implementação do METROFOR, que poderá dar um novo tracejado nas ruas do bairro; o Centro Multifuncional de Eventos e Feiras, que poderá originar grandes transformações, não só na área em estudo, como também, em todo o litoral oeste de Fortaleza, além da edificação da avenida Costa Oeste, já em pleno processo de construção.

Nesta realidade, além das grandes transformações históricas, dos contrastes e da degradante situação a que se submetem os moradores, o futuro se faz recheado de incertezas e descrenças quanto à permanência e melhorias do/no bairro, pois é inegável o potencial paisagístico e locacional de que o bairro é possuidor. Na realidade, as transformações urbanas de Fortaleza tendem a deslocar populações para a periferia da Cidade distanciando-as da orla marítima. Se, em décadas anteriores a 1970, o litoral de

Fortaleza abrigava populações miseráveis, de menor poder aquisitivo, as mudanças no espaço urbano da Capital buscam expulsar populações de áreas costeiras ou deixá-las sem assistência de políticas públicas como se fosse uma tentativa de forçar o deslocamento espontâneo pelo abandono. Esta é a situação do bairro Moura Brasil: confinado entre a avenida Leste-Oeste e o Centro, parece provocar seus moradores a cederem o local aos empreendedores do turismo.

No Arraial Moura Brasil, entendemos, a situação econômica despertou e desperta nos mais diversos atores sociais para aquela região a necessidade, cada vez mais latente, de inserirem este espaço no sistema econômico capitalista, provocando assim o surgimento de novas territorialidades. Estas, por sua vez, apresentam-se como voláteis, constituindo parte do tecido social, expressando uma realidade vivida, sendo, para alguns autores, algo como um espaço territorial de um grupo social.

Enfim, fica claro que as intervenções urbanas naquele setor da Cidade, evidenciaram o distanciamento e a desarticulação das políticas públicas de produção do espaço urbano com as classes populares. A compreensão desse universo complexo e multifacetado implica conceber, ainda, que o processo emancipatório da população pobre, mas cidadã, implica o reconhecimento destas pela esfera pública, assim como nas relações socioespaciais estabelecidas no cotidiano citadino. Afinal, há de se compreender que políticas urbanas se faz com e para a população.



## 7.BIBLIOGRAFIA

ABREU, João Capistrano de. **Capítulos de Historia Colonial (1500 – 1800)**. Rio de Janeiro: Sociedade Capistrano de Abreu, 1954.

ABUL-EL-HAJ, Jawdat, AQUINO, Jakson Alves de (Orgs). **Estado, Cidadania e Políticas Públicas**. Fortaleza: Ed. UFC, 2002.

ANDRADE, Manoel Correia. **Geografia Econômica**. São Paulo: Atlas, 1981.

ARANTES, Antonio A. **A Guerra dos Lugares**. Sobre fronteiras simbólicas e liminaridade no espaço urbano. In: **Cidade**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 23, 1994.

ARANTES, Otilia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2002.

ARAUJO, M. N. O., OLIVEIRA, Francisco de; UNIVERSIDADE DE SAO PAULO. **A miséria e os dias: (historia social da mendicância no Ceara)**. São Paulo: USP, 1996.

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS. **4º Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Fortaleza, Ceará, 1995.

BAPTISTA, Luis Antonio. **A cidade dos sábios: reflexões sobre a dinâmica social nas grandes cidades**. São Paulo: Ed. Summus, 1999.

BARBOSA, Jose de Ribamar Pinheiro; CAMPOS, JOSE Nilson Beserra;. **Utilização da programação dinâmica na otimização de projetos de drenagem urbana**. Fortaleza: UFC, 1996.

BARREIRA, Irllys Alencar Firmo. **O Reverso das Vitrines – Conflitos e Cultura Política**. Rio de Janeiro: Rio Fundo, 1992.

BARROSO, Gustavo. **Mississipi**. Fortaleza: Edições UFC, 1998.

BARTH, Rubens Terra; BRIGHETTI, Giorgio. **Planos diretores em drenagem urbana: proposição de medidas para a sua implementação**. São Paulo: EPUSP, 1998.

BERMAN, Marchal. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das letras, 1986.

- BLAY, Eva Alterman. (Org.). **A Luta pelo espaço: textos de Sociologia humana**. Petrópolis: Vozes, 1979.
- BOBBIO, N. **O Futuro da Democracia: uma defesa das regras do jogo**. 6 ed. São Paulo: Terra e Paz, 1997.
- BONAVIDES, Paulo. **Ciência Política**. São Paulo: Forense, 2003.
- BORDIEU, Pierre. **O Desencantamento do Mundo: estruturas econômicas e estruturas Temporais**. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- BURDEAU, Gerges. **A Democracia: Ensaio Sintético**. S.L: Ed. Publicações Europa – América, 1975.
- CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu Bairro**. São Paulo: Ed. 34, 2003.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.
- \_\_\_\_\_ A Geografia Brasileira, Hoje: algumas reflexões. **Revista Terra Livre**, São Paulo, ano 18, vol. 1 N° 18, p. 161 – 178, 2002.
- \_\_\_\_\_ **O Lugar no / do mundo**. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- \_\_\_\_\_ **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1994.
- \_\_\_\_\_ **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.
- \_\_\_\_\_ **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, c1994.
- \_\_\_\_\_ **Espaço e Indústria**. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes. 1994. Tomo 1.
- CHARTIER, Roger. **O mundo como representação**. Estudos avançados. São Paulo, v.11, n.5, p.173-189, 1991.
- CHUDACOFF, Howard P. **A Evolução da sociedade urbana**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1977.
- CINTRA, Antonio Octavio. **Desenvolvimento Urbano e Metropolitano no Brasil: Uma análise política**. Minas Gerais: UFMG / FFCH, 1997.
- COELHO, Modesto Siebra. **A Nova Onda no Transporte Urbano – Mototaxi**. Sobral, Universidade Vale do Acaraú, 1994.
- COMPARATO, Fábio Konder. **A Afirmação Histórica dos Direitos Humanos**. São Paulo: Saraiva, 2001.

COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL. **Drenagem urbana**: Manual de Projeto. . 3. ed. Sao Paulo: CETESB, 1986.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE. **Agenda 21**. 3º ed. Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2000.

CLAVAL, Paul. **La Géographie Culturelle**. Paris: Nathan Université. 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Rio de Janeiro: Ática, 2002.

COSTA, Maria Clélia Lustosa. Urbanização da Sociedade Cearense. In: DAMIANI, Amélia et al. **O espaço no fim do século**: a nova realidade. São Paulo: Contexto, 1999.

\_\_\_\_\_ Maria Clélia Lustosa. **Cidade 2000**: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FFLCH, 1988.

\_\_\_\_\_ Fortaleza expansão urbana e organização do espaço In: **Geografia do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2003.

COSTA, Veridiana Marques da. **Saneamento e Saúde nos Bairros Pirambu e Cristo Redentor**. 2003. Monografia Curso de Geografia – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2003.

DAMIANI, Amélia Luisa; CARLOS, Ana Fani Alessandri; SEABRA, Odete Carvalho de Lima. **O Espaço no fim de século**: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à Vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.

DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **Indústria, Trabalho e Cotidiano**: Brasil – 1889 a 1930. São Paulo: Atual, 1991.

DEMO, Pedro. **Política Social do Conhecimento**: sobre futuros de combate à pobreza. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

Diário do Nordeste. **Bairro não tem equipamentos de Lazer**. Fortaleza: 15 de junho de 2005, p. 12.

\_\_\_\_\_ **Moradores Denunciam Abandono**. Fortaleza 15 de junho de 2005, p. 12.

\_\_\_\_\_ **Fortaleza: da poesia à violência**. Fortaleza: 10 de Abril de 2006, Caderno 3.

- FAORO, Raymundo. **Existe um Pensamento Político Brasileiro?** São Paulo: Ática, 1994.
- FAUSTO, Boris. **Trabalho urbano e conflito social, 1890-1920** / Corpo e alma do Brasil. Rio de Janeiro: Difusão Européia do Livro, 1977.
- FENDRICH, Roberto. **Drenagem e controle da erosão urbana**. 2. ed. Curitiba: Educa, 1988.
- FERREIRA, Rosa de Lisieux Urano de Carvalho. **Qualidade de Vida X Saneamento Básico: Litoral Oeste de Fortaleza**: UFC, 1999.
- FERNANDES, Andréa Campos Gomes. **Ação econômica e ordem social na economia política clássica**. Rio de Janeiro, 1995.
- FERNANDES, Florestan. **Comunidade e Sociedade**. São Paulo: Nacional, 1992.
- \_\_\_\_\_. **A Revolução Burguesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1976.
- FERNANDES, Rosângela Maria Costa. **O planejamento da miséria e a miséria do planejamento: o surgimento do conjunto Marechal Rondon**. Fortaleza, 1990. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Centro de ciências humanas, Universidade Federal do Ceará.
- FRANK, Andrew Gunder. **Urbanização e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2.ed. São Paulo: EDUSP, 1997.
- GRAHAM, Richard. **Clientelismo e Política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.
- GRAMSCI, Antonio. **Os Intelectuais e a Organização da Cultura**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979.
- GRAZIA DE GRAZIA. Estatuto da cidade: uma longa história com vitórias e derrotas. In: OSÓRIO, Letícia Marques. **Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras**. Porto Alegre: ed. Sérgio Antônio Fabris, 2002. p. 15-37.

- GUERRA, Magnólia L. **Aspectos Jurídicos do uso e ocupação do solo urbano.** Fortaleza: UFC, 1981.
- HERMANNNS, Klaus (orgs). **Participação cidadã: novos conceitos e metodologia.** Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2004.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** São Paulo: Ed. Loyola, 1992.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza (1945 – 1960).** São Paulo: Annablume, 2003.
- KOGA, Dirce. **Medidas de cidades: entre territórios de vida e territórios vividos.** São Paulo: Cortez, 2003.
- KOWARICK, Lucio. **A Espoliação urbana.** 2.ed. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1983.
- LEEDS, Anthony. **A Sociologia do Brasil urbano.** Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- LEDROUT, Raymond. **Sociologia Urbana.** Rio de Janeiro: ed. Forense, 1971.
- LEFEBVRE, Henri. **A Cidade do capital.** 2. ed. Rio de Janeiro: DP & A, 2001.
- \_\_\_\_\_ **A Revolução urbana.** Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 1999.
- \_\_\_\_\_ **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno.** São Paulo: Ôtica, 1991.
- \_\_\_\_\_ **O Direito à Cidade.** São Paulo: Ed. Moraes, 1992.
- LE GOFF, J. - **Por amor às cidades.** Conversações com Jean Lebrun. São Paulo, Unesp, 1998.
- LEITE, Maria A.F.P. **Destruição ou desconstrução?** São Paulo: Hucitec, 1994.
- LEPETIT, Bernard. **Por uma Nova História Urbana.** São Paulo: Edusp, 2001.
- LIMA, Antonia Jesuíta de. **As Multifaces da Pobreza: formas de vida e representações simbólicas dos pobres urbanos.** Teresina: Halley, 2003.
- LIMA, Sandra A. Barbosa. **Participação Social no Cotidiano.** São Paulo: Cortez, 1982.
- LIRA NETO. **O Poder e a Peste: A vida de Rodolfo Teófilo.** Fortaleza: Edições Fundação Demócrito Rocha, 1999.
- LOBATO, Roberto. **Região e Organização Espacial.** Rio de Janeiro: Editora Ática, 1986.

MATTA, Roberto da. **Brasileiro: Cidadão?** São Paulo: Cultura Edições Associados, 1992.

MORAES, Filomeno. NICOLAU, Jairo; SANTOS, Fabiano; ABU-EL-HAJ, Jawdat; BARRETO LIMA, Martônio Mont'Alverne; MOTA, Haroldo. **Reforma Política no Brasil – Realizações e Perspectivas.** Fortaleza: Fundação Konrad Adenauer, 2003.

MOYNIHAN, Daniel P. (Orgs.). **O desafio urbano:** as metrópoles analisadas por peritos em assuntos urbanos. São Paulo: Cultrix, 1972.

MORRIS, R. N. **Sociologia Urbana.** Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1972.

MOSCA, Gaetano. **La Classe Política / Colección popular.** México: Fondo de Cultura Económica. 1992.

MOTA, Suetonio. **O Homem e seu Meio Ambiente.** Fortaleza: Imprensa Universitária, 1979.

OLIVEIRA, Francisco de. **A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista.** Petrópolis – RJ: Vozes.

\_\_\_\_\_. **O Estado e o urbano no Brasil.** Espaço e debates. São Paulo, n. 6, p. 36-54, 1982.

OLIVEN, Ruben George. **A Antropologia de grupos urbanos.** Petrópolis, RJ: Vozes, 1985.

\_\_\_\_\_. **Urbanização e mudança social no Brasil.** Petrópolis: Vozes, 1984.

O POVO. **Cabarés fizeram história.** 05 de janeiro de 1998, p.10.

\_\_\_\_\_. **O Arraial Moura Brasil tal como ele é na Realidade.** Fortaleza, 14 de agosto de 1946.

\_\_\_\_\_. **Justa reclamação das famílias do Arraial Moura Brasil.** Fortaleza, 09 de outubro de 1928.

OSÓRIO, Letícia Marques (org). **Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Estatuto da Cidade: uma longa história com vitórias e derrotas.** Porto Alegre: Sérgio Antonio Fabris Editor, 2002.

PACHECO, João Batista. **O conceito geográfico de bairro:** uma aplicação à questão do sítio Campinas/Basa e da ilhinha. In: Revista de Políticas Públicas. Maranhão. V.5, n.2, 2001, p. 90-104.

PECHMAN, Robert Moses. **Cidades estreitamente vigiadas.** O Detetive e o Urbanista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000.

PEREIRA, Magnus R. Mello.; SOLLER, Maria Angélica.; MATOS, Maria Izilda Santos de. **A cidade em debate.** São Paulo: Brasil, Sociedade e Cultura: Olho d'Agua, 1999.

PLANDIRF – **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza** – consórcio SERETE S.A. Engenharia S.D. Consultoria de Planejamento Ltda, 1972.

PONTES, Silvia Helena Araújo. **Conjunto habitacional:** a evolução das habilidades apos ocupação. Monografia – Fortaleza: UNIFOR, 1997.

QUEIROZ, Ivan da Silva et al. **O “Papel dos Shoppings” no Processo de Revitalização do Centro de Fortaleza.** 4º Encontro Nacional de Geografia Urbana: AGB, 1995.

QUINTANEIRO, Tânia; BARBOSA, Maria Lígia de Oliveira; OLIVEIRA, Márcia Gardênia Monteiro de. Um toque de Clássicos. Karl Marx, Max Weber, Émile Durkheim. 2ª ed. BH. Editora UFMG, 2002.

REALI, Miguel. **Paradigmas da cultura brasileira.** São Paulo: Ed. Saraiva, 1996.

**Revista Políticas Públicas e Sociedade.** Política Industrial e as Transformações Econômicas no Ceará no período de 1963 – 1978. Fortaleza: UECE, 2001. Semestral. V. 02.

RICUPERO, Rubens. **O Brasil e o Dilema da Globalização.** São Paulo: SENAC, 2001.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Produção e consumo do e no espaço:** Problemática Ambiental Urbana. São Paulo: Hucitec, 1998.

SACHS, Ignacy. **Estratégias de transição para o século XXI:** desenvolvimento e meio ambiente. São Paulo: Studio Nobel/Fundap, 1993.

SALES, Vanda Claudino. Sistemas Naturais e Degradação Sócio-ambiental no Estado do Ceará. In; **Fórum da Sociedade Civil Cearense sobre o Meio Ambiente e**

**Desenvolvimento – Diagnóstico Sócio-Ambiental do Estado do Ceará o Olhar da Sociedade Civil.** Fortaleza: 1999, p. 09-36.

SAMPAIO, Dorian ; LUSTOSA, Costa. **Anuário do Estado do Ceará**, 1971.

\_\_\_\_\_ **Anuário do Ceará**, 1972.

\_\_\_\_\_ **Anuário do Ceará**, 1973.

\_\_\_\_\_ **Anuário do Ceará**, 1974.

SANTANA, Mario Rubem Costa. Cotidiano da verticalização de favelas: alternativa habitacional em Salvador. In: associação dos geógrafos brasileiros. **4º Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Fortaleza, Ceará, 1995, p. 88-96.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2002.

\_\_\_\_\_ **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_ **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_ **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, coleção espaços, 1987.

\_\_\_\_\_ **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_ **Espaço e Sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1982

SCARLATO, Francisco Capuano. PONTIN, José Arnaldo. **O Ambiente Urbano**. São Paulo: Atual, 1999.

SCHMIDT, Benício V, FARRET, Ricardo L. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1986.

SEABRA, Odete C. Lima. **A Muralha que Cerca o Mar: uma modalidade de uso do solo urbano**. São Paulo. Dissertação de Mestrado, USP, 1979.

SILVA, José Borzacchiello da. **Quando os Incomodados não se Retiram: uma Análise dos Movimentos Sociais em Fortaleza**. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

\_\_\_\_\_ **Nas Trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria de Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

SIMMEL, Georg. **O fenômeno urbano**. 4ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.



\_\_\_\_\_ **Philosophie de la modernité**. Paris: Payot, 1989-1990.

\_\_\_\_\_ **A Filosofia da Paisagem**. Política e Trabalho. João Pessoa: Universitária / UFPb, N° 12, p. 15-24, 1996.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2002.

SOUZA, Marcelo Lopes de. RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento Urbano e Ativismos Sociais**. São Paulo: UNESP, 2004.

SOUZA, Maria Adélia de. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

SOUZA, M. Salete de. **Fortaleza - uma Análise da Estrutura Urbana**. 3° Encontro Nacional de Geógrafos. Fortaleza: AGB, 1978.

\_\_\_\_\_ **Meio Ambiente Urbano e Saneamento Básico**. In; **Revista Mercator**. N° 01. Fortaleza: UFC, 2002.

SPOSITO, Eliseu Saveiro. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 1994.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização** / Repensando a Geografia. São Paulo: Ed. Contexto, 2000.

TELLES, Vera da S. Pobreza. **Movimentos** sociais e cultura política: notas sobre as difíceis relações entre pobreza, direito e democracia. In: DINIZ, Eli (org.). **O Brasil no rastro da crise**. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_ Pobreza e cidadania: precariedades e condição de vida. In: MARTINS, Helena de S. RAMALHO, José R. **Terceirização**: diversidade e negociação no mundo do trabalho. São Paulo: Hucitec, 1994<sup>a</sup>.

TUCCI, Carlos E. M; MARQUES, David M. L. da Motta. **Avaliação e controle da drenagem urbana**. Porto Alegre: ABRH, 2001.

TUCCI, CARLOS E. M; PORTO, RUBEM LA LAINA; BARROS, MARIO T. DE; ASSOCIACAO BRASILEIRA DE RECURSOS HIDRICOS. **Drenagem urbana**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS ; ABRH, 1995.

VELOSO, A.W.A., ALMEIDA. M.B.de., PONTES, P.A. **Política industrial e as transformações econômicas no Ceará no período 1963-1978**. In: Políticas públicas e Sociedade: Universidade Estadual do Ceará. Ano 1, n. 2, jul/dez, p. 117/128, 2001.

VILAAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel/FAPESP, 1998.

WEBER, Max. **Ciência e Política: Duas** Vocações. São Paulo: Martin Claret, 2002.

WOLKOWITSCH, Maurice. **Géographie des Transports**. Librairie Armand Colin, Paris, 1973.

TUAN, Y-fu. **Topofilia**: Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo/Rio de Janeiro: DIFEL, 1980.