

FRANCISCO CLÉBIO RODRIGUES LOPES

**A CENTRALIDADE DA PARANGABA COMO PRODUTO DA
FRAGMENTAÇÃO DE FORTALEZA (CE).**

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau em Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva.

FORTALEZA
2006

Ficha catalográfica elaborada pelo Bibliotecário Hamilton Rodrigues Tabosa CRB-3/888

L852c Lopes, Francisco Clébio Rodrigues

A centralidade da Parangaba como produto da fragmentação de Fortaleza (CE) / Francisco Clébio Rodrigues Lopes

160 f. il., color., enc.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.

Orientador: Dr. José Borzacchiello da Silva

Área de concentração: Dinâmica Territorial e Ambiental

1. Urbanização 2. Cidade 3. Policentralidade I. Silva, José Borzacchiello da II. Universidade Federal do Ceará – Mestrado em Geografia III. Título

CDD 910

FRANCISCO CLÉBIO RODRIGUES LOPES

A CENTRALIDADE DA PARANGABA COMO PRODUTO DA FRAGMENTAÇÃO DE
FORTALEZA (CE).

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do grau em Mestre em Geografia.

Aprovada em ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva (Orientador)
Universidade Federal do Ceará - UFC

Prof^a. Dr^a. Edvânia Torres Aguiar Gomes - UFPE

Prof^a. Dr^a. Maria Salete de Souza - UFC

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo carinho, apoio e compreensão, fundamentais nas horas mais difíceis deste trabalho.

Ao Professor José Borzacchiello da Silva por sua paciência, dedicação e amizade.

Aos Professores do Departamento de Geografia da UFC que me ensinaram a procurar a essência das coisas e rechaçar as aparências.

À banca do exame de qualificação: Maria Salete de Sousa e Eustógio Wanderley Correia Dantas pelas ricas e importantes contribuições.

Aos bolsistas e voluntários do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR), em especial, Damásio, Jucier e Luciana pela ajuda no trabalho de campo.

Aos amigos, antigos companheiros de graduação, que tanto me ensinaram com as suas geografias, Ailton, Débora, Elizete, France, Regiane, Valdeci e Veridiana.

Aos novos amigos da pós-graduação, Alexandre, Ângela e Luizianny, pelas conversas, sugestões de leituras e apoio nos momentos difíceis.

À Adriana pelas inúmeras leituras da dissertação, críticas e sugestões.

Aos funcionários do Departamento de Geografia da UFC, em especial, Evaldo Maia e Joaquim.

À Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FUNCAP) que financiou a pesquisa e me fez descobrir Parangaba.

“Se digo que a cidade para a qual tende a minha viagem é descontínua no espaço e no tempo, ora mais rala, ora mais densa, você não deve crer que pode parar de procurá-la”.

Ítalo Calvino

RESUMO

A formação da centralidade de Parangaba mediante a fragmentação de Fortaleza é o objeto central da presente dissertação. A extensão da mancha urbana ocorreu de forma descontínua e fragmentada. A ausência de infra-estrutura, equipamentos e serviços na periferia e a concentração deles no centro resultaram num forte adensamento e num sistema viário congestionado, dificultando maiores possibilidades de consumo. A produção de novas centralidades aparece como alternativa. Nessa produção, tem papel fundamental o Poder público, com a implantação de uma legislação urbana que favorece a descentralização. No sudoeste da Cidade, emerge uma centralidade no bairro da Parangaba. O bairro, importante nó viário, tem na acessibilidade o elemento mais forte da sua centralidade. A implantação do Sistema Integrado de Transporte e dos terminais de ônibus o transformou num ponto de convergência e dispersão de linhas de ônibus. Outro elemento importante é a presença do comércio e dos serviços. O comércio, tanto varejista como atacadista, se encontra disperso pelas principais avenidas, embora se identifique maior quantidade de estabelecimentos no centro do bairro. Dentre os serviços, destacam-se os de educação e saúde. A análise dos equipamentos de saúde revelou que a atração deles extrapola os limites de Fortaleza. A constituição de uma centralidade tem impacto direto na moradia, pois valoriza o solo, ocasionando fragmentação e segregação. Assistimos nos últimos anos, com a chegada de condomínios verticais, ao crescimento da favelização, à diversificação do conteúdo social e à segregação. A análise do movimento da centralidade permitiu o entendimento das condições que produziram uma cidade monocêntrica até a década de 1970 e, nos decênios seguintes, uma forma policêntrica. Em menor proporção, esse movimento foi utilizado para compreender os conflitos no entorno do Terminal de Parangaba. A pesquisa revelou, ainda, que a produção desses novos pontos de acumulação e de atração de fluxos, definidos como centralidade, surgem como alternativa à reprodução do capital, pois permitem o consumo de novos signos urbanos.

Palavras-chave: Fragmentação, centralidade e Parangaba.

RESUMEN

La formación de la centralidad de Parangaba por medio de la fragmentación de Fortaleza es el objeto central de la presente disertación. La extensión de la mancha urbana ocurrió de forma discontinua y fragmentada. La ausencia de infraestructura, equipamientos y servicios en la periferia y la concentración de ellos en el centro resultaron en un fuerte adensamiento y en un sistema de vías congestionado, dificultando mayores posibilidades de consumo. La producción de nuevas centralidades aparece como alternativa. En esta producción, tiene papel fundamental el Poder público, con la implantación de una legislación urbana que favorece la descentralización. En el suroeste de la Ciudad, emerge una centralidad en el barrio de Parangaba. El barrio, importante nudo viario, tiene en la accesibilidad el elemento más fuerte de su centralidad. La implantación del Sistema Integrado de Transporte y de los terminales de autobuses lo transformó en un punto de convergencia y dispersión de líneas de autobuses. Otro elemento importante es la presencia del comercio y servicios. El comercio, tanto minorista como mayorista, se encuentra disperso por las principales avenidas, aunque se identifique mayor cantidad de establecimientos en el centro del barrio. Entre los servicios, se destacan los de educación y salud. El análisis de los equipamientos de salud reveló que la atracción de ellos extrapola los límites de Fortaleza. La constitución de una centralidad tiene impacto directo en la vivienda, pues valora el suelo, ocasionando fragmentación y segregación. Asistimos en los últimos años, con la llegada de condominios verticales, al crecimiento de chabolas, a la diversificación del contenido social y a la segregación. El análisis del movimiento de la centralidad permitió el entendimiento de las condiciones que produjeron una ciudad monocéntrica hasta la década de 1970 y, en los decenios siguientes, una forma policéntrica. En menor proporción, ese movimiento fue utilizado para comprender los conflictos alrededor del Terminal de Parangaba. La investigación reveló, aun, que la producción de esos nuevos puntos de acumulación y de atracción de flujos, definidos como centralidades, surgen como alternativa a la reproducción del capital, pues permiten el consumo de nuevos signos urbanos.

Palabras-llaves: Fragmentación, centralidad y Parangaba.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – O Centro e a Estrutura urbana de Fortaleza	30
FIGURA 2 – Estação de Parangaba em 1900.....	60
FIGURA 3 – Planta de Arruamento da Povoação de Arronches em 1841.....	62
FIGURA 4 – Estrada Fortaleza – Parangaba em 1932.....	64
FIGURA 5 – Caminhão Misto: Chevrolet – Ano 1959.....	65
FIGURA 6 – Planta de Silva Paulet (1818).....	99
FIGURA 7 - Mapa do sistema de transporte por ônibus.....	107
FIGURA 8 – Corredores de Integração.....	115
FIGURA 9 – Apartamento de 52 m ² no Montreal Residence.....	129
FIGURA 10 - Apartamento de 43 m ² no Montreal Residence.....	129
FIGURA 11 – Condomínio Barcelona.....	133
FIGURA 12 - Atlanta Residencial.....	133
FIGURA 13 – Montreal Residence.....	133
FIGURA 14 – Área em torno do Terminal da Parangaba.....	142
FIGURA 15 – Circulação em torno do Terminal de Parangaba até março de 2005.....	143
FIGURA 15 – Circulação em torno do Terminal da Parangaba a partir de março de 2005.....	145

LISTA DE FOTOS

FOTO 1 - Parte interna do Mercado Central de Parangaba.....	80
FOTO 2 – Ruínas da Usina Everest.....	80
FOTO 3 - Cadastro dos feirantes de Parangaba pela SER IV.....	85
FOTO 4 – Colégio Lourenço Filho.....	87
FOTO 5 – Colégio Evolutivo.....	87
FOTO 6 – Bradesco localizado na Rua Sete de Setembro.....	88
FOTO 7 – Lagoa de Parangaba.....	91
FOTO 8 - Restaurante popular – Mesa do povo.....	92
FOTO 9 – Verticalização ao longo da Avenida João Pessoa.....	94
FOTO 10 - Igreja Matriz Bom Jesus dos Aflitos.....	95
FOTO 11 – Chácara na Rua Cônego de Castro.....	122
FOTO 12 – Favela Vila Nova.....	124
FOTO 13 – Ocupação em torno da lagoa.....	125
FOTO 14 – Residencial Ilha de Vera Cruz.....	127
FOTO 15 – Condomínio Everest.....	127

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 – Centralidades em Fortaleza.....	52
MAPA 2 – Localização.....	74
MAPA 3 – Uso e ocupação do solo.....	78
MAPA 4 – Sistema viário	114
MAPA 5 – Acessibilidade na área da Estação Parangaba.....	117
MAPA 6 – A fragmentação da Parangaba.....	120

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - População do Município de Fortaleza – 1890 a 2000.....	28
TABELA 2 – Centralidades em Fortaleza – 2004.....	51
TABELA 3 – Horários da Companhia Ferro Carril de Parangaba – 1903.....	63
TABELA 4 – Aspectos Demográficos de Fortaleza e Regional IV – 2000.....	75
TABELA 5 – Praças em Parangaba – 2006.....	89
TABELA 6 - Corredores de Transporte Coletivo de Fortaleza (CE) – 2003.....	101
TABELA 7 – Demanda diária de passageiros por canal de transporte – 1990.....	105
TABELA 8 - Números do Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza – 2006	109
TABELA 9 - Linhas de ônibus e sua relação com o Centro – 1990 e 2006.....	111
TABELA 10 – Empreendimentos imobiliários na “região” de Parangaba - 2006...	130
TABELA 11 - Equipamentos de saúde em Parangaba – 2006.....	135
TABELA 12 - Números do Terminal de Integração da Parangaba – 2006.....	140

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2 A FRAGMENTAÇÃO DO URBANO E A FORMAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM FORTALEZA.....	21
2.1 Fortaleza e a fragmentação do urbano.....	22
2.2 Novas centralidades em Fortaleza.....	36
2.3 De Porangaba a Parangaba: a produção de uma centralidade.....	56
3 A CENTRALIDADE DA PARANGABA.....	73
3.1 Formas de apropriação do espaço.....	77
3.2 Acessibilidade e centralidade.....	98
3.2.1 O sistema viário de Fortaleza e a descentralização comercial.....	99
3.2.2 O SIT e a descentralização do transporte em Fortaleza.....	104
3.2.3 Formas de acessibilidade.....	112
3.3 A transformação no espaço da moradia: do bairro aos fragmentos.....	118
3.3.1 Novas formas de moradia.....	128
3.4 Equipamentos de saúde e centralidade.....	135
3.5 A Centralidade em movimento.....	139
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	148
BIBLIOGRAFIA.....	151
APÊNDICE.....	160

1 INTRODUÇÃO

A formação da centralidade de Parangaba mediante a fragmentação de Fortaleza a partir de 1970 é o objeto central da presente dissertação. A Cidade, nessa década, mantinha-se monocêntrica por excelência, apoiada nos tradicionais corredores radiais. O processo de implosão/explosão responsável pelo surgimento de uma forma fragmentada e dispersa já aparecia como virtualidade. A implosão/explosão de Fortaleza pode ser entendida a partir da relação entre a industrialização e a urbanização, bem como desde fatores específicos da sua formação espacial.

A urbanização brasileira, fruto de uma concentração industrial nas capitais, assumiu maiores proporções a partir da segunda metade do século XX, resultando num crescimento desordenado das áreas urbanas. Nas cidades, a expansão do tecido urbano provocada em grande parte pelo Poder público, mediante a implantação de grandes conjuntos habitacionais na periferia, forçou a saída da classe de baixo poder aquisitivo das áreas centrais e o fortalecimento da coroa urbana metropolitana como o lugar dos excluídos, repercutindo num menor grau de inserção dos moradores da periferia no conjunto da Cidade e na vida urbana. A dificuldade nos deslocamentos impedia que estes participassem efetivamente da vida urbana, restando-lhes apenas a vida familiar.

O surgimento de subcentros para atender as demandas da classe de melhor poder aquisitivo, a qual se retirou das áreas centrais, também foi responsável pela expansão do tecido urbano. Esses dois fatores foram apenas alguns dos que contribuíram para a fragmentação da Cidade, o que se inicia com o grande “boom” do setor secundário no Brasil a partir de 1950. Nesse período, a industrialização brasileira intensifica-se. Ainda que concentrada no sudeste do País, ela induz uma rápida urbanização e produz nova rede urbana nacional. As cidades das demais regiões, especialmente as capitais, se transformam em grandes centros de redistribuição de produtos industrializados e pontos coletores da produção agrícola de suas respectivas áreas de influência. Fortaleza é um exemplo típico dessa situação, pois o setor

secundário nunca teve um papel tão expressivo na economia e o papel assumido pelo setor de comércio e serviços justifica em parte seu crescimento (SILVA, 2004). Embora a industrialização seja a indutora da urbanização de forma geral, outras razões devem ser apontadas em virtude da formação espacial de cada lugar.

Até a primeira metade do século XIX, Fortaleza tinha expressão urbana diminuta, sendo inferior aos centros interioranos de Aracati, Icó, Sobral e Crato. A Aracati, em razão do desenvolvimento da indústria da carne de sol (charqueadas) e a da presença do pequeno porto, cabia o comando da faixa litorânea. A vila de Icó foi considerada, até o século XIX, como principal cidade do sertão do Ceará, ponto de passagem obrigatório dos fluxos comerciais entre Pernambuco, Paraíba, Bahia e Piauí. Em decorrência da sua localização, cabia a Icó o comando do sertão jaguaribano. Sobral se destacava pela exportação de carnes e couros e sua área de influência abrangia o vale do Acaraú e a região da Ibiapaba. Crato, localizado no sul do Ceará, em função das suas condições climáticas, desenvolveu o cultivo da cana-de-açúcar e sua influência abrangia todo o Cariri (SOUZA, 2005).

As maiores taxas de crescimento de Fortaleza começaram a ser registradas a partir do final do século XIX, quando o Ceará entrou na Divisão Internacional do Trabalho – DIT como exportador de algodão, atendendo às necessidades da industrialização inglesa. A grande procura pelo algodão cearense decorreu da suspensão temporária da demanda do algodão norte-americano para a Europa, causada pela eclosão da Guerra de Secessão nos EUA.¹ A entrada da Província na DIT repercutiu diretamente sobre sua capital. A adoção de medidas de cunho político e a implantação das inovações técnicas (transportes, telecomunicações, eletrificação e outras) fortaleceram a sua função portuária e os demais misteres urbanos, acentuando a centralidade da Capital em detrimento das demais cidades cearenses.

¹ A Guerra de Secessão ocorreu nos Estados Unidos da América entre 1861 e 1865. Consistiu na luta entre os estados do sul e do norte. O sul era caracterizado pela presença do latifúndio, trabalho escravo e economia dependente da exportação de produtos da agropecuária. O norte passava por um período de expansão econômica graças à industrialização, à proteção ao mercado interno e à mão-de-obra livre e assalariada.

Com o início do Segundo Reinado no Brasil, em 1840, há uma mudança na organização política do País. O novo governo, sob forte pressão da classe dominante, adotou medidas de cunho político-administrativo² que visavam à centralização do poder no Estado-Nação e o combate à precária autonomia das províncias. A partir dessas medidas, o presidente de Província se tornou ali o agente do poder central na gestão dos assuntos político-administrativos, econômicos e judiciários. A centralização na figura do presidente resultou no esvaziamento do poder das municipalidades e, como esse agente estava sediado na Capital, todo o crescimento econômico da Província resultava em benefício de Fortaleza. Outra importante medida foi a redução de 50% nas tarifas alfandegárias dos produtos exportados a partir do porto de Fortaleza (LEMENHE, 1991).

A construção do sistema ferroviário ligando Fortaleza ao sertão, a partir de 1873, propiciou a expansão da área de influência da Capital sobre as áreas produtoras de algodão. A implantação da ferrovia desestruturou a hierarquia urbana cearense, pois as cidades, dependentes das vias de penetração natural (os rios) e das estradas antigas, cederam lugar àquelas mais próximas dos centros de produção do algodão e beneficiadas pela presença da ferrovia.

Todas essas medidas contribuíram para que a exportação de algodão cearense fosse feita exclusivamente pelo porto da Capital. O monopólio da exportação do algodão permitiu a Fortaleza o desenvolvimento do comércio, a acumulação de capital e a implementação de serviços urbanos. Diante do crescimento econômico da Cidade como principal entreposto comercial da Província, reformas urbanas³ foram realizadas pelo Poder público com o intuito de alinhar a Cidade aos padrões de civilização importados da Europa. Dentre essas reformas, destaca-se o plano urbanístico de Adolfo Herbster, em 1875.⁴

² Lei Interpretativa do Ato Adicional (1840), Reforma do Código de Processos (1841) e recriação do Conselho do Estado e do Poder Moderador (1843). (LEMENHE, 1991).

³ Para maior aprofundamento sobre as reformas urbanas em Fortaleza no século XIX ver: Ponte (2004).

⁴ O plano de Adolfo Herbster atualizava o sistema de traçado urbano na forma de xadrez, esboçado por Silva Paulet para Cidade em 1818. O plano estendia o alinhamento das ruas até os subúrbios, corrigindo becos e vias sinuosas. Esse traçado retilíneo conferia agilidade ao fluxo de pedestres, carros e mercadorias. (IBID, p.166).

No final dos anos de 1870, o Ceará foi atingido por longa estiagem que desestabilizou a sua economia, causando a migração e a concentração demográfica na Fortaleza, pois esta oferecia maior apoio aos retirantes em razão da proximidade com o Poder público. Há registros de períodos de estiagem no Ceará desde as primeiras tentativas de colonização⁵, entretanto a seca era muito mais um problema natural do que social. Nos tempos de escassez de chuva, os sertanejos migravam para áreas mais úmidas da periferia do semi-árido e com o retorno das chuvas, voltavam aos seus locais de origem. A partir do século XIX, o estado da população rural cearense se agravou em virtude de dois fatores: valorização das terras como bem econômico, provocada pela criação da Lei de Terras⁶ e avanço da cultura algodoeira por toda Província (NEVES, 2004). Esses dois indicadores contribuíram para concentração da estrutura fundiária e degradação das condições de vida no campo.

Com o fim da quadra de estiagem, houve aumento do adensamento populacional e, conseqüentemente, maior intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e veículos. A Cidade começava a se expandir, acompanhando as estradas de caminho⁷ para o interior. No início do século XX, Fortaleza transforma-se no principal centro econômico cearense, drenando toda a riqueza produzida, como também o excedente da população rural. O início do século é marcado pelo aumento dos conflitos, tensões, greves e aglomerações no Centro da urbe. Em virtude desses fatores, a elite, residente no Centro, se transfere em 1920 para Jacarecanga (primeiro bairro elegante de Fortaleza). A seguir viriam Praia de Iracema (anos 1930/40) e Aldeota (anos 1940/50), áreas ocupadas pela elite, acentuando a divisão da Cidade entre ricos e pobres.

⁵ Pero Coelho, em 1603, construiu um forte na Barra do Ceará e no seu entorno surgiu uma pequena localidade chamada Nova Lisboa, entretanto essa primeira tentativa de colonização do Ceará fracassou, em razão das grandes secas que assolaram a nossa região (SILVA, 1992).

⁶ A partir da criação dessa lei em 1850, todas as terras devolutas só poderiam ser apropriadas mediante a compra e venda e que o governo destinaria os rendimentos obtidos nessas transações para financiar vinda de colonos da Europa. Eram consideradas terras devolutas todas aquelas que não estavam sob os cuidados do Poder público em todas as suas instâncias (nacional, provincial ou municipal) e aquelas que não pertenciam a nenhum particular, sejam estas concedidas por sesmarias ou ocupadas por posse (SILVA, 1984).

⁷ Os principais caminhos de ligação de Fortaleza com o interior eram: Estrada de Jacarecanga, Estrada de Soure, Estrada de Arronches e Estrada do Aquiraz.

Nos anos 1950, a área de influência de Fortaleza abrange todo o Estado do Ceará e também parte dos estados vizinhos, regiões de Parnaíba (PI) e de Mossoró (RN). As exportações, antes voltadas para o mercado externo, começam a ter como destino também a região Sudeste do País. O crescimento da Capital e a falta de investimentos no interior do Estado implicam uma atração sobre a população rural. Os deslocamentos campo-cidade se intensificam nos períodos de seca prolongada e durante as crises da agricultura tradicional. O crescimento urbano implicou o aumento da pobreza urbana. Intensifica-se a demanda por moradia, a valorização do solo urbano e o número de favelas.

O crescimento de Fortaleza foi favorecido nos anos de 1960, por políticas públicas que privilegiavam o modelo urbano-industrial de desenvolvimento. Dentre elas, a criação da SUDENE (1959), do Distrito Industrial de Fortaleza (1964) e do Banco Nacional da Habitação (1964) e a construção de casas populares. A degradação das condições de vida no campo, com a implantação do Estatuto do Trabalhador Rural⁸ e a possibilidade de emprego na Capital, contribuíram para o aumento das migrações.

O disciplinamento do espaço da Capital aparecia como necessidade, pois o seu crescimento desordenado contrariava a imagem de cidade moderna, progressista e civilizada, difundida naquele período. Em 1963, foi elaborado o Plano Diretor de Fortaleza, de Hélio Modesto. Ele foi baseado nos princípios da Carta de Atenas⁹, ou seja, agrupamento das funções urbanas nos locais mais adequados ao funcionamento de cada uma e do conjunto. Esse plano propunha normas que objetivavam ativar numerosos centros de bairros em forma retangular, quadrada ou circular, de modo a constituir pólos de atração para as populações respectivas. Na maioria dos bairros,

⁸ A implantação do Estatuto do Trabalhador Rural em 1964 concedendo aos trabalhadores os mesmos direitos trabalhistas dos urbanos aumentou o êxodo rural, já que muitos proprietários dispensaram seus trabalhadores por não suportar as novas despesas ou não querer pagá-las.

⁹ A Carta de Atenas foi elaborada em 1933 por um grupo internacional de arquitetos durante o IV Congresso do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. A primeira publicação oficial coube aos Anais Técnicos, órgão oficial da Câmara Técnica de Atenas, que publicou em novembro de 1933. Por outro lado, as conclusões dos trabalhos foram organizadas e anonimamente publicadas por Le Corbusier em 1941, sob o título de “A Carta de Atenas”. A Carta de Atenas sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista, também chamado de Urbanismo Funcionalista. De acordo com esse modelo de urbanismo, a cidade deveria ser organizada para satisfazer quatro necessidades básicas: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. (LE CORBUSIER, 1989).

entretanto, a área comercial assumiu a forma dispersa e linear, acompanhando as vias de tráfego intenso.

Nos anos de 1970, Fortaleza se consolidou como metrópole regional e a sua centralidade atentava contra a própria Cidade, pois atraía cada vez mais pessoas. Seu crescimento demográfico causou uma expansão da sua malha urbana e extensão da periferia. Os principais corredores radiais¹⁰ de conexão do centro com sua área de influência macrorregional orientaram a expansão da Cidade. A descentralização comercial na cidade ainda era embrionária e não nucleada, dispersa por esses corredores e suas tangenciais, contrariando as normas de zoneamento do Plano Hélio Modesto. Nesse período, os bairros da Aldeota, Montese, Parangaba e Messejana despontavam como concentrações comerciais, atendendo, é claro, a públicos diferenciados.

A partir do final dos anos de 1980, o desafio tanto do governo do Estado quanto da Prefeitura Municipal e até mesmo da iniciativa privada é substituir a imagem de cidade pobre e atrasada, que recebe os flagelados da seca, pela de cidade moderna que atrai turistas¹¹. Na elaboração dessa imagem, as administrações estadual e municipal disputam territórios onde possam realizar intervenções urbanísticas e com isso garantir vitória política. O grupo que controla o Governo estadual chegou ao poder em 1987, iniciando um novo ciclo na política cearense, conhecido como os “governos das mudanças¹²”. As administrações mudancistas são caracterizadas por uma política de atração de investimentos e implantação de grandes obras no espaço urbano com

¹⁰ Os principais corredores radiais de Fortaleza são: Avenida Bezerra de Menezes/ Mister Hull, Avenida Osório de Paiva/ Augusto dos Anjos/ José Bastos/ Carapinima, Avenida Godofredo Maciel, João Pessoa/ Universidade e Aguanambi/ Visconde do Rio Branco.

¹¹ Para maior aprofundamento sobre a mudança da imagem de Fortaleza ver: Dantas (2002a, 2002b), Gondim (2006) e Silva (2000).

¹² A opção de usar governos das mudanças em vez de governo (no singular) é uma tentativa de esclarecer para o leitor que embora os governadores em suas gestões – Tasso Jereissati (1987 - 1990, 1995 -1998, 1998 -2002), Ciro Gomes (1991-1994) e Lúcio Alcântara (2002 -) - compartilhando de uma forma similar de administrar e provenientes do mesmo partido (PSDB), com exceção de Tasso Jereissati, eleito em sua primeira gestão pelo PMDB, ingressando posteriormente no recém-criado PSDB (1988), apresentaram diferenças de estilo de administração. Gondim (2002), comparando as gestões de Tasso (1987-1990) e Ciro (1991-1994), esclarece que o primeiro gestor encarnou com maior propriedade a autoridade burocrática, ou seja, maior preocupação com o desempenho eficiente da máquina governamental no seu dia-a-dia e exercício impessoal de sua autoridade. Já o segundo optou por obras de impacto, típicas de autoridade carismática; obras apresentadas como um ato de heroísmo, típico de um líder carismático.

impacto regional ou metropolitano¹³. Nos anos de 1990, chega ao Poder público municipal o grupo liderado por Juraci Magalhães¹⁴. As administrações de Juraci foram marcadas também por obras de impacto (viadutos, implantação do Sistema Integrado de Transporte, remodelação do Instituto Dr. José Frota, reforma da Praça do Ferreira e construção do calçadão ao longo da Praia de Iracema).

Essas intervenções urbanísticas realizadas pelas administrações estadual e municipal contribuíram para atração de empreendimentos industriais, comerciais e de serviços. As indústrias, em busca dos incentivos fiscais oferecidos pelo Governo do estado, optaram pelos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza (R.M.F.). Os novos equipamentos comerciais, principalmente as franquias¹⁵ e *shopping centers*, instalaram-se em vários pontos da Cidade. O setor de serviços, fortalecido pela chegada de empreendimentos turísticos nacionais e estrangeiros, concentrou-se em Fortaleza. A pulverização dessas atividades resultou numa forma urbana descentralizada e fragmentada, na qual os fragmentos mais se justapõem do que se articulam. A descentralização e a subcentralização dos equipamentos de comércio e serviços distantes do centro histórico produziram novas centralidades: Aldeota, Alagadiço São Gerardo, Antônio Bezerra, Barra do Ceará, Messejana, Montese, Parangaba e Seis Bocas.

Outro importante elemento no enfraquecimento da centralidade do núcleo histórico de Fortaleza foi a implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT), no início dos anos de 1990. Apoiado no modal ônibus, estruturado num sistema tronco/alimentador com terminais de integração (Antônio Bezerra, Conjunto Ceará, Lagoa, Messejana, Parangaba, Papicu e Siqueira) e tarifa única, o SIT não implantou

¹³ Implantação da rede de esgotamento sanitário em 1993 (SANEAR), construção do Aeroporto Internacional Pinto Martins e do Espaço Cultural Dragão do Mar em 1998 e, em fase de implantação, o Trem Metropolitano de Fortaleza – METROFOR.

¹⁴ As gestões lideradas por Juraci Magalhães (PL) comandaram a Prefeitura Municipal de Fortaleza por 14 anos (1990-2004). Iniciaram-se em 1990, quando Juraci (na época PMDB), vice-prefeito eleito em 1988 na chapa de Ciro Gomes, assumiu o cargo, quando este último se candidatou a governador em 1990. As gestões que se sucederam a primeira foram: Antônio Cambraia (1993-1996) e Juraci Magalhães (1997-2000 e 2001-2004).

¹⁵ Franquia empresarial é o sistema pelo qual um franqueador cede ao franqueado o direito de uso de marca ou patente, associado ao direito de distribuição exclusiva ou semi-exclusiva de produtos ou serviços e, eventualmente, também ao direito de uso de tecnologia de implantação e administração de negócio ou sistema operacional desenvolvidos ou detidos pelo franqueador, mediante remuneração direta ou indireta, sem que, no entanto, fique caracterizado vínculo empregatício. (Lei nº 8.955/94).

nenhum terminal de integração na área central. Historicamente, o Centro foi o local de concentração e dispersão dos transportes urbanos e intermunicipais, entretanto o critério utilizado para localização dos terminais de transportes urbanos foi a presença dos principais corredores de transporte coletivo (avenida Bezerra de Menezes/ Mr. Hull, Avenida Osório de Paiva/ José Bastos/ Carapinima, avenida Godofredo Maciel/ João Pessoa/ Universidade, BR 116/ Aguanambi/ Visconde do Rio Branco e avenida Santos Dumont).

No bairro da Parangaba, foram implantados dois terminais de transportes coletivos (Lagoa e Parangaba), contribuindo para o fortalecimento da sua centralidade, pois o lugar se transformou num importante ponto de convergência dos ônibus que atendem ao setor sudoeste da Cidade, confirmando de vez o seu papel de lugar de passagem dentro da malha urbana. Outros equipamentos reforçam a polaridade do bairro: Hospital Frotinha, de Parangaba (Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira), Instituto de Medicina Infantil, o núcleo comercial e o pólo de lazer do bairro.

Parangaba está situada na porção sudoeste. Na divisão oficial da Prefeitura de Fortaleza, o bairro compõe a Regional IV. Na divisão da cidade em distritos, realizada pelo IBGE, faz parte do Distrito de mesmo nome¹⁶. O bairro, localizado entre importantes eixos de circulação da Cidade¹⁷, possui o uso do solo bastante variado.

Esta pesquisa analisa a fragmentação de Fortaleza e a formação de novas centralidades na Cidade, destacando a do bairro da Parangaba. Discutimos o papel do Sistema Integrado de Transporte no enfraquecimento da centralidade do centro histórico e fortalecimento das centralidades periféricas. Além disso, identificamos os principais problemas acarretados pela centralidade na área central do bairro.

¹⁶ De acordo com a divisão oficial da Prefeitura Municipal de Fortaleza, os bairros Parangaba, Demócrito Rocha, Panamericano, Couto Fernandes, Benfica, Damas, Montese, Itaoca, Jardim América, Bom Futuro, Parreão, José Bonifácio, Fátima, Vila União, Aeroporto (Base Aérea), Serrinha, Itaperi, Dendê e Vila Pery compõem a Regional IV. Já de acordo com a divisão do IBGE, o bairro integra o Distrito da Parangaba. O Distrito da Parangaba é composto pelos bairros: Parangaba, Pici, Bela Vista, Panamericano, Couto Fernandes, Demócrito Rocha, Jóquei Clube, Vila Pery, Montese, Itaoca, Itaperi, Serrinha, Vila União, Aeroporto, Alto da Balança, Aerolândia, Dias Macedo, Castelão e Mata Galinha.

¹⁷ O bairro está localizado entre as avenidas José Bastos, ao oeste, e Godofredo Maciel ao leste. Além dessas, o bairro é cortado pelas avenidas João Pessoa e Osório de Paiva (sentido norte/ sul) e avenida Dedé Brasil (leste/ oeste).

Para nós, Parangaba tem gosto de batata frita e sempre nos lembra a música “As rosas não falam” do sambista Cartola. Às sextas-feiras, costumávamos ir à Churrascaria Ideal, enquanto nossos parentes (mãe e tia) pediam sempre a mesma música (As rosas não falam) ao seresteiro. Nós e o primo “devorávamos” pratos de batata frita e jogávamos videogame. A partir de 1995, a Parangaba apareceu noutra contexto em nossa vida, pois a mudança da nossa família para o bairro Itaperi nos impôs a condição de usuário do Terminal de Integração da Parangaba. No que diz respeito às condições de conexão com os demais bairros da Cidade, o Itaperi depende dos terminais urbanos em Parangaba.

Na graduação, já estávamos envolvido com pesquisas sobre as questões urbanas, em virtude da nossa participação no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR), como bolsista de iniciação científica. As discussões e os trabalhos de campo orientados pelos professores nos ajudaram na reflexão sobre nossas práticas cotidianas. No momento de seleção do Mestrado, optamos por um projeto que discutia os Impactos de Vizinhança do Terminal da Parangaba, entretanto, redefinimos a pesquisa durante o período em que cursamos as disciplinas ofertadas pelo curso de Mestrado.

Diante da reconfiguração da centralidade intra-urbana em Fortaleza, surgiram alguns questionamentos que indicaram o caminho a ser percorrido. As centralidades resultam da implosão/explosão da Cidade? Quais são os fatores responsáveis pela fragmentação de Fortaleza? Parangaba, como bairro, exerce uma centralidade capaz de lhe atribuir a condição de pólo urbano periférico? Os engarrafamentos em torno do Terminal de Parangaba podem ser considerados problemas ligados à expressão da centralidade do bairro?

O encontro com a obra lefebvriana nos forçou a repensar os conceitos trabalhados, pois estes não davam conta da problemática que tentávamos entender. Os conceitos de fragmentação, centralidade e tecido urbano, bem como as análises sobre a implosão-explosão das cidades e a dialética da centralidade, discutidos por Henry Lefebvre (2001, 2004), nos ajudaram na compreensão teórica do objeto de estudo. Os

trabalhos desenvolvidos por Souza (1978), Costa (1988), Dantas (1995) e Silva (1992) contribuíram para o entendimento de Fortaleza.

Com relação à metodologia operacional, foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental, consultados os bancos de dissertações e teses da UFC e UECE, levantados dados em órgãos oficiais (PMF, IBGE, ETTUSA) e procedido a trabalho de campo com a realização de 20 entrevistas.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos, o segundo dos quais – após esta introdução, que é o primeiro – está dividido em três partes. Faz uma análise da fragmentação de Fortaleza, da formação de novas centralidades na Cidade e das condições históricas que propiciaram o surgimento de uma centralidade em Parangaba. Para tanto, foi necessário discutir na primeira parte os conceitos de cidade fragmentada, os principais fatores que levaram ao surgimento de uma cidade descontínua e fragmentada e as novas relações centro-periferia. Na segunda, a análise histórica da fuga das funções do Centro para outros bairros contribuiu para a compreensão da policentralidade e na deterioração teórica e prática do Centro. A terceira faz breve recuperação da história de Parangaba.

O terceiro capítulo discute Parangaba como uma nova centralidade. O segmento está estruturado em cinco partes. A primeira apresenta as diversas formas de apropriação do espaço; a segunda destaca a relação entre acessibilidade e centralidade; a terceira, a fragmentação do espaço da moradia; a quarta, a centralidade dos equipamentos de saúde; e a última enfoca o movimento da centralidade, ou seja, os problemas enfrentados em virtude do seu poder de atração. Seguem-se as Considerações Finais, constituintes do último segmento.

A fragmentação e a policentralidade são fenômenos que caracterizam as atuais metrópoles, formas resultantes da urbanização generalizada da sociedade, e de um espaço que se reproduz como valor de troca. A fragmentação está presente tanto num plano físico com o parcelamento acelerado do solo como no social com o aumento da segregação.

2 A FRAGMENTAÇÃO DO URBANO E A FORMAÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES EM FORTALEZA

O objetivo desse capítulo é realizar uma discussão sobre os fatores responsáveis pela fragmentação do urbano e da Cidade e como acontece, a partir dessa dinâmica, uma reconfiguração da centralidade intra-urbana em Fortaleza. Objetiva ainda discutir a formação das novas centralidades, destacando o surgimento de uma centralidade no bairro da Parangaba.

As transformações no Centro e na periferia são resultantes da implosão-explosão da Cidade, ou seja, a extensão do fenômeno urbano sobre grande parte do território em virtude da enorme concentração (de pessoas, atividades, riquezas, coisas e objetos, instrumentos, meios e pensamentos) na realidade urbana. Ao mesmo tempo, ainda, muitos núcleos urbanos antigos se deterioram ou explodem. As pessoas se deslocam para a periferia e os centros são abandonados para os “pobres” (LEFEBVRE, 2001; 2004).

Para explicar esse decurso de implosão-explosão, responsável pela fragmentação da Cidade e da realidade urbana, Lefebvre trabalha com o processo geral responsável pela urbanização. O autor destaca a industrialização como ponto de partida para essa discussão, apesar da cidade preexistir ao tempo industrial. A industrialização é vista como um ror de transformações radicais de ordem social, econômica e política. Entender a urbanização a partir do desenvolvimento industrial é procurar compreender o próprio desenvolvimento do capitalismo. Apesar de a industrialização ser o principal indutor da urbanização de Fortaleza, outros fatores, em virtude da formação espacial da Cidade¹⁸ serão apresentados e discutidos.

Spósito (2004), a partir da teoria lefebvriana, destaca a descontinuidade do tecido urbano como responsável pela fragmentação da cidade e da realidade urbana. É

¹⁸ Modo de produção, formação social, espaço são categorias interdependentes. O modo de produção é a unidade, a formação econômica e social, a especificidade e os dois só se tornam concretos sobre uma base territorial historicamente determinada, ou seja, o espaço (SANTOS, 2005).

importante evidenciar que todos os fatores apontados por ela são resultantes da industrialização, ou seja, dos sistemas de valores trazidos pela sociedade industrial.

1.1 Fortaleza e a fragmentação do urbano

A industrialização é sem dúvida o principal motor da urbanização. A cidade é condição necessária para instalação da indústria, pois “tal como a fábrica concentra os meios de produção num pequeno espaço: ferramentas, matérias-primas e mão-de-obra” (LEFEBVRE, 2001, p.8). A industrialização e os sistemas de objetos e valores trazidos pela sociedade industrial tais como a generalização da mercadoria, entretanto, fragmentam a cidade e a realidade urbana.

Com relação ao que se entende por cidade fragmentada, Salgueiro (1998, p. 39) a define como “uma organização territorial marcada pela existência de enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura socioespacial que os cerca. A fragmentação traduz o aumento intenso da diferença e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios”.

A cidade fragmentada é caracterizada principalmente pela ausência de relações entre os seus vários territórios. Essa nova forma urbana só pode ser entendida a partir da generalização da terra urbana como mercadoria, em que o acesso desigual ao solo urbano conduz à segregação. O urbano como forma e realidade nada tem de harmonioso, pois ele reúne os conflitos, principalmente os de classes. Enquanto isso, a segregação pode ser concebida como oposição ao urbano, pois tenta resolver os conflitos de classe separando-as e desagregando os laços sociais (LEFEBVRE, 2004). A fragmentação no plano físico territorial é fruto da fragmentação socioeconômica.

O conceito de fragmentação da cidade não exclui o de fragmentação do urbano, na medida em que estão imbricados. A dificuldade de diferenciá-los advém da crise teórica dos conceitos de cidade e urbano. O conceito de cidade em uso, compõe-se de fatos, representações e imagens da cidade pré-industrial, ou seja, uma realidade

em transformação. O núcleo urbano (parte essencial da imagem e do conceito da cidade), apesar de estar deteriorado, ainda não desapareceu nem cedeu lugar a uma realidade nova e bem definida. O urbano (a vida urbana e a vida da sociedade urbana) encontra-se em decurso de constituição, definindo-se como realidade inacabada (LEFEBVRE, 2001; 2004).

Os territórios e as inúmeras territorialidades urbanas¹⁹ devem ser entendidos a partir da extensão do tecido urbano²⁰, da perda do sentimento de união da cidade e de um certo esgotamento do centro como lugar de encontro de todos e da apropriação desses inúmeros fragmentos por grupos sociais que se diferenciam uns dos outros, principalmente, porém não exclusivamente, pela sua condição social.

A cidade fragmentada é caracterizada também pelo rompimento da continuidade centro-periferia, ou seja, é o fim das cidades mononucleares, caracterizadas pela hiperconcentração dos serviços, dos equipamentos e infra-estruturas na área central, em virtude da multiplicação de atividades que originam novas centralidades na periferia (SALGUEIRO, 1998). Em função dos novos padrões de mobilidade, a área tradicional perde a exclusividade como principal ponto de venda da cidade, acentuando a disputa por clientes entre os novos pólos de comércio e serviços e o centro tradicional. A centralidade tradicional constituída ao longo da história

¹⁹ Território é um espaço definido e delimitado por e a partir das relações de poder, porém é, antes de tudo, relações sociais projetadas em um espaço do que um espaço concreto em si. Pode ser estável ou instável, podendo formar-se e dissolver em rápido intervalo de tempo, podendo ter existência regular ou periódica, ser contínuo ou não, conter um poder exclusivo ou não (SOUZA, 1995).

As territorialidades trazem implícito um forte significado de pertença do grupo a uma porção do espaço, que muitas vezes se expressa por modos específicos de comportamento. Ao mesmo tempo, essas relações indivíduo-território servem como uma forma de comunicação de limites e códigos comportamentais aos indivíduos que não compartilham dos mesmos interesses e expectativas (CAMPOS, 1999).

²⁰ O tecido urbano pode ser descrito utilizando o conceito de ecossistema (sic), unidade coerente constituída ao redor de uma ou várias cidades, antigas ou recentes. [...]. Com efeito, o interesse do "tecido urbano" não se limita à sua morfologia. Ele é o suporte de um "modo de viver" mais ou menos intenso e degradado: a sociedade urbana. [...]. Semelhante modo de viver comporta sistema de objetos e sistema de valores. Os mais conhecidos dentre os elementos do sistema urbano de objetos são a água, a eletricidade, o gás (butano nos campos) que não deixam de se fazer acompanhar pelo carro, pela televisão, pelos utensílios de plástico, pelo mobiliário moderno, o que comporta novas exigências no que diz respeito aos "serviços". Entre os elementos do sistema de valores, indicamos os lazeres (danças, canções), os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade. E também as preocupações com a segurança, [...], em suma uma racionalidade divulgada pela cidade (LEFEBVRE, 2001, p. 11-12).

e reforçada pela implantação rígida dos transportes sobre trilhos implode com a expansão do automóvel.

[...] a criação de “novas centralidades” contribuindo para lançar as bases de uma estrutura policêntrica de territórios ligados em rede à custa da perda da importância do centro tradicional e da estrutura monocêntrica de base hierárquica, ao mesmo tempo em que favorece a proliferação de implantações de tipo pontual (centros comerciais, condomínios de luxo, grandes edifícios de escritórios, conjuntos de habitação social, parques temáticos), isoladas, ou no seio de territórios com outro uso, que adquirem grande visibilidade e se opõem à organização tradicional em manchas homogêneas. Representam a reapropriação da centralidade por atividades e grupos sociais de maior poder econômico que se vêm justapor ao tecido preexistente e introduzem rupturas bruscas entre os territórios ocupados pelos vários grupos e organização que embora sejam contíguos não apresentam qualquer continuidade (SALGUEIRO, 1998, p. 42).

A implosão do modelo tradicional centro-periferia é causada inicialmente pelo deslocamento das funções antes exercidas exclusivamente pelo centro em direção as classes mais abastadas da cidade. A fuga das atividades consideradas essenciais ao modo de vida urbano, tais como os hipermercados, lavanderias, videoclubes, restaurantes, escritórios de advocacia, clínicas médicas, lojas, butiques, *shopping centers*, cinemas, bancos, repartições públicas, e até mesmo os seus locais de trabalho, permitem que a elite abandone o centro de vez e com isso inicie a deterioração prática dessa área. A “deterioração prática” do centro corresponde, portanto, ao abandono do centro pelas camadas de alta renda e em sua tomada pelas camadas populares (VILLAÇA, 1998).

A desconcentração ou descentralização da função comercial conduz à criação de centros de troca periféricos, servindo às áreas urbanas determinadas, ou aproveitando-se de uma situação na rede de fluxos cotidianos da metrópole. A descentralização da função comercial do centro redefine a função deste na cidade, tornando-se o foco varejista e de serviços para segmentos sociais de níveis de renda mais baixos (CASTELLS, 1983).

Essa desconcentração ou descentralização deve ser entendida também a partir da transformação no regime de acumulação capitalista, ou seja, a passagem do fordismo para flexibilização²¹. A flexibilidade em técnicas de produção, mercados de trabalho e nichos de consumo produziu uma cidade fragmentada, dispersa, formada por heterotopias²², onde imperam a proximidade física e a distância social.

É importante destacar a transformação no papel do consumo no cotidiano das pessoas nessa transição para a acumulação flexível, pois a aceleração do tempo de giro na produção envolveu acelerações paralelas na troca e no consumo. Essa transição não foi marcada apenas pela implantação de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas, mas também importantes transformações na distribuição e consumo. Na arena da troca, podemos citar os sistemas aperfeiçoados de comunicação e de fluxo de informações, associados com racionalizações nas técnicas de distribuição (empacotamento, controle de estoques, “containerização”, retorno do mercado etc.). Enquanto isso no campo do consumo, as transformações seguiram duas tendências principais: a passagem do consumo de bens para o consumo de serviços e a aceleração do ritmo do consumo não somente em termos de roupas, ornamentos e decoração, mas também numa ampla gama de estilos de vida e atividades de recreação (HARVEY, 2005).

Todas essas transformações no regime de acumulação permitiram às indústrias novas opções de localização. No Ceará, as antigas indústrias e as novas oriundas do Centro-Sul a partir dos anos de 1990, se instalam nos municípios da Região Metropolitana e, em menor proporção, nas regiões do Cariri e Sobral. As novas

²¹ A acumulação flexível se apóia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas [...]. Ela também envolve um novo movimento que chamarei de “compressão do espaço-tempo” no mundo capitalista – os horizontes temporais da tomada de decisões privadas e públicas se estreitam, enquanto a comunicação via satélite e a queda dos custos de transportes possibilitam cada vez mais a difusão imediata dessas decisões num espaço cada vez mais amplo e variegado (HARVEY, 2005, p. 140).

²² Heterotopias: o outro lugar e o lugar do outro, ao mesmo tempo excluído e imbricado. Desde que se considerem os ocupantes dos lugares, a diferença pode ir até o contraste fortemente caracterizado, e mesmo até o conflito (LEFEBVRE, 2004).

escolhas são motivadas pelos incentivos fiscais, infra-estrutura gratuita e mão-de-obra barata. A diminuição na área destinada à produção em Fortaleza provoca uma recomposição da estrutura urbana, expressa sob diferentes formas de expansão e de periferação do tecido urbano: abertura de loteamentos urbanos (destinados a diferentes padrões ocupacionais), instalação de pequenos equipamentos para a realização de um consumo imediato e aparecimento de grandes equipamentos comerciais e de serviços (*shopping centers* e hipermercados). Essas mudanças são de fundamental importância para compreensão do surgimento das novas centralidades, do abandono do centro pela elite e de sua tomada pelas classes populares.

O abandono do centro pela classe de maior poder aquisitivo vem acompanhado também do abandono do centro pelo Poder público, ressaltando aqui o poder que esse estrato exerce sobre o Estado, ao ponto de a área central de Fortaleza se tornar o Centro da periferia, ou seja, destinado a abastecer a periferia distante, principalmente os conjuntos habitacionais e bairros totalmente desprovidos de qualquer infra-estrutura (SILVA,1992, 2001).

Cabe aqui também a contribuição importante de Santos (2003), quando, ao estudar o caso de Lima (Peru), acentua que a periferia está no pólo. O entendimento dessa afirmação só é possível numa cidade onde essa estrutura rígida centro-periferia ou pólo-periferia, onde o centro é caracterizado pela concentração dos equipamentos, infra-estrutura e serviços urbanos e a periferia em contraposição é caracterizada pela ausência, se desfez e o que se evidencia agora são inúmeros centros que concorrem entre si. O conceito de periferia de Santos (2003, p. 82) deixa bem claro por que a área central agora é o centro da periferia:

A noção de periferia estava até aqui carregada da noção de distância, que constitui de longe, o fundamento da maior parte das teorias espaciais e locacionais. A essa noção de periferia, dita "geográfica", é preciso opor uma outra, a de periferia socioeconômica, se levarmos simultaneamente em consideração os lugares tornados marginais ao processo de desenvolvimento e, sobretudo, os homens rejeitados pelo crescimento.

O entendimento desse tipo de cidade só é possível a partir de uma análise do fenômeno da urbanização no contexto geral do capitalismo. Assim, em alguns casos “há uma ampliação maciça da cidade e uma urbanização (no sentido amplo do termo) como pouca industrialização”. (LEFEBVRE, 2001, p.10).

Lefebvre (2001) explica que a urbanização com incipiente industrialização caracteriza grande parte das cidades da América do Sul e da África, cidades cercadas por favelas, e é resultante da dissolução das antigas estruturas agrárias e de um modelo de exploração destinado a desaparecer pelo jogo dos preços mundiais, o qual depende dos países - “pólos de crescimento” industriais; logo, essa urbanização também depende da industrialização.

Fortaleza é cidade singular, pois o setor secundário, diferentemente da região Sudeste, nunca teve um papel tão grande na economia da Cidade, pois esta sempre teve como setor fundamental o terciário, ou seja, o comércio e a prestação de serviço, como se pode perceber em Silva (1992, p.37):

O processo de industrialização não ocorreu aqui no Ceará com as mesmas características evidenciadas na região Centro-Sul do país, [...]. Mesmo a nível de Nordeste, são bem maiores e mais implementados os parques industriais de Recife e Salvador do que o de Fortaleza.

A concentração das indústrias, portanto, inicialmente na zona oeste da Cidade e depois na sua Região Metropolitana²³, não pode ser apontada como único fator responsável pelos deslocamentos campo-cidade. Algumas razões que explicam o crescimento urbano e a urbanização²⁴ coincidem com a concentração fundiária no campo, as longas secas, o papel do algodão na economia cearense a partir do século XIX e o fortalecimento da função portuária de Fortaleza e das demais funções urbanas,

²³ Em 1973, foram estabelecidas pelo Governo Federal, por intermédio da Lei n. 9800, 8 regiões metropolitanas brasileiras (São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza). A Região Metropolitana de Fortaleza (R.M.F) era formada por cinco municípios. Além da Capital, faziam parte inicialmente os Municípios de Aquiraz, Caucaia, Pacatuba e Maranguape. A criação das regiões metropolitanas tinha como objetivo expandir o modelo de desenvolvimento urbano-industrial mediante o fortalecimento das principais áreas urbanas do País a partir da concentração de pólos industriais nessas regiões.

²⁴ O crescimento urbano é um processo espacial e demográfico e refere-se à importância crescente das cidades como locais de concentrações da população numa economia ou sociedade particular. A urbanização, por outro lado, é um processo social e não espacial que se refere às mudanças nas relações comportamentais e sociais que ocorrem na sociedade (CLARK, 1991).

e conseqüentemente, da atração que a Capital exercia sobre as demais regiões do Ceará.

O crescimento da Capital cearense está vinculado à grande quantidade de migrantes provenientes da zona rural do Estado. Os dados apresentados na tabela 1 mostram o crescimento da população de Fortaleza a partir do século XIX. O maior crescimento intercensitário, de 129,4 %, ocorre entre as décadas de 1920 e 1940. Os principais fatores que explicam esse crescimento já foram apresentados neste trabalho, entretanto é importante reforçar a importância da Lei de Terras, de 1850, a seca de 1930 e o término da implantação da via férrea. A via férrea Fortaleza – Baturité começou a ser implantada em 1873 e chegou ao Cariri em 1927, ligando a Capital ao extremo sul do Ceará. A ferrovia tinha como objetivo facilitar o escoamento do algodão do interior pelo porto de Fortaleza, entretanto contribuiu na acentuação da mobilidade populacional, resultando em altas taxas de crescimento demográfico.

TABELA - 1 – População do Município de Fortaleza – 1890 a 2000.

Ano	População de Fortaleza	Crescimento Intercensitário
1890	40.902	
1900	48.369	18,2
1920	78.536	62,2
1940	180.185	129,4
1950	270.169	49,9
1960	514.813	90,5
1970	857.980	66,6
1980	1.308.919	52,5
1991	1.767.637	35,0
2000	2.138.234	20,96

FONTE – Dados para Fortaleza, Período de 1890 a 1970 – Sinopse Preliminar do 8º Recenseamento Geral. Dados Para 1980 e 1991: Sinopse Estatística do Brasil – 1980. FIBGE in SILVA,1992, p. 36 e CENSO do FIBGE de 1991 e 2000.

Coincidentemente com os pressupostos de Lefebvre, a urbanização de Fortaleza é fruto da industrialização, embora o setor secundário nunca tenha sido o principal da sua economia, pois o momento em que a Cidade se torna hegemônica, superando as importantes cidades do período colonial - Aracati, Icó e Sobral - ocorre a partir da segunda metade do século XIX, quando Fortaleza e o próprio Estado do Ceará são inseridos na Divisão Internacional do Trabalho como exportadores de algodão para a Inglaterra, que vivia a sua primeira Revolução Industrial.

O papel desempenhado por Fortaleza nesse período permitiu a urbanização da vila. Na qualidade de capital da Província do Ceará, Fortaleza exercia a função de espaço onde se realizavam as trocas entre os produtos primários, gado e algodão, pelos industrializados. A produção de um espaço urbano não foi apenas produto dessas trocas, mas também condição, já que o investimento em estradas (rodagem e ferrovia), pontes, porto e casas comerciais tinha como objetivo facilitar as trocas das mercadorias e a reprodução do capitalismo mundial (SILVA, A., 2005).

Além desses fatores apontados, a produção capitalista da Cidade, pautada na terra como mercadoria e nos interesses fundiários e imobiliários, impulsionaram a expansão territorial de Fortaleza, bem como a ocorrência de “vazios urbanos”, dentro desse tecido urbano expandido (FIG. 1). De acordo com Spósito (1999), dentre os fatores responsáveis pela extensão territorial das cidades, de forma descontínua e fragmentada, estão o avanço técnico, marcado, principalmente, pela invenção da eletricidade e pela difusão do automóvel que permitiu o distanciamento entre os lugares da moradia e os de abastecimento, a localização periférica dos grandes equipamentos comerciais e as escolhas locacionais realizadas pelo Poder público, para implantação dos grandes conjuntos habitacionais.

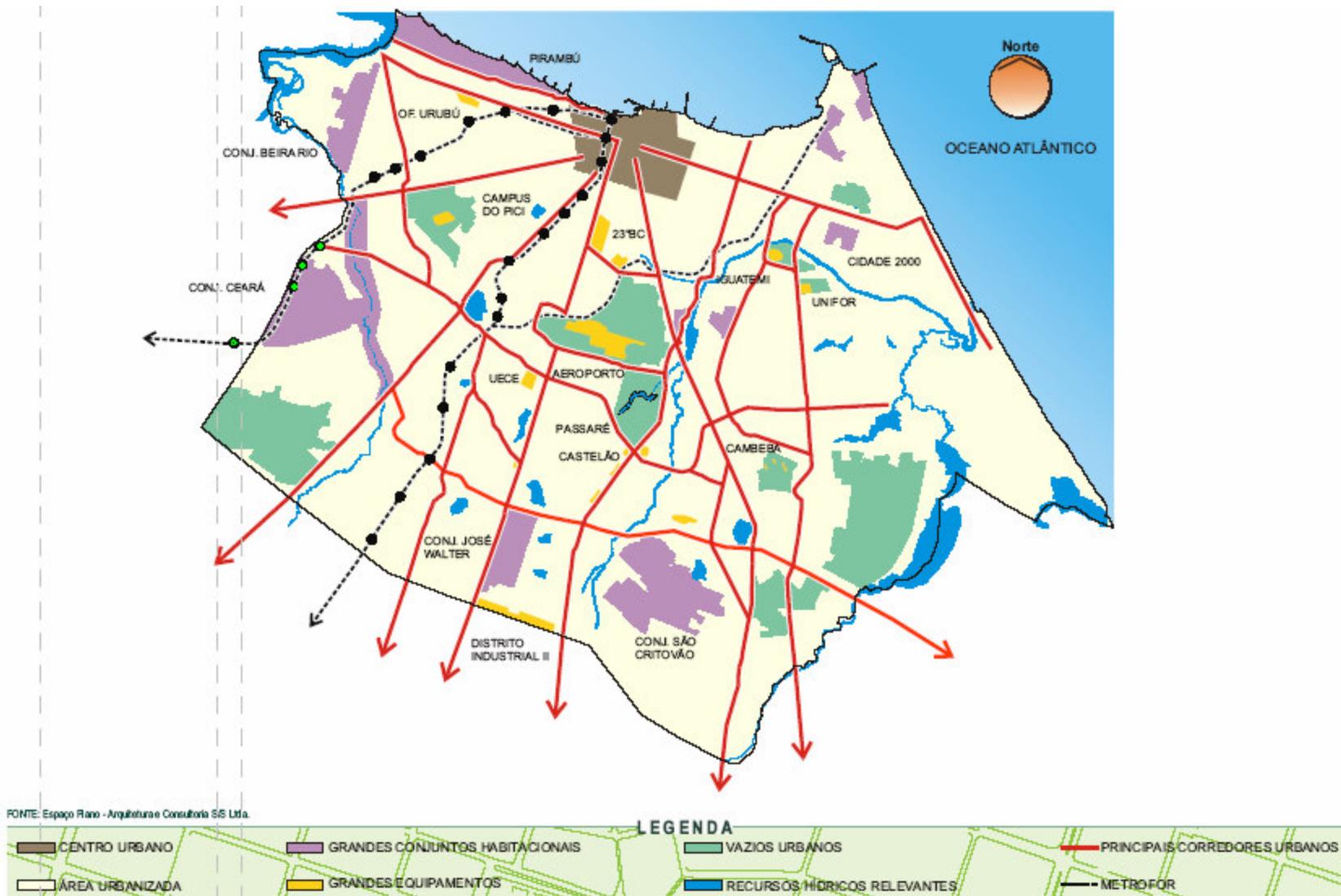


FIGURA 1 – O Centro e a Estrutura urbana de Fortaleza (vias, conjuntos habitacionais e vazios urbanos).
 FONTE - P.M.F., 2004 a.

Na R.M.F, os primeiros grandes conjuntos habitacionais – José Walter, Tabapuá e Cidade 2000 começaram a ser instalados pelo Estado, por meio do BNH²⁵, no final da década de 1960. Foram construídos em áreas distantes, descontínuas à malha urbana, onde o preço da terra era mais barato. Os conjuntos de habitação social construídos nos anos de 1970 eram caracterizados por ter grandes dimensões, localização periférica, serem mal servidos de transportes e mal articulados com as estruturas preexistentes. Segundo Salgueiro (1998), os conjuntos foram responsáveis, em grande parte, pela introdução de uma imensa ruptura na paisagem urbana em termos de imagem e cultura urbana.

Os conjuntos de habitação social, frutos do populismo estatal e, portanto, de uma periferia planejada, marcam de vez o fim da cidade como unidade, pois são localizados numa periferia desurbanizada e “desurbanizante” e, no entanto, dependente da cidade. O conjunto é o isolamento da função habitacional do restante da cidade, portanto, a realização do habitat em detrimento do habitar²⁶, o fim de uma consciência urbana, ou seja, a de participar de uma vida social e coletiva (LEFEBVRE, 2001).

A periferia planejada é fruto de uma urbanização “desurbanizante”, pois ela priva os moradores da possibilidade de se inserirem no conjunto da vida urbana, “uma vez que, enquanto o centro é portador da possibilidade da centralidade, como lugar da concentração dos meios de consumo coletivo e individual e do simbólico instituído historicamente, a periferia, em contraposição é a negação” (SPÓSITO, 2004, p.290), já que é caracterizada pela ausência dos meios de consumo coletivo ou, quando existem, eles não funcionam em virtude da sua precariedade.

²⁵ A partir de 1964, o regime ditatorial, com sua política antiinflacionária, provocou recessão e achatamento dos salários. Para conquistar o apoio de setores populares, o Estado adotou o discurso que proclamava ser a habitação popular um problema fundamental, criando em 1964 o Banco Nacional da Habitação – BNH. Em 1967, o Banco passou a receber 8% da folha de pagamento de quase todos os assalariados, através do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). O BNH foi extinto em 1987 e o programa habitacional foi transferido à Caixa Econômica Federal – CEF (COSTA, 1988).

²⁶ De acordo com Lefebvre (2001), o conceito de habitar significa participar de uma vida social, de uma comunidade, aldeia ou cidade. Significa, ainda, a modelagem do espaço pela apropriação dos grupos e indivíduos de suas próprias condições de existência. Já a noção de habitat, ainda incerta, está ligada à racionalidade imposta pelo Estado, à cotidianeidade completa e ao emprego rígido do tempo que se inscreve nesses espaços.

Os conjuntos, quase sempre são construídos em áreas isoladas. Apesar de possuírem os equipamentos tidos como básicos, como escolas, postos de saúde, posto policial e centro comunitário (estes últimos, em alguns). Os mesmos não funcionam, na maioria das vezes. [...]. Além da precariedade destes serviços [...], os moradores dos conjuntos reclamam muito da infraestrutura básica no que se refere ao abastecimento d'água, qualidade do revestimento das vias de acesso aos conjuntos, insuficiência da rede de esgoto sanitário, deficiência do serviço de coleta de lixo, de policiamento, etc., além da quase inexistência de comércio local. Tal situação é quase generalizada nos conjuntos habitacionais da Região Metropolitana de Fortaleza. Quanto aos transportes, além do preço alto das passagens são raros e aqueles que dependem do transporte ferroviário, contam com a desvantagem de ter que fazer longos percursos a pé, até que se alcance a estação do trem. (SILVA, 1992, p. 67-68).

O panorama descrito por Silva (1992) data do final dos anos de 1980 e início de 1990, entretanto, mesmo após uma década em que foi escrito, continua atualizado, já que a situação não mudou muito. Talvez a grande diferença, daquele período para hoje, seja o incipiente desenvolvimento do comércio nessas áreas.

O texto evidencia, ainda, o isolamento dos conjuntos habitacionais, a desurbanização das áreas onde foram construídos, a urbanização “desurbanizante” a que foram submetidos seus moradores em decorrência da desintegração social das áreas em relação ao restante da Cidade, em virtude da carência e da precariedade dos equipamentos coletivos que lhes foram oferecidos.

Outro elemento importante a ser destacado é a distância desses conjuntos em relação ao Centro de Fortaleza, pois foram construídos no Município de Maracanaú e, apesar de o município possuir um distrito industrial, os empregos oferecidos não eram suficientes para atender os seus novos moradores, restando como opção os empregos de Fortaleza. Logo, os longos deslocamentos diários casa-trabalho-casa levam à valorização do lar em detrimento da cidade. Os lazeres no Centro ficam cada vez mais difíceis, assim como a vivência do urbano, pois o cansaço acumulado durante a semana, a carência de transporte coletivo nos fins de semana e o salário miserável tornam os moradores reféns de seus próprios territórios, restando como opção de lazer apenas a vida em família.

Entre os anos de 1967 e 1976, foram construídas 15 mil unidades habitacionais com recursos do BNH, levando ao declínio relativo dos aluguéis (SOUZA, 1978). O que motivava, entretanto, tantas pessoas a irem morar nesses lugares isolados? A ideologia propagada pelo Estado da casa própria. “[...] todos são convidados a seguir o pressuposto da vida privada como uma conquista da Humanidade. Progressivamente constrói-se a imagem da ‘home’ como signo e condição indispensável da felicidade”. (PERROT, 1988, p. 124).

O Estado, principalmente a esfera municipal, teve papel fundamental na dispersão e fragmentação urbana, que se inicia na década de 1970. A implantação dos planos diretores, mais especificamente a partir do PLANDIRF (Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana), em 1971, contribui para a expansão do tecido urbano. Esse Plano abrangia medidas de reestruturação do espaço de assentamento e de expansão urbana, mediante investimentos em infraestrutura, objetivando a integração dos municípios da Região Metropolitana de Fortaleza. Estas medidas deveriam aumentar a fluidez dos mercados e da força de trabalho, entretanto favoreceram a dispersão e, indiretamente, o crescimento do mercado imobiliário (FERNANDES, 2004).

Além dos planos diretores que direcionaram a expansão da Cidade, os municípios da R.M.F realizaram alterações em suas legislações, como a conversão da terra rural em urbana, com o objetivo de arrecadar mais impostos, especificamente o IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano). Essa manobra política tinha como finalidade diminuir a arrecadação dos impostos federais que recaem sob as terras rurais brasileiras. Tais alterações contribuíram para o parcelamento desordenado das áreas urbanas, o surgimento dos inúmeros loteamentos sem qualquer infra-estrutura, no limite dos perímetros urbanos, a fragmentação do tecido urbano com o surgimento dos vazios (SILVA, 1992). Essas alterações favoreceram diretamente os novos proprietários fundiários da Cidade e promotores imobiliários, pois a conversão lança novos lotes no mercado, aquecendo o setor imobiliário. Os vazios urbanos funcionam como reserva de valor, à espera da valorização.

Spósito (2004) explica que, na maioria das cidades brasileiras, há um processo simultâneo e articulado de descontinuidade territorial e continuidade espacial, ou seja, no plano da forma urbana, a constituição de rupturas no tecido urbano e, no plano das dinâmicas e processos, a realização da integração espacial. O principal agente responsável por esse processo é o setor imobiliário, já que este lança no mercado novos loteamentos urbanos no limite da urbe, pois os preços desses novos terrenos são bem mais baratos do que os localizados na área central. Isso ocorre, gerando áreas urbanas em descontínuo ao tecido urbano já constituído. A condição essencial para o lançamento desses lotes no mercado imobiliário é a acessibilidade (uma avenida ou seu prolongamento, uma estrada vicinal ou até mesmo uma rodovia), pois, através dela, é que a integração espacial vai se realizar, inicialmente permitindo a chegada das linhas de ônibus, depois da infra-estrutura de luz, água e esgoto, telefonia, televisão e Internet, promovendo, portanto, a integração espacial da área recém-implantada, sem que haja a continuidade territorial urbana.

Numa sociedade capitalista extremamente desigual, onde o acesso aos bens de consumo coletivo, ou seja, aqueles que proporcionam a integração espacial, é também desigual, pois, para existir consumo, é necessário ter renda, poderíamos nos reportar também a uma desigualdade nessa integração, pois algumas áreas são mais distantes ou menos integradas espacialmente, sejam elas periféricas ou não. Aqueles que possuem o automóvel, ou seja, uma mercadoria que permite uma mobilidade espacial que as qualidades humanas em virtude das limitações físicas não permitem - e aqui poderíamos falar até mesmo num certo fetichismo²⁷ - realizam a integração espacial mais facilmente, entretanto, grande parte da população, ou seja, “[...] os mais pobres ficam ‘reféns’ dos territórios em que habitam e pouco integrados espacialmente, [...]”. (SPÓSITO, 2004, p. 206)”.

²⁷ A existência do automóvel, como instrumento de circulação e utensílio de transporte, é apenas uma porção de sua existência social. O carro é símbolo de posição social e de prestígio. Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder e de prestígio (LEFEBVRE, 1991).

Silva (2001), ao analisar a cidade de Fortaleza, considera o deslocamento intra-urbano como um dos “sete pecados da capital”, ou seja, os sete maiores problemas enfrentados pelos fortalezenses, pois o sistema de transporte coletivo em ônibus ainda não atende toda demanda reprimida em termos de desejo de deslocamento, permitindo maior integração no interior da Cidade.

O baixo poder aquisitivo é com certeza o principal entrave dessa mobilidade espacial. De acordo com pesquisa divulgada pelo Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), 35 % dos residentes em Fortaleza se deslocam a pé porque não podem pagar a tarifa (DIÁRIO DO NORDESTE, 25/11/2005). A bicicleta surge também como alternativa de deslocamento, entretanto os ciclistas arriscam suas vidas na disputa com carros particulares, ônibus e caminhões por espaços nas avenidas, já que as ciclovias existentes não estão interligadas.

Entender a periferia apenas como geométrica limitaria este estudo a uma visão reducionista da cidade, impossibilitando a análise mais aprofundada da cidade fragmentada. Os aglomerados urbanos brasileiros são marcados pela diversificação dos espaços que compõem as áreas mais distantes do centro histórico, em virtude da pluralidade de contextos e práticas socioespaciais que caracterizam seus espaços periféricos.

A periferização do tecido urbano é orientada tanto pelo surgimento de usos e formas (condomínios fechados destinados às classes de médio e alto poder aquisitivo e novos espaços de comercialização de bens e serviços) como pelos loteamentos ilegais, favelização e conjuntos habitacionais destinados à classe de baixo aquisitivo. Portanto, do ponto de vista conceitual, não caberia apenas uma noção de periferia a uma dada realidade urbana, delimitada no tempo e no espaço (SPÓSITO, 2004).

2.2 Novas centralidades em Fortaleza

A centralidade urbana pode ser abordada em duas escalas territoriais: a intra-urbana e a de rede urbana. No primeiro nível, é possível focar as diferentes formas de expressão dessa centralidade, tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível, a análise toma como referência a cidade ou aglomerado urbano principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede (SPÓSITO, 1998). No caso dessa análise sobre a cidade de Fortaleza, enfocaremos a centralidade no interior, entretanto não excluimos a relação da Cidade com sua região.

A centralidade intra-urbana pode ser concebida como um processo que inclui vários momentos históricos. A primeira fase corresponde obviamente à formação da cidade. A segunda refere-se à expansão e ao primeiro momento de diferenciação interna do centro. A fase seguinte é definida por expressiva reorganização interna, que se estende até etapas mais avançadas do crescimento. Por último, há que destacar a “descentralização” das funções terciárias para outras partes da cidade. A este esquema bastante operacional e com fortes evidências empíricas, são acrescentados processos recentes de reabilitação dos centros históricos, os vários projetos de recobrar a memória urbana e a força da técnica como formadora do tecido comercial (VILAR, 2002).

Conforme Carlos (2001), a centralidade diz respeito à constituição de lugares como ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro. É uma forma nela mesma vazia, que demanda um conteúdo, ou seja, as relações práticas, os objetos, os atos e as situações. Demanda, portanto, simultaneidade de tudo o que se possa reunir e, conseqüentemente, acumular em um ponto ou em torno desse no espaço. Na reprodução do espaço da metrópole, porém, produz novas centralidades que surgem como nós articuladores de fluxos e lugares de acumulação e, de outro lado, apresenta uma estrutura menos complexa que o Centro histórico.

A descentralização das atividades centrais que ocorre em Fortaleza leva a um espraiamento das atividades e dos equipamentos de comércio e serviços e à recentralização de tais atividades em novas áreas centrais. A partir dos anos de 1970, com crescimento espacial e populacional acelerado, aflora a fragmentação do espaço, com o conseqüente início da formação de mais áreas centrais afastadas do centro tradicional.

Corrêa (1997) levanta algumas hipóteses sobre as causas da descentralização nas cidades brasileiras, dentre elas os congestionamentos, em suas múltiplas manifestações, que eliminaram as vantagens locacionais, criando deseconomias de aglomeração; ou seria conseqüência do crescimento demográfico e da expansão do espaço urbano, tornando o núcleo central progressivamente mais distante das novas áreas. Ainda de acordo com o mesmo autor, a descentralização origina outras formas espaciais. Muitas são espontâneas, como os subcentros comerciais hierarquizados, os eixos e áreas especializadas, e as outras são planejadas, como *shopping centers*.

A policentralidade não é algo espontâneo ou natural, mas orientado por inúmeros agentes sociais, principalmente pela classe de maior poder aquisitivo, em parceria com Poder público, até mesmo porque os interesses destes se confundem. A atuação de ambos tem papel fundamental na “deterioração” teórica ou ideológica e prática do centro.

O avanço dos meios de transporte²⁸, inicialmente o bonde sob tração animal, depois o elétrico e finalmente o automóvel, permitiu maior mobilidade espacial, o que o trem preso a uma estrutura fixa não permitia. À medida que evoluíam, a classe mais abastada se distanciava do centro, permitindo maior divisão espacial do trabalho, já que a área central de Fortaleza era o *locus* da produção, da circulação e do consumo. A classe de maior poder aquisitivo já não precisava morar na área central onde era o seu local de trabalho, entretanto, até mesmo em função

²⁸ O transporte coletivo de bonde sob tração animal foi iniciado em 1880, pela Companhia Ferro Carril. É substituído por bondes elétricos, em 1913/1914, da The Ceará Tramway, Light and Power, Ltd. Em 1909, chega à Capital o primeiro automóvel. Algumas ruas centrais foram pavimentadas com paralelepípedos (COSTA, 2005).

da fragilidade dos primeiros meios de transportes, ela não se distanciou tanto da área central.

Os primeiros bairros com vocação habitacional se localizaram ao oeste e ao sul de Fortaleza, respectivamente Jacarecanga e Benfica. Além deles, a elite também se deslocou para o leste e o norte da Cidade, entretanto estas áreas tinham como objetivo atenderem “uma demanda por lugares de veraneio e de lazer, com a construção das primeiras chácaras, no atual bairro do Meireles, e de residências secundárias nas praias de Iracema”. (DANTAS, 2002b, p. 51).

A imbricação entre o avanço dos meios de transportes e a expansão urbana de Fortaleza é de fundamental importância para se entender a valorização de novas áreas na Cidade e a saída da classe abastada do Centro, pois o surgimento dos primeiros bairros nobres, casarões e chácaras de famílias ricas provenientes do interior, só ocorreu no final do século XIX, período que corresponde à chegada do bonde de tração animal em 1880. Além disso, esses bairros geralmente se localizavam próximos à linha do bonde ou até mesmo no final das linhas.

Na zona oeste, após o cemitério São João Batista, próximo ao riacho Jacarecanga, surge o bairro de mesmo nome, onde os representantes da burguesia comercial e agrária se fixaram em belíssimos casarões e bangalôs. Para atender as necessidades de serviços educacionais dessa classe, é instalado em 1935 o novo prédio do Liceu do Ceará, na Praça Fernandes Vieira, hoje conhecida popularmente como praça dos Bombeiros. É importante salientar que, durante muito tempo, desde a sua implantação até a década de 1970, o Liceu foi considerado um dos melhores estabelecimentos de ensino da Cidade e, em virtude da rigidez do seu processo de seleção, grande parte de seus alunos procedia da classe mais abastada.

Seguindo o antigo caminho de Arronches, em direção ao sul da Cidade, em zona arborizada, começa a se organizar, também no final do século XIX, o bairro do Benfica, em cuja paisagem se destacavam os maravilhosos sobrados, bangalôs, chácaras e casas mais recuadas, pertencentes a famílias importantes, dentre elas, a dos banqueiros Frota Gentil.

Já a ocupação em direção ao norte, em especial em direção à Praia de Iracema – antiga Praia do Peixe, tinha como finalidade atender as novas práticas marítimas modernas de lazer²⁹ e veraneio importadas da Europa e que contagiavam as principais cidades litorâneas brasileiras, inicialmente o Rio de Janeiro, capital do Brasil na época, e depois as demais.

A antiga praia do Peixe é ocupada por residências e clubes das classes abastadas. O veraneio instaura-se com a construção de casarões como o do Coronel Porto (1926 – atual Estoril), os clubes estruturam-se a partir da construção da primeira sede do Náutico Atlético Cearense (1929), na praia Formosa, ao lado da ponte metálica (DANTAS, 2002b, p. 52).

As razões que motivaram a elite a se afastar do centro histórico de Fortaleza foram as seguintes: a primeira relaciona-se ao fenômeno de especialização do Centro da Cidade. Fruto da especialização do mercado fundiário urbano, ele induz a transferência das residências das classes abastadas para a periferia, do mesmo modo que o impedimento do acesso dos pobres. A segunda diz respeito às diretrizes dominantes dos planos urbanísticos que provocam valorização de determinadas áreas, em detrimento de outras. A terceira, de caráter tecnológico, é marcada pela chegada do automóvel, que permitiu às classes mais abastadas se distanciarem da área central, sem deixar de satisfazer suas necessidades materiais e imateriais (DANTAS, 2002b).

A transformação do bairro Jacarecanga na mais promissora concentração industrial do Ceará, a poluição fabril, a localização da população operária e, posteriormente, o surgimento das favelas foram os motivos para que a burguesia deixasse as belas residências do bairro Jacarecanga e do Benfica e escolhesse nova área distante da presença incômoda das indústrias e dos operários. A Aldeota surge no momento em que se registram as primeiras favelas da Cidade, instaladas em áreas desvalorizadas próximas ao Centro, principalmente no litoral oeste.

²⁹ Sobre práticas marítimas modernas em Fortaleza, ver Dantas (2002b) e Linhares (1992).

A origem dos aglomerados com características de favelas em Fortaleza datam do início da década de 30, pois entre os anos de 1930 – 1955 surgiram as seguintes favelas: Cercado do Zé Padre (1930), Mucuripe (1933), Lagamar (1933), Mouro do Ouro (1940), Varjota (1945), Meireles (1950), Papoquinho (1950), Estrada de Ferro (1954). (SILVA, 1992, p. 29).

O surgimento das primeiras indústrias têxteis em Fortaleza estava ligado à crise que o algodão brasileiro vinha enfrentando no mercado internacional, em virtude da concorrência do produto norte-americano. Além da queda do preço do produto, outros fatores que influenciaram o aparecimento das indústrias foram o alto custo do transporte e o tipo de embalagem requerida. Como saída para amenizar a crise do setor algodoeiro nas principais áreas produtoras do Brasil, surgiram fábricas têxteis, com a finalidade de consumir os excedentes da produção e conseqüentemente amenizar a crise.

A Fábrica de Fiação e Tecidos Cearenses, fundada em 1882, localizou-se na avenida Princesa Isabel, no Centro, é considerada a primeira fábrica têxtil. Em Fortaleza, as primeiras unidades fabris se concentravam nas proximidades do Centro, mas, com o crescimento da Cidade e evolução dos meios de transportes, foram se distanciando do perímetro central e se aglomerando, principalmente, na zona oeste, tomando como referência o Centro, ao longo do eixo viário da avenida Francisco Sá, antiga estrada do Urubu. A facilidade de obtenção de água, o baixo valor dos terrenos, a proximidade com o Centro, a presença da ferrovia e a construção de oficinas de reparos de vagões do Urubu³⁰ foram fatores determinantes para que as indústrias se instalassem nesta área.³¹

A partir dos anos de 1950, se acentuaria espacialmente a divisão social e funcional da Cidade, dividida em três grandes partes: o centro comercial e financeiro, a zona industrial e trabalhadora ao oeste, seguindo a Avenida Francisco Sá, e zona leste, lugar das residências e do lazer das camadas mais abastadas. Ao longo da

³⁰ Os pavilhões das oficinas da Rede de Viação Cearense, posteriormente Rede Ferroviária Federal – RFFSA, e atual Companhia Ferroviária do Nordeste – CFN, foram projetados por Emílio Baumgart e inaugurados a 4 de Outubro de 1930. Estavam localizadas à margem da chamada Estrada do Urubu, pavimentada em 1928 para dar acesso tanto às futuras oficinas como ao portão de desembarque de hidroaviões na Barra do Ceará, um pouco mais à frente. Chamava-se “Estrada do Urubu”, por conduzir ao Córrego Urubu, hoje desaparecido com a expansão da malha urbana. (CASTRO, 1990).

³¹ Sobre o início do processo de industrialização do Ceará ver Amora (1978) e Nobre (1989) e sobre a ligação entre a indústria e a desvalorização do lado ocidental de Fortaleza ver Souza (1978) Silva (1992), e Lopes (2004).

avenida Santos Dumont, organizava-se um bairro tipicamente residencial, com ruas largas, belos casarões e sobrados. O Palácio do Plácido de Carvalho, localizado no final da linha do bonde, marca o início da construção, ao leste, de residências de alto de luxo e, juntamente com ele, outras construções, como o Colégio Militar e a Igreja do Cristo-Rei que, são os precursores da formação de uma nova área destinada à burguesia de Fortaleza.

De acordo com Silva (1992), a existência de único centro em Fortaleza esteve ligada à concentração da elite comercial e financeira na área central com seus estabelecimentos comerciais, de serviços e outros negócios, como também suas residências. Durante muitos anos, o Centro foi o local dos clubes mais elegantes, praças arborizadas com bancos destinados à animação e ao lazer. Da mesma forma, as grandes casas de espetáculos, como o Theatro José de Alencar e os cinemas, ali estavam concentrados. O porto nas suas proximidades reforçava-o cada vez mais como área central de negócios.

No momento em que a elite deixa de ser refém do espaço, permitida pela vulgarização do automóvel, e passa a viver em lugares mais distantes do centro, há um deslocamento do centro na sua direção. Villaça (1998) defende a tese de que a elite, na medida que detém alto controle sobre o Estado e o mercado imobiliário, também detém sobre o espaço urbano e o sistema de locomoção, que é a força preponderante de estruturação do espaço urbano, inclusive nos deslocamentos dos centros principais.

A década de 1960 marcou, em todas as nossas metrópoles e mesmo em cidades médias, o início do desenvolvimento de grandes “sub-regiões urbanas” de comércio e serviços voltados para as camadas de alta renda; para essas sub-regiões transferiram-se lojas, consultórios, cinemas, restaurantes, bancos, profissionais liberais, estabelecimentos de diversão, etc. que atendiam àquelas camadas e que se localizavam no centro principal. (...). A partir da década de 1970, até mesmo os shopping centers passaram a se localizar dentro dessas enormes sub-regiões urbanas, e as cidades médias começaram a apresentar um esvaziamento de seus centros principais, embora de maneira tão aguda quanto nas metrópoles. Nesse esvaziamento, o Estado teve papel de destaque em muitas cidades, com a construção de centros administrativos, fóruns, prefeituras, etc. fora dos centros principais e na direção e até dentro das áreas residenciais nobres da cidade. (VILLAÇA, 1998, p. 277).

Souza (1978) esclarece que, no final dos anos de 1970, Fortaleza ainda era uma cidade mononuclear, caracterizada pela ausência de verdadeiros centros de bairros e sua estrutura urbana era marcada por um processo de hiperconcentração no núcleo central. Apresentava, entretanto, uma tendência de descentralização de algumas funções, tais como administrativas e comerciais, para outras áreas da Cidade. Dentre essas novas áreas comerciais, destacavam-se dois núcleos de maior expressão nos bairros da Aldeota e outro no Montese. Outras pequenas concentrações comerciais ainda eram evidentes, na zona industrial da Francisco Sá e nas praças de Parangaba e Messejana.

Ainda de acordo com Souza, essa incipiente polinucleação de Fortaleza ocorria de forma desigual, pois as duas principais áreas comerciais apresentavam grandes diferenças. O comércio da Aldeota, localizado principalmente em torno das avenidas Santos Dumont e Barão de Studart, já era caracterizado como um comércio de luxo, ou seja, filiais de lojas sediadas no Centro, que visavam a atender uma classe de maior poder aquisitivo. Outro fator que contribuiu para o fortalecimento da sua centralidade comercial foi a inauguração em 1974 do primeiro *shopping* de Fortaleza – O Center Um, em plena av. Santos Dumont, principal artéria do bairro.

Ao longo da década de 1970, várias repartições públicas foram transferidas do Centro para o bairro, acentuando-se principalmente após a localização do Palácio da Abolição, sede do Governo estadual, na avenida Barão de Studart. Além do Palácio, algumas secretarias estaduais e municipais, a Assembléia Legislativa, a Câmara Municipal e até mesmo a sede de entidades administrativas do Poder Público Federal, como a Receita Federal, foram deslocadas ou implantadas na Aldeota. Há um deslocamento do “centro de decisão” do centro histórico para essa nova centralidade, pois somente “as sedes dos bancos Central, do Brasil, do Nordeste e da Caixa Econômica, juntamente com as sedes de outros bancos particulares, permaneceram no Centro, bem como, a Prefeitura (até o início dos anos 90) e outros órgãos públicos municipais e federais”. (DANTAS, 1995, p. 92-93). A chegada desses estabelecimentos comerciais causou uma transformação no uso e ocupação do solo do bairro, pois as antigas mansões eram adaptadas à nova função.

Fernandes (2004) explica que o elemento fundamental para a transformação do uso do solo do bairro foi a Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1979, fruto das pressões do mercado imobiliário nascente e dos proprietários de terras na zona leste da Cidade, que incentivava a verticalização e o adensamento, pois estabelecia os maiores índices de concentração e gabarito, respectivamente máximo de 95 m e 75 m, para área central e a sua zona de entorno imediato, ou seja, a área situada ao oeste, sul e leste do Centro, delimitada pelo primeiro anel periférico conformado pelas avenidas José Bastos, Treze de Maio, Pontes Vieira e ramal ferroviário Parangaba - Mucuripe. A classificação do uso do solo da Aldeota passou de ZR-1 (Zona Residencial de baixa densidade) para ZR-3 (Zona Residencial de alta densidade).

O Montese organizou-se em torno de dois eixos, inicialmente ao longo do caminho percorrido pelos rebanhos bovinos que se dirigiam ao antigo matadouro municipal, cuja denominação atual é a avenida Gomes de Matos, e depois, ao longo da avenida Alberto Magno. A sua avenida principal desempenha o papel de conexão rodoviária, acentuada depois da sua pavimentação e da ligação desta com a avenida Borges de Melo, o que resultou no desvio do tráfego da avenida Capistrano de Abreu. Trata-se de um centro comercial linear com aproximadamente um quilômetro de extensão, que corta os bairros Jardim América, Bom Futuro e Montese. No primeiro trecho, observamos um pólo industrial de microempresas de vestuário e acessórios. As suas duas avenidas principais são consideradas corredores de atividades pela Lei de Uso e Ocupação do Solo atual. Neles, podemos observar diversas atividades comerciais e de serviços, constatando-se uma especialização no comércio varejista de peças de carros, que fazem do bairro, depois do Centro o primeiro em número de estabelecimentos (P.M.F., 1991).

A diferença básica entre essas duas centralidades é que, enquanto a primeira surgiu para atender uma classe de alto poder aquisitivo, por isso se especializou no comércio de luxo, serviços bancários especializados e outros serviços em geral. A do Montese surgiu inicialmente para atender um público de passagem e motorizado, por isso a grande concentração de lojas de autopeças;

depois passou a atender a um público de baixo poder aquisitivo. De acordo com Souza (1978), o limitado poder aquisitivo da população do bairro não teria sido capaz de estimular o comércio, embora não se pudesse negar a importância da elevada densidade demográfica e de ser uma área contígua a Parangaba.

A supervalorização que a Aldeota e seu bairro vizinho, Meireles, passaram na década de 1970 em virtude da busca de novos espaços pela burguesia que residia nas imediações do Centro, levou à verticalização acelerada na área e à criação de bairros em áreas menos privilegiadas, porém contínuas à Aldeota, em direção ao sudeste. A valorização desses dois bairros estava ligada à concentração da infra-estrutura, de serviços e equipamentos urbanos, além, é claro, do comércio. Para mostrar a concentração dessas infra-estruturas pelo Poder público no bairro, basta utilizar apenas o serviço de esgotamento sanitário em Fortaleza, pois, até década de 1990, mais especificamente após a implantação do projeto SANEAR, só 17% da Cidade eram atendidos por esse serviço, e essa porção correspondia exatamente ao Centro e seu entorno imediato e Aldeota e os seus bairros circunvizinhos.³²

O Estado teve papel fundamental na valorização de novas áreas ao leste da Aldeota e na incorporação da área da Água Fria, bem como no surgimento de inúmeros bairros, como Papicu, Cocó, Edson Queiroz, Alagadiço Novo e Cambeba. Esses novos bairros eram antigos sítios rurais que foram incorporados à Cidade como novos redutos da classe média e média alta, com a finalidade de atender a necessidade de uma classe que queria permanecer perto da Aldeota, porém, em virtude dos seus rendimentos e do alto preço do solo, não podiam pagar, ou mesmo para atender a necessidade daqueles que queria áreas mais amplas e que o forte adensamento da Aldeota já não permitia.

Costa (1988) mostra as várias intervenções do Poder público no início da década de 1970, com objetivo de incorporar à malha urbana de Fortaleza as áreas ao leste da Aldeota, a que correspondiam o sítio Cocó, a Praia Antônio Diogo – Praia

³² Análise do SANEAR em Fortaleza, ver Lopes (2004).

do Futuro, a área da Água Fria e o Sítio Cambeba. Dentre as intervenções: a autorização dada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza ao parcelamento do Sítio Cocó e loteamento da Praia do Antônio Diogo, em 1954, a instalação do Hospital Geral de Fortaleza no bairro Papicu em 1962, a construção de um conjunto habitacional - Cidade 2000 – em 1971, o Centro de Convenções, a Imprensa Oficial do Ceará (IOCE) e Academia de Polícia Militar do Ceará, no início dos anos de 1970, e finalmente o Centro Administrativo do Estado do Ceará, no Cambeba, a 14 km do centro, na segunda administração do governador Virgílio Távora (1978/82), e a transferência do Palácio do Governo Estadual na primeira gestão do Governador Tasso Jeiressati (1987-90).

A implantação desses equipamentos foi acompanhada da expansão das infra-estruturas urbanas, como redes de energia, água e esgoto, prolongamento e abertura de avenidas e construções de pontes sobre o rio Cocó. A chegada dessas novas infra-estruturas valorizou aquelas áreas vazias que se localizavam entre o fim da malha urbana e essas novas áreas onde foram implantados esses equipamentos, já que estes foram localizados em descontínuo à malha urbana, ocasionando o loteamento de novas áreas e abrindo possibilidades ao mercado imobiliário.

Silva (1992) expressa que um bom exemplo de um vazio naquela área, valorizado pelas intervenções do Poder público, foi o espaço ocupado pelo o *Shopping Center* Iguatemi em 1982. O espaço resultou de aterros e terraplanagem de um grande volume que elevou o nível da várzea do rio Cocó. Esse enorme complexo de comércio e serviços atraiu outras atividades comerciais e deu maior dinamismo à área da Água Fria, consolidando de vez a importante centralidade da Aldeota.

A partir dos anos de 1990, é visível a fragmentação de Fortaleza nas seguintes centralidades, ou conjuntos de distribuição espacial das atividades socioeconômicas e do adensamento populacional: Aldeota/ Meireles, Alagadiço São Gerardo, Antônio Bezerra, Barra do Ceará/ Carlito Pamplona, Messejana, Montese, Parangaba, Seis Bocas e vizinhos ao Centro (TAB. 2; MAPA 1).

A centralidade da Aldeota, formada ainda pelos bairros Meireles, Dionísio Torres, Papicu, Cocó, Varjota, Mucuripe e Praia do Futuro, apresenta-se como a centralidade mais bem dotada de equipamentos urbanos e possuindo vida autônoma em termos de comércio e serviços. A sua centralidade encontra-se pulverizada ao longo dos seus principais corredores, avenidas Santos Dumont, Barão de Studart e Dom Luís.

Ao longo da avenida Bezerra de Menezes, consolidou-se, a partir dos anos de 1990, a centralidade do Alagadiço São Gerardo. A centralidade inclui ainda os bairros da Parquelândia, Monte Castelo e Presidente Kennedy, entretanto a sua polarização atinge até mesmo o Município de Caucaia, na Região Metropolitana de Fortaleza. O corredor da Bezerra de Menezes destaca-se pela oferta de serviços e comércio, tanto durante o dia como à noite. Dentre os equipamentos, destacam-se a estação do Otávio Bonfim, o Instituto dos Cegos, a Secretaria de Agricultura e o “North Shopping”. A presença do comércio e dos serviços atraiu moradores de melhor renda e transformou a paisagem. As antigas residências cederam lugar aos condomínios verticais, às pizzarias, churrascarias, restaurantes, bares, lojas, bancos e até mesmo boates de *strip-tease*.

A centralidade do Antônio Bezerra inclui o próprio bairro, Quintino Cunha, Padre Andrade, Autran Nunes e Dom Lustosa. Está localizada na zona oeste, caracterizando-se pelo assentamento da população de baixa renda. Sua expansão em direção ao Município de Caucaia evidencia um processo de conurbação. Apesar de ser uma sede distrital, o bairro permaneceu até a década de 1970 sem expressão como pólo de atividades no contexto de Fortaleza. O crescimento dessa área acompanha a BR 222 (av. Mister Hull), que foi definida pelo PLANDIRF (1971) como corredor de adensamento, promovendo, nos anos de 1980, o desenvolvimento do comércio e dos serviços, bem como a zona industrial. No comércio varejista da área, destacam-se os estabelecimentos de autopeças, concessionárias de automóveis e material de construção. As fábricas que ainda resistem na área estão ligadas aos gêneros de confecção e alimentação (beneficiamento da castanha-de-caju). Por ser sede de um distrito, o bairro conta ainda com delegacia, cartório, cemitério e uma

estação rodoviária, recentemente reformada, conhecida como “rodoviária dos pobres”.

A centralidade da Barra do Ceará, localizada a noroeste do Centro, compreende Barra do Ceará, Álvaro Weyne, Carlito Pamplona, Cristo Redentor e Vila Velha. Em torno dos seus dois eixos principais, avenida Presidente Humberto Castello Branco (Leste – Oeste) e avenida Francisco Sá, consolidou-se um núcleo comercial, de serviços e industrial. A ocupação da área por operários e migrantes ocorreu a partir dos anos de 1930, em função da presença de indústrias, oficinas da antiga Rede de Viação Cearense – RVC e dos terrenos vazios e desvalorizados do litoral oeste. Nos anos de 1970 e 1980, a ocupação da área é reforçada com a chegada de grandes conjuntos habitacionais. O pólo industrial da Francisco Sá concentra principalmente indústrias metalúrgicas e de alimentos e foi o mais importante do Ceará até a implantação do Distrito Industrial de Macaranaú. O eixo da Leste – Oeste se destaca nos últimos anos, principalmente, após a implantação da ponte rodoviária sobre o rio Ceará em 1997, conhecida como “ponte do turismo”, pois liga Fortaleza ao litoral oeste do Estado.

A centralidade da Messejana localizada ao sudeste, inclui o bairro de mesmo nome, Curió, Paupina, Lagoa Redonda, Guajaru, Coaçu e Ancuri. Messejana exerce a importante função econômica de núcleo comercial, de serviços e industrial. É influente não só sobre os bairros da Secretaria Regional VI como nos Municípios (vizinhos) de Itaitinga, Eusébio e Aquiraz, cujos centros são frágeis como prestadores de serviços e pólos de atividades. A proximidade da BR 116 e a disponibilidade de terrenos favorecem a implantação de indústrias, destacando-se os gêneros químico, mobiliário e alimentício. Dentre os equipamentos de porte, destacam-se o Mercado Municipal, a feira livre de Messejana e os hospitais públicos (Gonzaguinha, Hospital de Messejana e o Hospital Distrital Edmilson Barros de Oliveira - Frotinha).

O Montese começou a se definir como centralidade a partir dos anos de 1970 e atualmente se configura como um importante pólo comercial e de serviços. Na área comercial, localizada entre as suas duas principais Avenidas, Gomes de Matos (antiga 14 de Julho) e Alberto Magno, existem cerca de 10 agências bancárias, lojas de eletrodomésticos, magazines, autopeças, confecções, supermercados, cartórios, correios, lotéricas e restaurantes.

A centralidade da Parangaba não está restrita aos seus limites territoriais, pois inclui bairros circunvizinhos. Os equipamentos de comércio e serviços encontram-se ao longo dos seus principais corredores, José Bastos, João Pessoa, Osório de Paiva e Dedé Brasil. O bairro funciona como importante ponto de conexão dentro da cidade, ligando os bairros do leste com o do oeste, bem como os do norte com os do sul. Além disso, funciona como ponto intermediário entre o centro da cidade e os municípios da Região Metropolitana, Maracanaú e Maranguape. Dentre os fatores que reforçam a centralidade do bairro destacam-se a acessibilidade, os serviços de saúde e educacional e o institucional.

O núcleo das Seis Bocas, localizado a sudeste da cidade, consolida-se a partir dos anos de 1990 como o novo reduto da classe média que procura espaços mais amplos e baratos que a Aldeota já não possui. A implantação da Universidade de Fortaleza e do Fórum Clóvis Beviláqua no bairro Edson Queiroz, o Centro Administrativo do Governo do Estado no bairro Cambeba e a Avenida Washington Soares como um corredor de comércio e serviços propiciaram a atração de outros serviços, valorizando a área. Além do eixo comercial da Washington Soares, destaca-se o comércio diversificado da Avenida Oliveira Paiva, no bairro Cidade dos Funcionários.

Nas áreas próximas do centro, estão bairros mais antigos, com boa infraestrutura e centros comerciais e de serviços bem equipados. Entre estes se sobressaem: Benfica, Joaquim Távora, Bairro de Fátima, Praia de Iracema e Jacarecanga.

O Benfica se destaca como um pólo cultural, educacional, comercial e de serviços. O seu desenvolvimento foi impulsionado pela implantação da reitoria e do “campus do Benfica” da Universidade Federal do Ceará, em 1955. A presença da Universidade atraiu sindicatos, sedes de partidos políticos e outras instituições, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Sistema Nacional de Emprego (SINE) e a Delegacia da Mulher. Em 1999, foi inaugurado o *Shopping Benfica*, fortalecendo o caráter comercial do bairro.

O bairro do Joaquim Távora possui uma área comercial e de serviços bem diversificada, estruturada ao longo da avenida Pontes Vieira. A construção de um mercado público no final dos anos de 1940 proporcionou o desenvolvimento de atividades comerciais no bairro. Além do mercado, o bairro conta com revendedoras de automóveis, lojas de variedades, bancos (Bradesco) e casas de *show* (Kukukaya). Apesar de seu péssimo estado de conservação, um importante equipamento urbano no bairro é o Parque Ecológico Rio Branco, com uma área de 8,20ha.

O Bairro de Fátima, habitado em sua maioria por famílias de classe média, conta com serviços variados que incluem centros comerciais, farmácias, hospitais e restaurantes. Estão localizados no bairro: a sede da TELEMAR, o Centro de Humanidades da Universidade Estadual do Ceará, o Instituto de Educação do Ceará e o Terminal Rodoviário João Thomé.

A Praia de Iracema foi transformada, a partir dos anos de 1990, na área de lazer noturna mais importante da Cidade. Tiveram importância nessa transformação os projetos implantados tanto pela Prefeitura de Fortaleza como pelo Governo do Estado do Ceará. No início dos anos de 1990, a Prefeitura implantou um projeto de urbanização e paisagismo que favoreceu o aproveitamento da faixa litorânea, seja com bares e restaurantes, seja com espaços livres, destinados à circulação e a praças. A ele seguiram-se os projetos implantados pelo Governo do

Estado: reforma da Ponte dos Ingleses, reconstrução do Estoril e construção do Centro Cultural Dragão do Mar³³ .

O bairro de Jacarecanga sofre com a falência de suas indústrias e decadência de seus casarões, entretanto oferece um comércio bastante variado, bons colégios (Liceu do Ceará e Colégio Militar do Corpo de Bombeiros), grandes supermercados e excelente infra-estrutura, além de vias de fácil e rápido acesso. Além dos casarões e do riacho Jacarecanga, outro equipamento de relevância histórica é o cemitério São João Batista, construído em 1865. A implantação da estação de metrô - Tirol, nas proximidades do bairro, poderá acentuar o seu caráter comercial.

³³ A Ponte dos Ingleses teve sua construção iniciada em 1920. Sua estrutura foi desenhada por engenheiros da empresa inglesa Nastor Griffits, que mantinha interesses comerciais no Ceará. Em 1994, a Câmara Municipal de Fortaleza aprovou projeto determinando sua recuperação. Ao todo são 120 m de comprimento, muretas de proteção e piso de madeira. Na ponte se localizam uma pequena galeria de arte e um observatório marinho, de propriedade da Universidade Federal do Ceará (UFC).

A “Vila Morena” foi construída em 1926 pelo pernambucano José de Magalhães Porto. Durante a Segunda Guerra Mundial, o palacete sediou o Clube dos Oficiais Americanos. Após a retirada dos americanos, o edifício foi transformado em restaurante, denominado Estoril. Em 1995 foi reconstruído, pois tinha sido derrubado por fortes chuvas em 1992 (GONDIM, 2000).

O Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, construído pelo Governo do Estado do Ceará, em 1998, ocupa uma área de 30 mil metros quadrados, sendo 13 mil de área construída. O complexo cultural é composto por dois cinemas, um cineteatro, um planetário, um anfiteatro, um auditório, dois museus (de Arte Moderna e Memorial da Cultura Cearense), salas de exposição e instalações para cursos. Além disto, tem espaços destinados ou ocupados por cafés, restaurante, livraria, praça e bares (IBID, p. 9).

TABELA 2 – Centralidades em Fortaleza – 2004.

Centralidades	Principais Bairros Integrantes
Centralidade Aldeota.	Aldeota, Meireles, Dionísio Torres, Papicu, Cocó, Varjota, Mucuripe e Praia do Futuro.
Centralidade Alagadiço São Gerardo (Avenida Bezerra de Menezes).	Alagadiço São Gerardo, Parquelândia, Monte Castelo e Presidente Keneddy.
Centralidade Antônio Bezerra.	Antônio Bezerra, Quintino Cunha, Padre Andrade, Autran Nunes e Dom Lustosa.
Centralidade Barra do Ceará.	Barra do Ceará, Álvaro Weyne, Carlito Pamplona, Cristo Redentor e Vila Velha.
Centralidade Messejana.	Messejana, Curió, Paupina, Lagoa Redonda, Guajaru, Coaçu e Ancuri.
Centralidade Montese	Montese, São João do Tauape, Rodolfo Teófilo, Vila União, Damas, Bom Futuro, Parreão, Demócrito Rocha, Bela Vista, Couto Fernandes e Jardim América.
Centralidade Parangaba	Parangaba, Maraponga, Itaperi, Vila Peri, Jôquei Clube e Bonsucesso.
Centralidade Seis Bocas	Édson Queiroz, Cambeba, Eng Luciano Cavalcante, Édson Queiroz e Cidade dos Funcionários.
Vizinhos ao Centro	Benfica, Joaquim Távora, Bairro de Fátima, Praia de Iracema e Jacarecanga.

FONTE – P.M.F., 2004 a.



A CENTRALIDADE DA PARANGABA
COMO PRODUTO DA FRAGMENTAÇÃO DE FORTALEZA (CE).

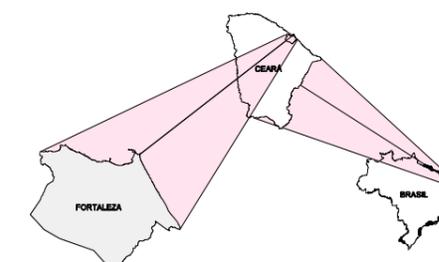
AUTOR: Francisco Clébio Rodrigues Lopes
ORIENTADOR: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva

MAPA 1

Centralidades em Fortaleza

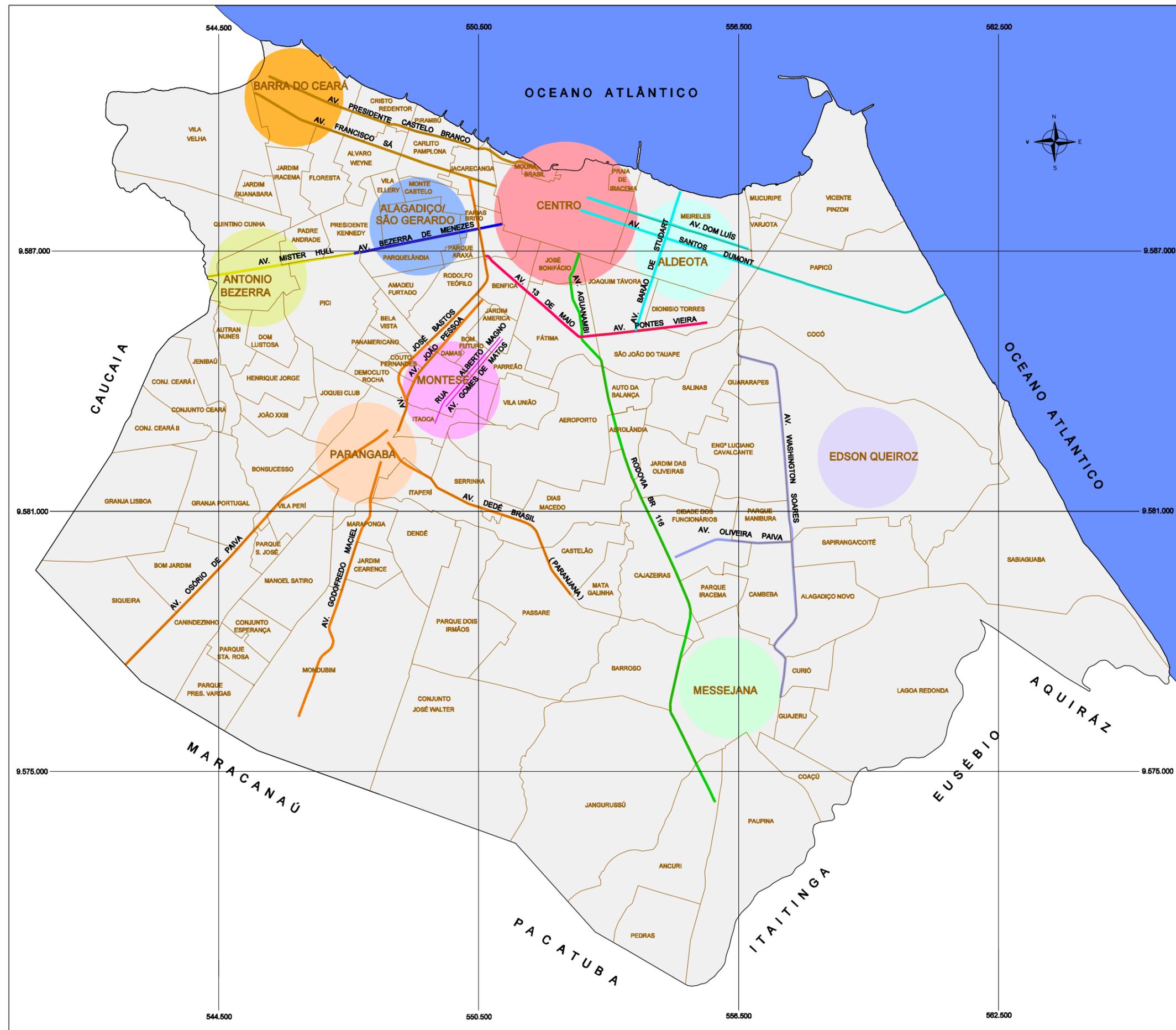
CENTRALIDADES	BAIRROS	VIAS
	Centro Benfica Joaquim Távora Baixo de Fátima Praia de Iracema Jacarecanga	Av. 13 de maio → Av. Pontes Vieira
	Aldeota Meireles Dionísio Torres Papicó Cocó Varjota Mucuripe Praia do Futuro	Av. Santos Dumont Av. Barão de Studart Av. Dom Luís
	Parangaba Maraponga Itaperi Vila Peri Jóquei Clube Bom Sucesso Demóclito Rocha Bela Vista Couto Fernandes	Av. João Pessoa Av. José Bastos Av. Osório de Paiva Av. Dedé Brasil/Paranjana Av. Godofredo Maciel
	Messejana Curió Paupina Lagoa Redonda Guajaru Coacú	Av. Aguanambi/BR 116
	Edson Queiroz Cambéa Eng. Luciano Cavalcante Cidade dos Funcionários	Av. Oliveira Paiva Av. Washington Soares
	Montese São João do Tauape Rodolfo Teófilo Vila União Damas Bom Futuro Parreão Jardim América	Av. Alberto Magno Av. Gomes de Matos
	Antônio Bezerra Quintino Cunha Padre Andrade Autran Nunes Dom Lustosa	Av. Mister Hull
	Barra do Ceará Barra do Ceará Alvaro Weyne Carlito Pamplona Cristo Redentor Vila Velha	Av. Presidente Castelo Branco (Leste Oeste) Av. Francisco Sá
	Alagadiço São Gerardo Parquelândia Monte Castelo Presidente Kennedy	Av. Bezerra de Menezes

SISTEMA UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR



FONTE:
Planta Básica de Fortaleza - IPECE, 1998.
Escala: 1: 25.000

ORGANIZAÇÃO: Ana Maria Ferreira



A policentralidade³⁴ de Fortaleza é um fato incontestável a partir dos anos de 1990, entretanto a deterioração do Centro não é um fato natural, é muito mais resultante da falta de investimento do Poder público na área, em detrimento dos investimentos em outros locais da Cidade, agora mais atrativas para os investimentos locais ou internacionais.

O abandono do Centro histórico pelo Poder público pode ser evidenciado na descaracterização das suas praças, anteriormente voltadas ao lazer, ao encontro, à festa e ao ócio, hoje terminais de transporte coletivo ou mercados informais dominadas pelo comércio ambulante durante o dia e pontos de prostituição durante a noite, na decadência de seus prédios, na poluição sonora, visual e aérea, no acúmulo de lixo nas suas ruas, becos e galerias e na degradação dos recursos naturais. Silva (2001, p. 32) denuncia o fato de que o próprio Poder público, que deveria conservar esse importante espaço da história e da geografia da nossa cidade, o descaracteriza:

Vá ver o novo Mercado Central sufocando o Pajeú, bastião histórico de nossas raízes. Suas praças, outrora palco de animação e urbanidade, encontram-se abandonadas. É lamentável constatar a deterioração de um mobiliário urbano de qualidade com estátuas, monumentos, bustos, bancos, grades, caixas d'água, balaustradas entregues ao abandono.

Villaça (1998) acentua que não foram as deficiências internas dos centros principais que determinaram seu abandono por parte das camadas de mais alta renda. Foi o seu abandono que fez com que os edifícios se deteriorassem, pois não compensava mais mantê-los. Quando o centro é tomado pelas camadas populares, ele passa a ser considerado o centro velho e o da elite, classe minoritária, o novo centro da cidade. A deterioração teórica ou ideológica está justamente em pregar que o centro da elite é o novo centro da cidade; as idéias da classe minoritária passam a ser as universais, já que a elite é a classe dominante.

³⁴ Policentralidade, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação. (LEFEBVRE, 2004, p. 113).

(...) cada nova classe que toma o lugar daquela que dominava antes dela é obrigada, mesmo que seja apenas para atingir seus fins, a representar o seu interesse como sendo o interesse comum de todos os membros da sociedade ou, para exprimir as coisas no plano das idéias: essa classe é obrigada a dar aos seus pensamentos a forma de universalidade e representá-los como sendo os únicos razoáveis, os únicos universalmente válidos (MARX; ENGELS, 1989, p. 49).

A deterioração do centro, processo social, é vista como algo decorrente do seu envelhecimento, portanto, normal e natural. As teorias para justificar esse processo são assimiladas muitas vezes, às teorias da Escola sociológica de Chicago, onde o centro aparece como algo vivo e por isso está morrendo; logo, é necessário revitalizá-lo.

Estudo desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, intitulado *Estudo das vantagens competitivas do Centro da cidade de Fortaleza (2004)*, apresenta importantes dados que mostram a importância da polarização do Centro sobre Fortaleza, bem como sobre o Ceará, entretanto o próprio estudo já mostra também a desvantagem da área central ante as novas centralidades, principalmente à da Aldeota. De acordo o estudo, o Centro de Fortaleza ainda polariza o grande comércio varejista da Região Metropolitana de Fortaleza e alcança ainda outros municípios de menor porte do interior, representado acima de 30% da atividade municipal. Já o comércio atacadista, outrora importante, já não alcança a marca dos 12% do setor no Município.

Com relação aos empregos formais, o Centro responde por 20% dos gerados em Fortaleza, com destaque para o segmento de serviços, que emprega mais de 60% dos trabalhadores do Centro, e para o comércio varejista, que concentra mais de 30% dos empregos do segmento no Município. O atacado do Centro representa mais de 22% dos empregos do setor em Fortaleza. Além dos empregos formais, a estimativa é de que só o comércio varejista oferece quase 30 mil empregos informais. A ocupação informal não está relacionada apenas ao comércio ambulante, pois cerca de 10.000 pessoas que trabalham nos mercados, no

beco da Poeira³⁵ e nas ruas do Centro, mas principalmente aos setores formais sem registro dos seus empregados. O perfil dos ambulantes do beco da Poeira é diferente daqueles das ruas: no primeiro, predomina o comércio de confecções, enquanto nas ruas o predomínio é do comércio de miudezas, bombons e cigarros e lanches.

Quando se utiliza, entretanto, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS (arrecadação anual de 2002, fornecida pela SEFAZ) para a medição da atividade econômica, em substituição ao PIB, principalmente pela disponibilidade, confiabilidade e possibilidade de aferição. O Centro, com uma arrecadação anual de R\$ 174 milhões (9% da arrecadação municipal), ficou atrás do Mucuripe (R\$ 604 milhões, em razão das indústrias de combustíveis e alimentos próximas ao Porto do Mucuripe), Aldeota (R\$ 360 milhões) e Vila União (218 milhões, por conta de empresas de telecomunicações). Ainda de acordo com o mesmo estudo o Centro é responsável por 16% da arrecadação de ISS (Imposto sobre serviços), 11% da arrecadação de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) e por 5% da arrecadação de ITBI (Imposto de Transmissão Inter Vivos) de Fortaleza.

³⁵ O Centro de Pequenos Negócios e de Vendedores Ambulante (CNPVA), popularmente conhecido como beco da Poeira, foi inaugurado no dia 25 de maio de 1991 e até hoje é presidido por Antônio Amaro da Silva, que tem um boxe para venda de sapatos e acessórios de couro. Localizado entre a praça José de Alencar e a praça da Lagoinha, funciona como um centro comercial popular, que abriga 2.050 permissionários, organizados em uma associação que gerencia o equipamento, e ocupa diretamente cerca de 4.000 pessoas. O local é equipado com 2.030 boxes, 12 banheiros, seis para cada sexo, dois provadores e uma espécie de praça de alimentação, ou seja, uma área com boxes que vendem todo tipo de sanduíches, caldos, canjas, refrigerantes, refrescos, água e até prato feito.

2.3 De Porangaba a Parangaba: a produção de uma centralidade

O processo efetivo de colonização do Ceará ocorreu por meio da ocupação dos vales dos principais rios no sertão. Os índios que aí viviam foram expulsos e se refugiaram nas serras, onde o acesso era difícil. Nos arredores da Vila de Nossa Senhora da Assunção (Fortaleza) formaram-se alguns aldeamentos jesuíticos (Porangaba, Paupina e Caucaia). De acordo com Hoornaert (1995), os aldeamentos eram aldeias artificiais militarizadas sob a autoridade dos jesuítas, mas com a ajuda dos soldados, dos governadores e capitães. A intenção dos aldeamentos era transformar índios brabos em índios mansos ou cristãos, tornando-os duplamente úteis aos projetos dos europeus, seja como mão-de-obra, em diversos tipos de trabalho, seja como guerreiros contra índios brabos.

Quando os Jesuítas missionários chegaram ao Ceará (1607), o método do aldeamento já era praticado na zona litorânea da Bahia, Pernambuco e São Paulo. O Ceará abrigava, além dos grupos indígenas nativos, diversos grupos provenientes do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.(SILVA, 2003). Esses missionários, pregando habilmente a religião, converteram inúmeros selvagens e, auxiliados por eles, fundaram, no seio das tribos da redondeza que acampavam às margens de lagoas ou nas abas das serras próximas, várias aldeias ou reduções.

De acordo com Montalbo (1969), havia no Siará Grande, em 1694, excluindo as aldeias da Ibiapaba, seis aldeias dirigidas pelos Jesuítas - Caucaia, Parangaba, Paupina, Panamirim - além de duas outras de índios Jaguariguaras.

O aldeamento de Parangaba provavelmente foi criado entre os anos de 1662 a 1664, pois em 02 de fevereiro de 1665, o padre Jacob Cochleo, a quem foi confiada a Missão de Porangaba em 1665, realizou os seus votos no oratório que foi inaugurado no ano anterior. Studart (1937) apud Silva (2003) assinala que a data de criação do aldeamento foi em 1662 e o padre Jacob Cochleo teria sido o responsável pela reunião, nas cercanias de Maraponga e Mondubim, das diferentes malocas tupis da nação Potiguar, numa grande povoação com o nome de aldeia de Bom Jesus de

Porangaba³⁶. Barroso (1997) defende a idéia de que teriam sido os Jesuítas Francisco Pinto e Luís Figueira os verdadeiros responsáveis pela organização do aldeamento, pois, ao desembarcarem no Mucuripe a caminho da Ibiapaba, chegaram a congregar os índios dos arredores em três aldeias e só depois, em 1665, a Missão de Porangaba foi confiada aos padres Jacó Cochleo e Pedro Cassali.

Em meados do século XVIII, por força do Marquês de Pombal, as aldeias indígenas foram transformadas em vilas. A ordem régia retirando do poder dos Jesuítas as aldeias e mandando seqüestrar os seus bens, foi lançada em 14 de setembro de 1758. O capitão-mor da capitania anexa do Ceará, porém, só tomou conhecimento em 19 de janeiro de 1759. Naquele ano, foram criadas as vilas de Viçosa Real, em 7 de julho, Soure, em 15 de outubro, e Arronches (antiga aldeia de Porangaba), em 25 de outubro³⁷. No ano seguinte, a Vila de Messejana e, quatro anos depois, em 1764, a Vila de Monte-Mor, o novo d'América (SILVA, 2003).

Os bens das aldeias de índios eram, principalmente, animais com exceção de três carros de boi. A Vila de Viçosa era a mais rica com 90% dos animais da capitania do Siará Grande. Dentre as outras vilas de índios, considerando-se o tamanho dos rebanhos, a que tinha melhores condições era a de Montemor, seguida pela de Arronches, depois a de Messejana e finalmente a de Soure. (SILVA, 2003, p. 186).

O tema da pobreza das vilas de índios é constante na documentação. As vilas eram fundadas com um número reduzido de moradores e cresciam rapidamente, inclusive com a adesão dos indígenas, porém o grande desafio era manter a população nesses povoados. A zona rural tinha uma densidade demográfica maior do que a da vila e a população restringia as suas idas às vilas apenas nas épocas de festas.

³⁶ Topônimo de origem indígena, significa o que serve para escorregar, relacionando-se com o barro escorregadio da margem e do fundo da lagoa. Conforme outra explicação, significa lugar formoso, topônimo que resulta de PORANGA (bela, formosa, bonita) mais ABA (lugar) (P.M.F., 2003b). Existe uma confusão com o nome da aldeia de Parangaba. Alguns historiadores chamam-na de Porangaba, enquanto em outros documentos encontramos a palavra Parangaba; porém o mais provável era que se chamasse Porangaba, pois somente em 1938, a pedido de Serafim Leite e do Instituto do Ceará, Porangaba trocou o “o” pelo “a” e passou a chamar-se Parangaba.

³⁷ A vila de Arronches distava léguas e meia da Capital (9 km) e tinha seis quilômetros em quadrado (O POVO, 2000).

A pecuária, atividade econômica que propiciou de vez a colonização do Ceará, não favorecia as aglomerações urbanas, pois a criação extensiva forçou uma dispersão das fazendas. Estas eram incapazes de absorver a população desocupada, o que dificultava a geração de excedentes e, portanto, de uma divisão real do trabalho e o desenvolvimento de atividades tipicamente urbanas, logo “a aglomeração em vilas só poderia surgir por decreto real” (LEMENHE, 1991, p. 37). As vilas que tiveram suas origens em aldeamentos indígenas também não fugiram à regra, pois tinham “por objetivo desenvolver atividades administrativas, militar e religiosa, antes de atingir o nível de um centro de convergência da produção regional”. (SOUZA, 1995, p. 105).

Lemenhe (1991, p. 37-38) esclarece que o Edital e Alvará que tratavam da elevação nada diferia dos outros que criaram as vilas que não tinham a origem em aldeamentos, pois davam as mesmas orientações, ou seja, a fixação dos índios existentes no lugar, congregação dos dispersos, casamentos, prescrição para provimento de infra-estrutura de serviços (casa de câmara e cadeia, açougue, igreja e habitações) e físicas (alinhamento das ruas e definição do tamanho das casas e da praça). Além disso, a autora explica o porquê da elevação, apesar da pobreza desses lugares e da dispersão da sua população:

O trabalho dos jesuítas havia fixado em torno das numerosas aldeias uma população considerável, dedicada à pecuária, à agricultura e à produção artesanal, atividades estimuladas pelo Estado português (...). As mudanças na política metropolitana, a partir de meados do século XVIII, resultaram, entre outras medidas relativas à colônia, na expulsão dos jesuítas. Com esta, criou-se um vazio no controle sobre a força do trabalho indígena – já aculturada para a produção mercantil – antes exercido pelos jesuítas e que necessitava ser preenchido pela administração civil. (LEMENHE, 1991, p.37-38).

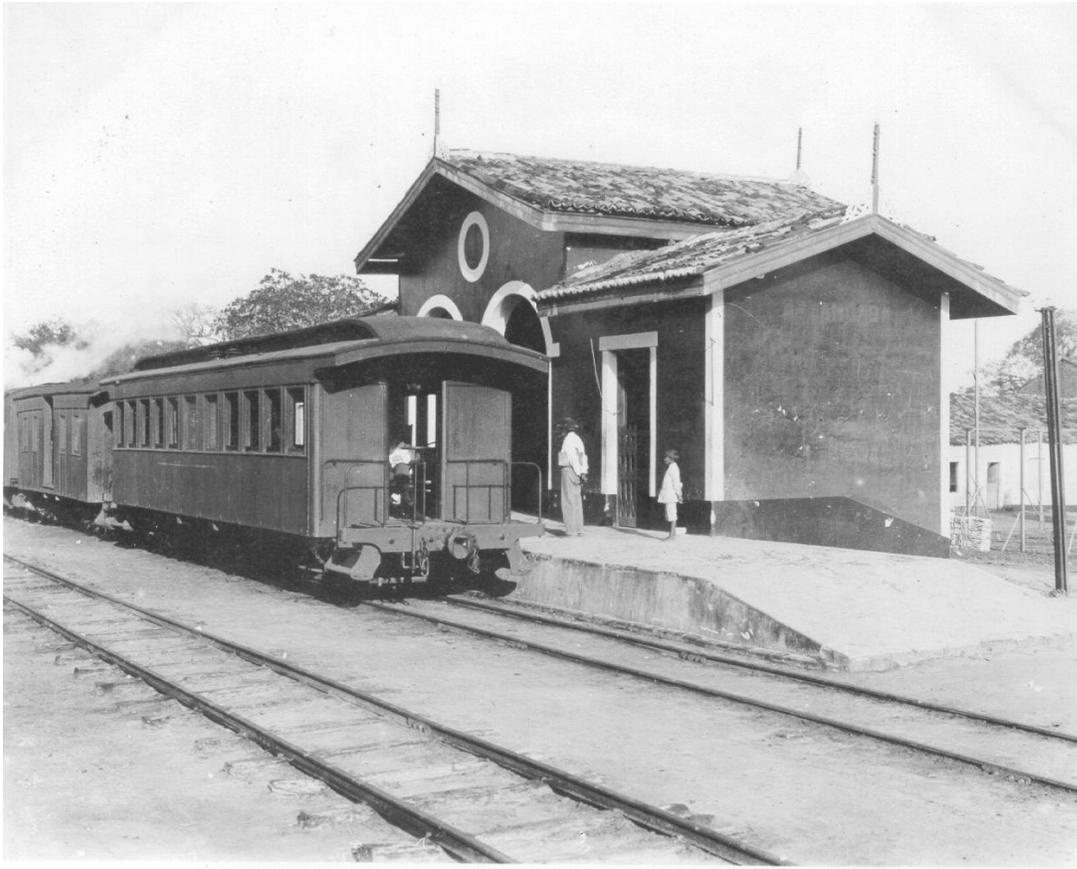
A existência de Parangaba também está associada aos velhos caminhos que faziam a conexão entre a Capital da Província e o sertão, pois Arronches servia como lugar de passagem e descanso para os viajantes em seu difícil percurso. O péssimo estado dessas vias, assim como o difícil deslocamento dos viajantes que utilizavam carros-de-boi, a uma velocidade de 6km/h, e levavam semanas para atingir o porto, foi descrito por Studart Filho no início do século XIX:

Era naturalmente penoso viajar-se em tais caminhos. No verão, porque as águas eram escassas e ordinárias insuportáveis por salina. No inverno, as pobres veredas desapareciam no matagal. Mesmo as grandes vias de vazão ficavam por assim dizer-se inacessíveis, transformada em leitos de torrentes, em lagoas e tremedades perigosíssimos. Não havendo ponte, era preciso enfrentar a nado o furor da correnteza avolumada pelas chuvas ou esperar dias e dias, que, mingando as águas, o rio desse val. (Studart Filho, 1937 apud Silva, 2003, p. 199-200).

Além da Igreja, o Estado, associado com o capital nacional e/ ou internacional, são os principais agentes produtores do espaço no bairro em estudo. Os principais equipamentos instalados no bairro ainda no século XIX foram a via férrea Fortaleza – Baturité e a estação, em 1873 (FIG.2), o Asilo dos Alienados,³⁸ em 1886, e a instalação do bonde, em 1894, ligando Parangaba ao Benfica. O primeiro trem, oficialmente, circulou em Parangaba no dia 29 de novembro de 1873 e, segundo informações do jornalista João Brígido (1908), a via férrea teve seu percurso alterado em função de interesses locais:

Muito em princípio a linha devia seguir um trajeto até Parangabuçu; daí noutra tangente até Arronches, mas o português Carneiro, muito influente na política do tempo, com terras por trás da lagoa de Arronches, obteve que se quebrasse a linha, para que esta inutilmente, chegando a extrema do seu sítio, fizesse a grande curva que apresenta cortando a Estrada empedrada para atingir a estação, com grande aumento de linha. (O POVO, 2000).

³⁸ O Asilo São Vicente de Paula, décima instituição asilar para loucos edificada no Brasil, foi projetado em 1874 e, antes mesmo da sua inauguração, em 1º de março de 1886, serviu como abrigo para órfãos da seca de 1877. O Asilo foi construído com doações e na época localizado em áreas limites da Cidade (PONTES, 1993). Com o tempo, nasceria a expressão popular: “Tá doído? Vá pra Parangaba!”, semelhante à que os cariocas diziam com relação à Praia Vermelha ou os parisienses com Charenton (P.M.F., 1982).



FIGUARA 2 – Estação de Parangaba em 1900.
FONTE – Arquivo Nirez.

A construção da estação e a proximidade com o antigo caminho de Arronches (hoje, avenida João Pessoa) fortaleceram o comércio de farinha, gado e couro na área, pois, em virtude de sua situação, ou seja, ponto de convergência de estradas que se dirigiam às serras úmidas de Maranguape, Pacatuba e Baturité, a estação assumiu o papel de coletar parte da produção dos “roçados” de Fortaleza, contribuindo para o seu crescimento numa das saídas radiais da Cidade.

Parangaba foi uma importante feira de gado no século XIX. Talvez esteja nessa antiga atividade a origem da atual “feira dos pássaros”. O comércio de gado em Parangaba surgiu como alternativa aos criadores, que precisavam vender os seus animais em Fortaleza, mas não queriam pagar as licenças exigidas pelo Poder público. Nas entradas da Capital da Província, havia porteiras (pontos de fiscalização), onde eram cobradas licenças de comercialização dos animais. Essas taxas eram cobradas por cabeça de gado e encareciam as mercadorias. Em virtude dessas taxas, muitos criadores passaram a utilizar caminhos clandestinos para entrar em Fortaleza ou comercializavam os seus animais na vila mais próxima à Capital, no caso Arronches. A Câmara Municipal de Arronches, ao tomar conhecimento desse fato, construiu currais (FIG.3), visando à arrecadação fiscal, entretanto os criadores se recusavam a utilizá-los (SILVA, A.,2005).

Embora a Vila fosse uma importante feira nesse período, essa atividade não conseguia dinamizar a sua economia, pois, em 1898, numa descrição de Arronches, Silva Paulet destacou a pobreza do aglomerado e sugeriu a sua incorporação a Fortaleza³⁹: “A vila está arruinada, tem 25 cazas, 13 de índios, e 12 de extra-naturaes, e só 13 cazas estão em estado de habitação, posto que em todas hajam moradores. Seria melhor unil-a à villa da Fortaleza (sic).” (PAULET, 1997, p.18).

³⁹ Parangaba já gozou dos foros de Município, extinto pela Resolução de 06.05.1833, declarada sem efeito a 13 de dezembro do mesmo ano. A Lei nº 2, de 13.05.1835 extinguiu o novo município, que foi restaurado com o nome anterior de Porangaba, pela Lei nº 2.097, de 25.11.1855. Por fim, foi suprimido definitivamente pela Lei nº 1.913, de 31.10.1921. De acordo com a Lei nº 2.455, de 30.10.1926, reaparece como Distrito de Fortaleza (FALCÃO, 1993).

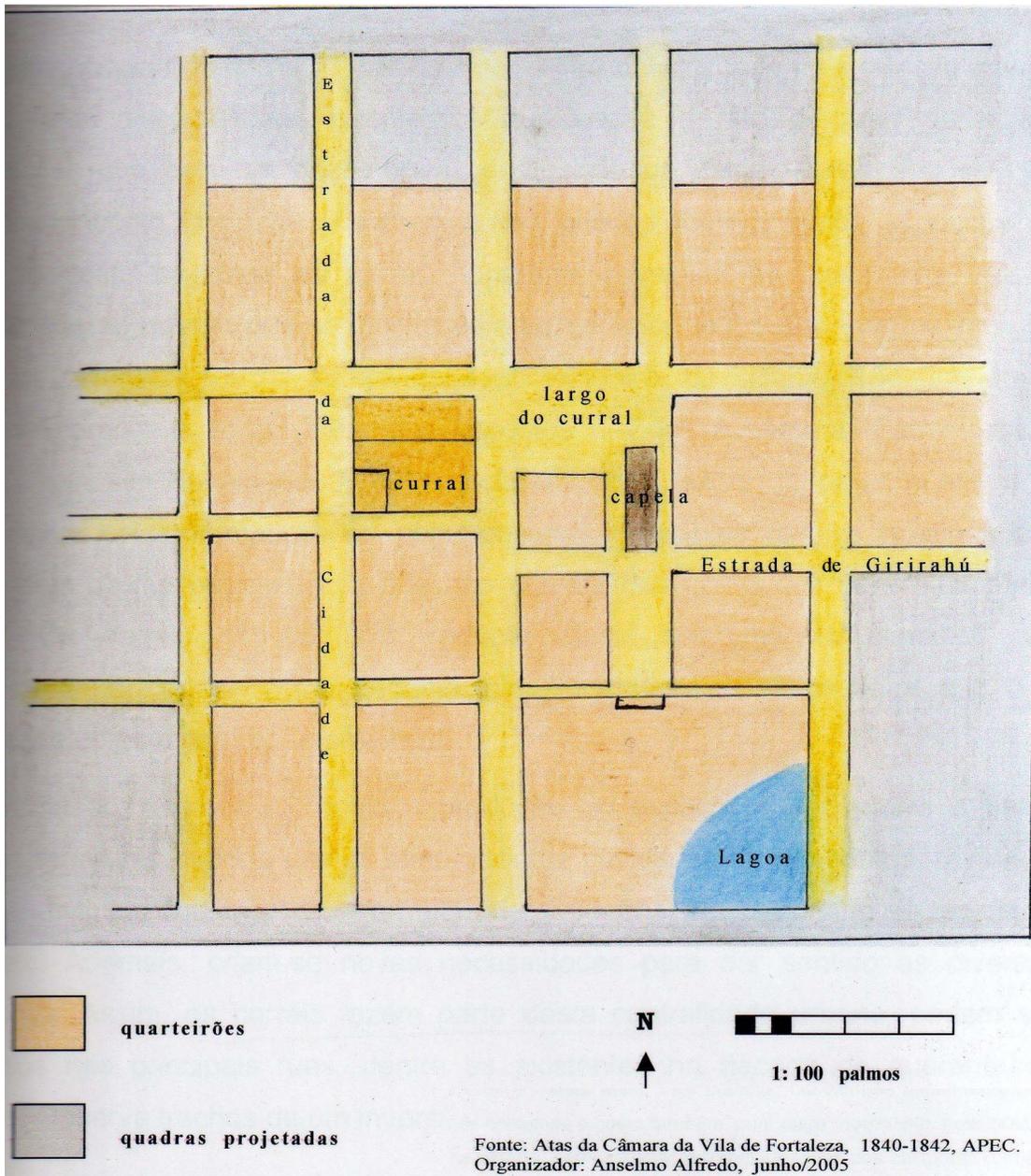


FIGURA 3 – Planta de Arruamento da Povoação de Arronches em 1841.
 FONTE - SILVA, A., 2005.

A Companhia Ferro Carril de Arronches (Porangaba depois Parangaba) foi fundada no dia 18 de outubro de 1894 por uma sociedade anônima que depois passou para a firma Gondim & Filhos. A linha de bonde, de tração animal, ligava Parangaba ao Benfica e foi desativada no dia 1º de setembro de 1918. A linha possuía horários regulares (TAB. 3) de segunda a domingo e, nos dias santificados, havia um horário extra às 9 horas da noite partindo do Benfica.

TABELA 3 – Horários da Companhia Ferro Carril de Porangaba – 1903.

Partida de Porangaba		Partida do Benfica	
Manhã	Tarde	Manhã	Tarde
6 ½	2 ½	7	2
7 ½	3 ½	8	3
8 ½	4 ½	9	4
9 ½	5 ½	10	5
10 ½	6 ½	11	6
11 ½	7 ½	12	7
--	8 ½	--	8

FONTE – Almanaque do Ceará In: www.cepimar.org.br.

Depois que os bondes foram desativados no início do século XX, as pessoas que moravam mais distantes da área central passaram a depender exclusivamente do ônibus que trafegava pela estrada Fortaleza-Parangaba (avenida João Pessoa) (FIG.4). A estrada era a única via de ligação entre o centro de Fortaleza e Parangaba, distando 7.200 m. Era de terra batida até 1929, quando o Governo federal, na época de Washington Luiz, mandou fazer a estrada de concreto. A via foi construída pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) e, ao terminar a avenida, esta ganhou o nome de Washington Luiz, mas, com a Revolução de 1930, o povo arrancou as placas e substituiu por João Pessoa (AZEVEDO, 1991).



FIGURA 4 – Estrada Fortaleza – Parangaba em 1932.
FONTE – Arquivo Nirez.

Um dos principais problemas enfrentados pela população de Parangaba no início do século XX era o transporte, apesar da existência da estação. Depois que os bondes foram desativados, o transporte passou a ser feito de forma irregular por ônibus do tipo lotação, até 1927, quando iniciaram as atividades da Empresa Ribeiro & Pedreira. Esta empresa foi a primeira a operar uma linha de ônibus na Cidade. Os ônibus tinham carroceria de madeira construída sobre chassi de caminhão. Dos doze ônibus que pertenceram à empresa, dez eram da marca "Chevrolet" (FIG. 5) e dois eram da marca "Dodge". O preço da passagem para Parangaba em 1929 era de 600 réis. A empresa foi extinta em 1929 e Oscar Pedreira ficou com os doze ônibus sob seu poder, registrando outra Empresa - Pedreira & Cia. A partir de 1934, a única linha que fazia conexão entre Parangaba e o Centro ficou sob responsabilidade da empresa São José, alvo de constantes reclamações da população, como mostra o jornal *Correio do Ceará* em 1937:

A empresa S. José, talvez á custa do monopólio que tem, não se interessa nem faz por que satisfazer o publico que, ordinariamente se serve de seus autos. Em regra geral os carros são poucos e velhos. Velhissimos. O passageiro quando nos tais omnibus da S. José começam a rodar tem a impressão que vão se desfazer em poucos segundos, com veículo e tudo, em verdadeiros paudavecos. Os horarios não são observados rigorosamente outras coisas mais, igualmente lamentáveis, são notados pelo povo que se utiliza obrigatoriamente, das velhas e desajustadas maquinas da S. José. (sic).⁴⁰



Caminhão Misto: Chevrolet - Ano 1959
Pertencente: Empresa Maia e Oliveira Ltda

FIGURA 5 – Caminhão Misto: Chevrolet – Ano 1959.
FONTE – Acervo virtual do transporte.

⁴⁰ Reportagem disponível em <http://www.cepimar.org.br>.

Na década de 1940, em razão da carência de ônibus em Parangaba, exploravam o serviço de transporte de passageiros camionetas e autolotação. Esses dois tipos de transportes possuíam uma passagem de valor maior do que a dos ônibus oficiais, pois, enquanto o ônibus cobrava setenta centavos, as camionetas cobravam um cruzeiro e o autolotação quatro cruzeiros. Os moradores acusavam o proprietário da Empresa Severino, responsável pela única linha, de ser proprietário também de camionetas. Em função disso, o proprietário colocava poucos ônibus na linha para poder se beneficiar com o preço mais elevado da passagem das camionetas. Em 1967, na administração de Murilo Borges, foram introduzidos os ônibus elétricos e uma das linhas era a de Parangaba. A partir de 1970, novas empresas passaram a ofertar linhas ligando o bairro a outros, transformando Parangaba num importante ponto de conexão em Fortaleza.

O transporte de carga pela via férrea causou a desvalorização de suas áreas contíguas. Esse tipo de transporte induziu a localização, nas áreas lindeiras, das indústrias, atraídas pelos preços baixos dos terrenos cortados pela ferrovia, além da facilidade e comodidade do transporte. As imediações da via férrea foram ocupadas pelos operários das indústrias, provenientes do campo.

A transferência das atividades portuárias do antigo Poço da Draga para o Mucuripe⁴¹ exigiu a construção de um ramal ferroviário de carga, partindo de Parangaba. Esse novo ramal teve como objetivo evitar maior percurso dos trens de carga pelo Centro, através, do prolongamento dos trilhos do Poço da Draga até o Mucuripe. O novo percurso a partir de Parangaba evitou áreas mais adensadas, entretanto sua abertura e implantação acentuaram a ocupação linear ao longo dos trilhos por uma população de baixíssima renda (SILVA, 1990).

A localização de indústrias em Parangaba teve papel fundamental no crescimento do bairro como local de moradia de população operária. A história da industrialização do bairro pode ser dividida em três períodos. A divisão nesses períodos tem como base o estudo realizado por Amora (2005) sobre a

⁴¹ A construção do Porto do Mucuripe foi iniciada em 1938 (COSTA, 2005).

industrialização cearense. A autora destaca que os três principais recortes temporais da industrialização cearense correspondem a momentos distintos da divisão internacional e nacional do trabalho.

O primeiro, caracterizado pela instalação de indústrias têxteis, óleos vegetais e couros e peles, inicia-se no final do século XIX e estende-se até os anos de 1950. Os estabelecimentos industriais se instalaram nas cidades coletoras de produtos agrícolas e em Fortaleza, principal ponto de escoamento da produção cearense. O segundo é marcado pela criação da SUDENE⁴² e da sua política de incentivos.⁴³ A SUDENE tinha como um de seus objetivos modernizar as indústrias tradicionais nordestinas que estavam obsoletas em relação às do Sudeste. A modernização implementada permitiu o surgimento de um pólo têxtil e de confecções no Ceará, bem como a dinamização do setor da castanha-de-caju e da lagosta. As indústrias instalaram-se, no primeiro momento em Fortaleza e, mais tarde, em municípios da Região Metropolitana. O terceiro, ainda em andamento, ocorre a partir da segunda metade da década de 1980 e é marcado pela reestruturação da economia mundial. Com a redução dos investimentos federais, os estados empreendem ações que visam à atração de indústrias. Dentre as ações, estão os incentivos fiscais, a infra-estrutura gratuita e a mão-de-obra barata. As indústrias são provenientes do centro-sul e destacam-se as têxteis, de calçados, vestuário, alimentos e material de embalagem. Elas se localizam nos municípios da Região Metropolitana, já que os incentivos aumentam à medida que se distanciam da Capital.

As indústrias começaram a ser implantadas em Parangaba no início do século XX. Em 1926, instalou-se junto à estrada de ferro uma indústria de

⁴² Nos anos de 1950 e 1960, as disparidades regionais no Brasil assumem proporções preocupantes com o desenvolvimento do setor secundário no Sudeste do País. Com intuito de minimizar essa problemática, é criado o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste – GTDN, responsável pela elaboração de um diagnóstico sobre a situação da Região Nordeste e de um plano de ação, propondo a industrialização como caminho para o desenvolvimento da região. O GTDN, em 1959, dá origem à SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (AMORA, 2005).

⁴³ O Estado brasileiro edita uma lei (34/18) estabelecendo a dedução de imposto de renda de pessoas jurídicas e, posteriormente, de pessoas físicas que se dispunham a aplicar tais deduções em empreendimentos industriais no Nordeste. Por esse mecanismo, recursos provenientes principalmente do sudeste, onde se concentra a maior parte das indústrias, são canalizados para o Nordeste (IBID., p. 374).

beneficiamento de gipsita (Chaves S/A), nas décadas de 1940/1950 localizou-se uma indústria têxtil (SARONORD), a maior da época, além de outros estabelecimentos de beneficiamentos de óleos vegetais (Usina Evereste). De 1950 a 1960, apenas 3 novos estabelecimentos, com 56 empregados, localizaram-se na zona. Na década de 1960, a zona de Parangaba contava com 8 grandes fábricas, que ocupavam 1889 empregados. Com os incentivos fiscais e financeiros da SUDENE e do BNB, a partir dos anos de 1960, o Distrito da Parangaba apresentava-se como uma das quatro zonas industriais da Cidade (P.M.F. 1963).⁴⁴

No final dos anos de 1960, a população da Paróquia do Bom Jesus dos Aflitos (Parangaba) era de 19.070 habitantes, com área de 867 ha e densidade de 22 hab./ ha. O bairro da Parangaba, juntamente com Pirambu, Jacarecanga, Floresta, Alagadiço e Porangabuçu, eram considerados locais de moradia operária. O padrão das moradias era baixo, o índice de urbanização reduzidíssimo e as facilidades sociais escassas.⁴⁵

De acordo com levantamento do Serviço Social da Indústria (SESI), a população operária que trabalhava em Parangaba morava em locais próximo ao trabalho. Nessa zona industrial, 46% da população operária morava dentro de um raio de 1,5 km de seus locais de trabalho, o que permitia um deslocamento, a pé, de 20 minutos a meia hora. Enquanto isso, 40% dos operários residiam fora do raio de 3 km dos estabelecimentos (P.M.F., 1963).

Em vista da pobreza dessas aglomerações operárias nos anos de 1960, o Plano Diretor de 1963 propunha o desenvolvimento desses bairros pela criação de centros nesses locais. O centro de bairro foi definido como área de uso misto com

⁴⁴ Na década de 1960 as indústrias em Fortaleza obedeciam a uma forma de zoneamento espontâneo, pois se localizavam em quatro zonas preferenciais: zona central, zona oeste, Parangaba e Mucuripe. De acordo com os estudos, a posição das indústrias, segundo a mão-de-obra empregada, revelou o predomínio dos setores têxtil (30%) e químico, que inclui a extração de óleo (26%) e produtos alimentares (18%) (P.M.F., 1963).

⁴⁵ No Plano Diretor de Fortaleza de 1969 (Lei N. 2128, de 20 de março de 1963), a cidade era dividida em 19 paróquias e contava com uma população de 445. 715 habitantes. Paróquia é uma determinada comunidade de fiéis, constituída estavelmente na Igreja particular, e seu cuidado pastoral é confiado ao pároco como a seu pastor próprio, sob a autoridade do Bispo diocesano (Código de Direito Canônico, 1983, p. 243).

características semelhantes às de área central, servindo como centro de um bairro ou bairros, conforme sua importância e os equipamentos de utilização comum que continha. Ele deveria ser localizado em lugares com potencial para originá-los, ou seja, pontos de convergência de população, núcleo comercial já esboçado, agrupamento de equipamentos sociais etc.

A condição principal para a instalação de centros de bairro em Fortaleza era a densidade demográfica, entretanto as paróquias em que se encontrava dividida a Cidade apresentavam baixa densidade demográfica⁴⁶. A legislação tentava solucionar esse entrave, estimulando o adensamento no entorno dos futuros centros. O Poder público entendia que só era viável economicamente a instalação de equipamentos, infra-estrutura e serviços urbanos em áreas de forte densidade demográfica. A maior concentração de pessoas permitiria a utilização plena dos equipamentos e atrairia investimentos da iniciativa privada (comércio, diversões, linhas de transportes coletivos etc) que necessitaria de clientela mínima assegurada para se desenvolver.

A proposta de criação de centros de bairro pelo Plano Diretor de 1963 contribuiu para o crescimento econômico de Parangaba mediante a concentração de atividades comerciais e de serviços no núcleo do bairro e ao longo da avenida João Pessoa. O Plano de 1963 determinou que o núcleo central deveria conter atividades geradoras de emprego (atividades industriais) e atividades de apoio à população do bairro e adjacências, contribuindo para a concentração de equipamentos na área.

Dos centros de bairro propostos pelo Plano de 1963, somente Parangaba e Messejana foram capazes de constituir centros de comércio e serviços. Nas outras áreas, os comerciantes localizam-se afastados uns dos outros, seja pela escassez de imóveis ou terrenos contíguos em condições de receber instalações comerciais, seja por temerem a concorrência que decorreria da concentração comercial, seja pela omissão da Prefeitura no controle da localização do comércio ou dos serviços (PLANDIRF, 1972).

⁴⁶ Com exceção da paróquia do Carmo, perto da área central, as outras tinham densidades que variavam de 60 a 110 hab. /ha (P.M.F., 1963).

Nos anos de 1970, em virtude da não-implantação do Plano Hélio Modesto na criação de centros de bairros, o novo Plano Diretor (PLANDIRF⁴⁷) resolveu substituir a proposta de centros de bairros por pólos de adensamento. O Plano tinha como objetivo a descentralização relativa de atividades do núcleo central de Fortaleza para outras áreas da cidade ou dos municípios limítrofes, entretanto admitia que seria inviável a criação de centros ou subcentros em descontinuidade em relação à área central. A saída para esse impasse seria estimular, a partir do zoneamento, a localização de atividades comerciais nos corredores radiais de conexão do Centro com a sua área de influência macrorregional e também nas suas respectivas ligações tangenciais.

Com o objetivo de estimular a descentralização comercial, o PLANDIRF propôs a implantação de pólos de adensamentos nas sedes dos Distritos de Parangaba e Messejana, corredores de adensamento, seguindo as principais vias de saída da Cidade e corredores de atividades nos eixos tangenciais aos corredores de adensamento.

Os pólos foram definidos como áreas de maior concentração de população e de atividades, sendo caracterizados pelos usos diversificados (comércio, equipamentos, serviços, residências e indústrias de baixo índice de poluição) com incentivo ao uso misto. Os pólos se interligariam ao Centro por corredores de transporte rápido que acomodariam um futuro sistema de transporte de massa.

Os corredores de adensamento eram prolongamentos dos pólos ao longo do sistema viário básico, ligando a área central da Cidade aos pólos, com as mesmas características de uso e ocupação, onde foram incentivadas atividades de uso misto com maiores densidades populacionais. Os corredores seriam organizados em 3 eixos viários: o primeiro seria formado pela avenida Bezerra de Menezes/ rua Domingos Olímpio/ avenida Antônio Sales/ ramal Ferroviário até o Porto do

⁴⁷ PLANDIRF - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (1969/1971) - tratava da questão urbana nos seus aspectos físico-territoriais, socioeconômicos, político-institucionais e administrativos, numa abordagem de abrangência metropolitana, antes mesmo da criação da Região Metropolitana.

Mucuripe; o segundo corresponderia à linha Sul da RFFSA⁴⁸, no trecho em que esta cruza o Município; e o terceiro seria constituído pela avenida Dom Manuel/ avenida Aguanambi/ BR 116.

Os corredores de atividades seriam semelhantes ao de adensamento, apenas com menores índices de adensamento. Eles funcionariam como centros lineares de bairro, pois concentrariam comércio, serviço e equipamentos necessários às áreas residenciais. A distância de um corredor para outro seria em torno de 600 metros.

Nas informações apresentadas pelo PLANDIRF (1972), a cidade de Fortaleza, no início dos anos de 1970, estava dividida em cinco áreas de maior concentração industrial. Essas cinco áreas (avenida Francisco Sá, o Centro da cidade, Parangaba, Mucuripe e o Distrito Industrial) concentravam cerca de 83% dos empregos industriais nos estabelecimentos de vinte ou mais empregados. Deste total, 6.563(35,4%) empregados trabalhavam na Francisco Sá (zona oeste), 4.211(22,7%) no Centro, 2.404 (13%) em Parangaba, 1.807 (9,8%) no Mucuripe e 466 (2,5%) no Distrito Industrial. Ainda de acordo as informações, das cinco áreas, o Centro e Parangaba não possuíam possibilidade de expansão.

A área apresentou maior crescimento nos anos 1970, pois os pequenos empresários, estimulados pela carência de comércio e serviços que o bairro apresentava e pelo grande número de pessoas que nela transitavam, instalaram novos empreendimentos. O núcleo histórico apresentava um crescimento visível, pois era alvo de pessoas provenientes dos mais diversos bairros, como Maraponga, Vila Betânia, Serrinha e Damas, em busca dos mais diversos tipos de serviço; entretanto os “pólos tiveram um crescimento próprio a partir de suas potencialidades internas, ficando muito aquém das vantagens asseguradas pela legislação”. (PDDU, 1991, p. 149).

⁴⁸ RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A.

A área industrial foi estimulada e reconhecida pelo Plano Diretor de 1962/63 (Plano Hélio Modesto) como forma de criar empregos que pudessem fixar a população no subcentro, porém, nos anos 1970, com a criação do Distrito Industrial de Pajuçara⁴⁹, foram estabelecidas pela Lei 5122-A (1979) zonas industriais para Fortaleza, e o bairro em estudo não foi localizado em nenhuma das zonas. A Lei de 1979 dividiu a zona industrial de Fortaleza em dois tipos, utilizando o índice de poluição da atividade a alocar como critério. O primeiro engloba as áreas da Francisco Sá e do porto do Mucuripe e o segundo corresponde ao Distrito Industrial da Pajuçara.

A história da industrialização da Parangaba pode ser resumida da seguinte forma: instalação das primeiras unidades fabris no início do século XX, expansão com os incentivos da SUDENE na década de 1960 e decadência a partir dos anos de 1980 com a política de isenção fiscal promovida pelo Governo do Estado. Atualmente a paisagem do bairro é marcada por grandes áreas industriais sem uso e em processo de degradação. As instalações das antigas indústrias como Usina Everest (localizada na avenida João Pessoa) e da antiga Fábrica de Azulejos IASA (localizada próxima ao terminal de Parangaba) encontram-se em ruínas servindo muitas vezes como depósito de lixo.

A centralidade do bairro não advém da concentração industrial, estando muito mais ligada à presença do comércio diversificado, dos serviços e dos equipamentos de referência (o institucional), bem como pela grande acessibilidade permitida pelo sistema viário, estação do trem e terminais urbanos.

⁴⁹ O Distrito Industrial de Fortaleza dista 15 km do Centro e 22 km do porto do Mucuripe. Foi criado em 1967 e localizado no Município de Maracanaú (Emancipado pela Lei 10.811 de 04/07/1983 do Município de Maranguape) ao sul da Capital entre a Estrada de Ferro de Baturité e a CE 060.

3 A CENTRALIDADE DA PARANGABA

No capítulo anterior, foram apresentados os fatores responsáveis pela fragmentação de Fortaleza, a deterioração prática e ideológica do Centro, a policentralidade e as condições históricas que permitiram o surgimento de uma centralidade em Parangaba. Neste, o objetivo é discutir os elementos que caracterizam essa centralidade.

A centralidade não está isolada da articulação mais ampla no espaço e a rede de circulação tem papel fundamental na criação de nós de fluxos importantes, pois amplia os limites e possibilidades dos deslocamentos da atividade econômica. O próprio centro pode ser definido como um ponto de convergência/ concentração, um nó do sistema de circulação, sendo a centralidade urbana elemento responsável pela articulação entre a periferia e o centro dinâmico (CARLOS, 2001).

Ela deve ser considerada no seu movimento, pois a concentração leva à saturação, à ruptura do Centro e à disseminação de centros diferentes. As novas centralidades, áreas de densidades habitacionais maiores, incorporadas pela cidade principal, surgem como nós articuladores de fluxos e lugares de acumulação e apresentam uma estrutura menos complexa do que a central; a policentralidade ocorre de modo desigual (CARLOS, 2001).

Parangaba, com um total de 7.018 domicílios e média de 3,99 habitantes por domicílio, pode ser considerada como uma dessas áreas de alta densidade habitacional. Parangaba e Fortaleza foram duas povoações distintas, mas, em virtude do crescimento da Capital, o bairro foi incorporado por ela. A área em estudo está situada na porção sudoeste da Cidade, localizada na Secretaria Regional IV⁵⁰ (MAPA 2), com uma população de 28.045 habitantes e densidade média de 72,04 hab./ha.

⁵⁰ Divisão administrativa da Prefeitura Municipal de Fortaleza.



A CENTRALIDADE DA PARANGABA
COMO PRODUTO DA FRAGMENTAÇÃO DE FORTALEZA (CE).

Autor: Francisco Clébio Rodrigues Lopes
Orientador: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva
Fortaleza, agosto de 2006.

MAPA 2

Localização da Área de Estudo

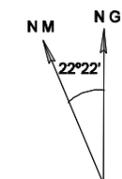
Símbolos Convencionais

-  Riacho
-  Lagoa
-  Via Pavimentada - Asfalto
-  Principais Vias

Escala: 1: 13.000



Declinação Magnética

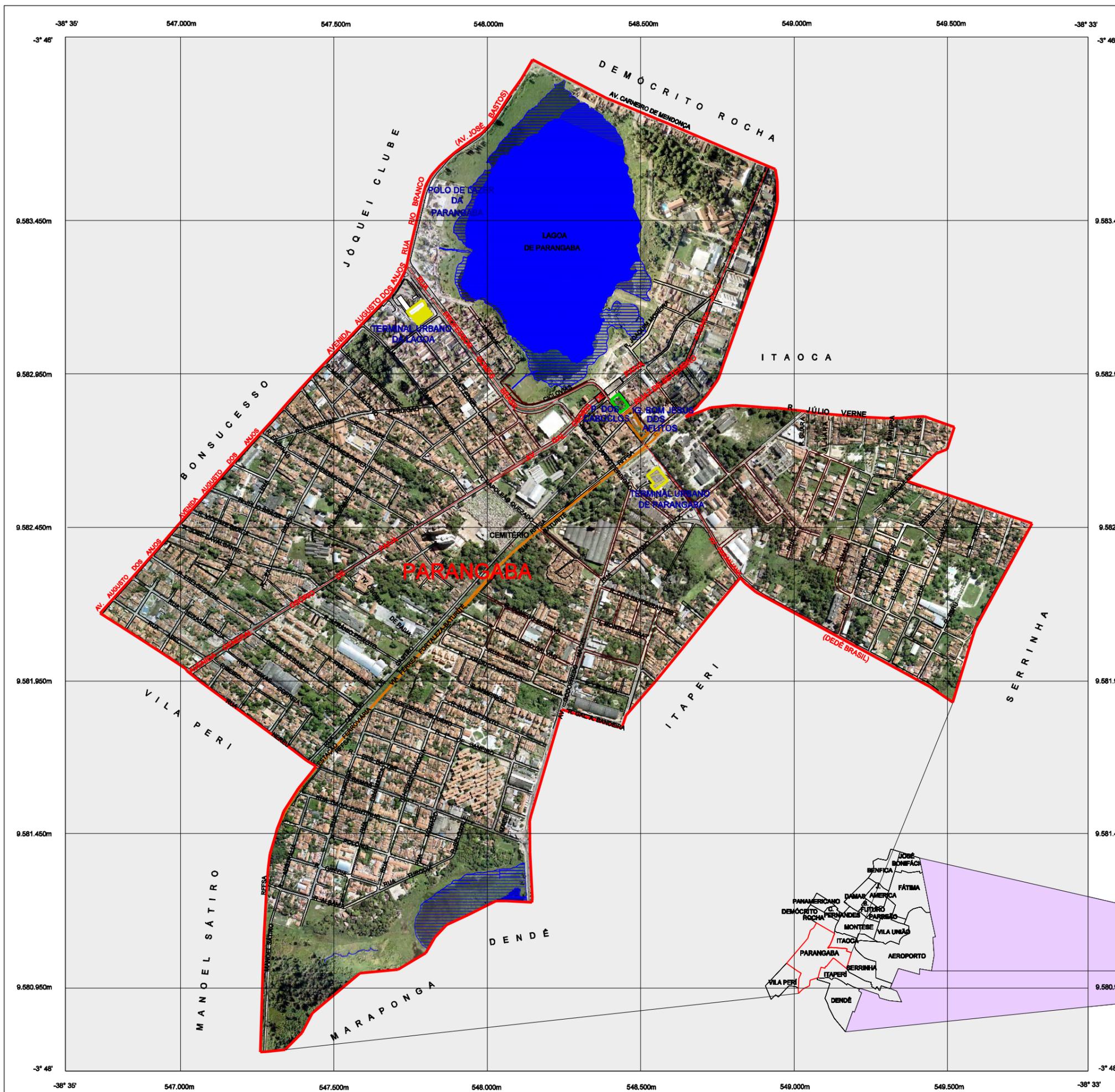


SISTEMA DE PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR
DATUM: SAD - 69 / FUSO - 24 / MC - 39° WGr

FORTALEZA



Fonte: Carta Topográfica da SUDENE: Fortaleza, 1:2.000
AEROFOTO DE FORTALEZA, 2001 - ESCALA: 1:8.000



O bairro é o mais populoso da Regional IV. Sua população corresponde a 10,79% do total dessa região administrativa e a 1,37% da Cidade (TAB. 4). Comparando-o com os demais bairros, ele se encontra dentre os cinco com as menores densidades demográficas. Isso ocorre porque apresenta a segunda maior área, correspondendo a 11,36% da área total da Regional. Apresenta ainda grandes indústrias abandonadas, chácaras e outros equipamentos de uso institucional (igrejas, cemitério e terminais urbanos). Além disso, uma parte do bairro está localizada no cone de vôo e na zona de ruído do Aeroporto Pinto Martins, limitando o gabarito até quatro andares e o adensamento residencial.

TABELA 4 – Aspectos Demográficos de Fortaleza e Regional IV – 2000.

<i>Bairro</i>	<i>Área (ha)</i>	<i>População</i>	<i>Densidade (hab/ha)</i>	<i>Participação (%)</i>	
				Regional IV	Fortaleza
Parangaba	389,3	28.045	72,04	10,79	1,37
Demócrito Rocha	85,6	11.477	134,08	4,42	0,54
Panamericano	56,3	8.777	155,90	3,38	0,41
Couto Fernandes	35,6	4.979	139,86	1,92	0,23
Benfica	143,1	12.932	90,37	4,98	0,60
Damas	96,6	8.492	87,91	3,27	0,40
Montese	190,6	26.062	136,74	10,03	1,22
Itaoca	80,0	12.728	159,10	4,90	0,59
Jardim América	71,3	11.799	165,48	4,54	0,55
Bom Futuro	32,5	6.268	192,86	2,41	0,29
Parreão	91,9	9.754	106,14	3,75	0,46
José Bonifácio	88,8	8.755	98,59	3,37	0,41
Fátima	322,5	23.070	71,53	8,88	1,08
Vila União	217,5	14.744	67,79	5,67	0,69
Aeroporto (Base Aérea)	727,5	7.635	10,49	2,94	0,36
Serrinha	171,3	25.682	149,92	9,88	1,20
Itaperi	245,6	16.767	68,30	6,45	0,78
Dendê	230,6	2.120	9,19	0,82	0,10
Vila Pery	150,6	19.745	131,11	7,60	0,92
Regional IV	3.427,2	259.831	75,81	-	12,34
Fortaleza	33.516,5	2.141.402	63,89	-	-

FONTE – P.M.F., 2004c.

A Secretaria Regional IV se fragmenta em dois grandes bairros, ou centralidades, a Grande Parangaba e o Grande Montese, ora complementares, ora concorrentes. De acordo com o *Estudo das vantagens competitivas do Centro da cidade de Fortaleza* (P.M.F., 2004a), a centralidade de Parangaba engloba os bairros Maraponga, Itaperi, Vila Peri, Jóquei Clube e Bonsucesso. A do Montese, os bairros São João do Tauape, Rodolfo Teófilo, Vila União, Damas, Bom Futuro, Parreão, Demócrito Rocha, Bela Vista, Couto Fernandes e Jardim América.

A demarcação da área de influência do Montese realizada pelo estudo da Prefeitura Municipal apresenta alguns erros. Primeiro, os bairros Demócrito Rocha, Panamericano e Couto Fernandes, sob a influência do Montese, apresentam dificuldades de ligação com o bairro polarizador, em virtude das poucas vias anelares que conseguem romper a barreira da via férrea. Além disso, as campanhas publicitárias do sistema PREVCON utilizam o termo “região” da Parangaba para vender imóveis localizados nos bairros Demócrito Rocha e Jóquei Clube.

A influência da Parangaba abrange área maior do que a delimitada pelo estudo, englobando bairros tanto da Regional IV quanto da III. A centralidade será analisada a partir dos seguintes pontos: formas de apropriação do espaço, acessibilidade, equipamentos de saúde e moradia. Discutimos ainda, o movimento da centralidade a partir do surgimento de problemas ligados à atração do bairro.

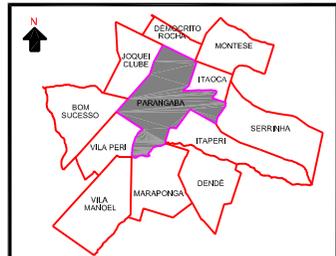
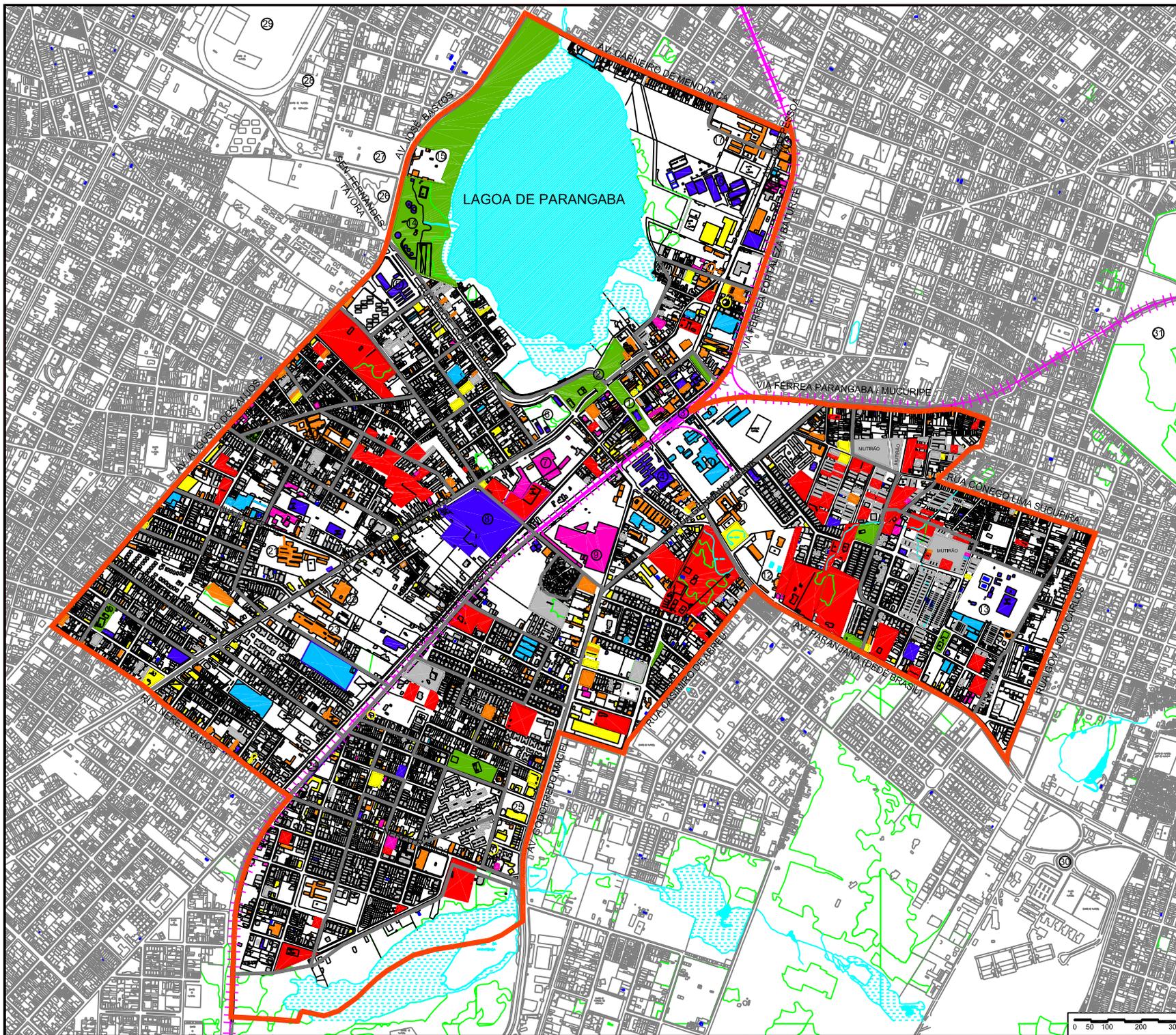
3.1 Formas de apropriação do espaço

A cidade como produto social se apresenta como um conjunto de formas de apropriação do espaço. A diversidade de formas é a manifestação espacial da divisão técnica e social do trabalho num determinado momento da história. A lógica econômica é dominante na produção do espaço, visto como condição à realização da mercadoria. As localizações das áreas industriais, comércio, serviços e residências são orientadas por essa lógica. As indústrias se localizam onde possam diminuir os custos da produção, o comércio e os serviços em locais de fácil acesso que possam dar agilidade a troca e as áreas residenciais materializam o lugar dos indivíduos na distribuição da riqueza gerada no processo da produção geral (CARLOS, 2003).

A principal função do bairro da Parangaba é a de grande articulação urbana, em virtude da sua localização, situada entre o sul e o Centro, entre o leste e o oeste. “É um antigo distrito que se tornou bairro pela proximidade da cidade Fortaleza. Hoje em dia é um bairro da metrópole e é uma passagem obrigatória para os demais bairros aqui como Mondubim, como Maraponga...” (Roberto, morador do Condomínio Everest, 2006). Em função da sua localização, a apropriação do solo é diversificada, ocorrendo desde atividades comerciais e de serviços, áreas residenciais e até mesmo algumas atividades industriais (Mapa 3).

Existe certa regularidade, com relação ao tamanho dos lotes, no parcelamento do solo. A via férrea e as avenidas setorizam os espaços, formando malhas ortogonais entre elas. A área que mais foi objeto de alterações em termos de parcelamento está situada ao leste, entre a rua Júlio Verne e a avenida Paranjana, onde hoje se encontram lotes pequenos provenientes do parcelamento de alguns terrenos, antes desocupados⁵¹.

⁵¹ P.M.F., 2003b.



LEGENDA USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

- MAPA GERAL**
- RESIDENCIAL
 - COMERCIO
 - SERVICO
 - INSTITUCIONAL
 - INDUSTRIAL
 - URBS-AGRARIA
 - AREAS VERDES
 - VAZIOS URBANOS
 - EDIFICIOS ABANDONADOS

EQUIPAMENTOS IMPORTANTES NO BAIRRO

1. IGREJA E PRAÇA MATRIZ
2. PRAÇA DOS CABOÇOS
3. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGABA
4. TERMINAL DE ÔNIBUS DE PARANGABA
5. TERMINAL DE ÔNIBUS DA LAGOA
6. GINÁSIO ESPORTIVO DE PARANGABA
7. DEPOSITO PARAÍSO
8. CEMITERIO DE PARANGABA
9. IASA
10. MINERAÇÃO CHAVES
11. COLÉGIO EVOLUTIVO
12. DESAFIO JOVEM
13. ASSOCIAÇÃO RECREATIVA DOS CORREIOS
14. FEIRA DE CARROS / FEIRA DOS PÁSSAROS
15. MANSÃO DO FORRO
16. SESE
17. HOSPITAL PSIQUIÁTRICO SÃO VICENTE DE PAULA
18. ANTIGA USINA EVEREST
19. BAR AVIAO
20. ABRIGO TIA JÚLIA
21. ESCOLA ESTADUAL EUDORO CORRÊA
22. HOSPITAL FROTINHA DE PARANGABA
23. INSTITUTO DE MEDICINA INFANTIL
24. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA VILA PERI
25. PINHEIRO SUPERMERCADO

EQUIPAMENTOS IMPORTANTES NO ENTORNO DO BAIRRO

26. HABIB'S
27. CASA DE SHOW METRÓPOLE
28. FORTALEZA ESPORTE CLUBE
29. JOQUEI CLUBE
30. UECE - CAMPUS DO ITAPERI
31. AEROPORTO

CARTAXO E SMITH
ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.

ESTUDO SÓCIOECONÔMICO
AMBIENTAL E URBANÍSTICO
DOS BAIRROS DE PARANGABA
E MESSEJANA

INVENTÁRIO DO USO DO SOLO
MAPA GERAL - BAIRRO PARANGABA

MAPA
03

O comércio encontra-se pulverizado. Há maior incidência do comércio varejista no núcleo central e nas principais vias, avenidas João Pessoa, José Bastos, General Osório de Paiva, Godofredo Maciel e Paranjana. Já o comércio atacadista localiza-se na área central do bairro. Os dois grandes equipamentos comerciais no bairro são o Supermercado Lagoa (av. Gomes Brasil) e o Pinheiro Supermercado (av. Godofredo Maciel). Destaca-se, ainda, a feira localizada no entorno da lagoa.

Na área central em torno da Igreja do Bom Jesus dos Aflitos (igreja matriz), o núcleo histórico encontra-se densamente ocupado com lotes de pequenas testadas e grande profundidade. Ao longo de sua principal via, rua Sete de Setembro, as edificações são ocupadas pelas residências, comércio e serviços bancários e de utilidade pública. Encontra-se nessa rua a principal área comercial do bairro, e, em suas imediações, o comércio atacadista representado pelos armazéns. Estão localizados ali também o Mercado Central de Parangaba (FOTO 1), pequenas lojas de variedades, equipamentos urbanos (Centro Social Urbano), farmácias, bancos (BRADESCO, Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil), Central de atendimento da COELCE, CAGECE e SEFAZ⁵², Correios, lanchonetes, estacionamentos e o Cartório de Registro Civil.

Ao longo da João Pessoa convivem edificações de momentos históricos distintos. Os novos edifícios verticais (Condomínio Everest) surgem ao lado de indústrias antigas (SANNY), ou ainda formas pretéritas recebem novas funções, parte das ruínas da Usina Everest (FOTO 2) foram transformadas numa Igreja Universal do Reino de Deus. No mesmo trecho ainda permanecem a Igreja e o Hospital Psiquiátrico São Vicente de Paula, o Bar Avião⁵³, o SESI⁵⁴ e o Colégio Tony⁵⁵.

⁵² COELCE (Companhia Energética do Ceará), CAGECE (Companhia de Água e Esgoto do Ceará) e SEFAZ (Secretaria da Fazenda).

⁵³ O Bar Avião, construído em 1948, possui esse nome porque na parte superior do estabelecimento encontra-se uma caixa d'água em forma de avião.

⁵⁴ A atual sede do Serviço Social da Indústria (SESI) foi implantada na Parangaba no início da década de 1980.

⁵⁵ O Colégio Tony da Parangaba foi fundado em 1997.



FOTO 1 - Parte interna do Mercado Central de Parangaba (abril de 2005). Foto M. F. P. dos Santos.



FOTO 2 – Ruínas da Usina Everest (agosto de 2006). Foto F. C. R. Lopes.

O comércio da avenida José Bastos atende, principalmente, pessoas que estão de passagem pelo bairro, pois a via é uma importante artéria de ligação do sul de Fortaleza com Centro. Observamos a formação de uma *ribbon*⁵⁶ ao longo dessa avenida, pois há uma concentração de estabelecimentos comerciais relacionados a veículos (oficinas, lojas de autopeças, revendedoras, sucatas e borracharias). Em virtude da grande quantidade de lojas de veículos seminovos e usados, cerca de 130, a avenida é conhecida como o “corredor” do automóvel (DIÁRIO DO NORDESTE, 21/04/2005).

A José Bastos foi construída no final dos anos de 1970, paralela ao leito da ferrovia (Fortaleza/ Baturité), com uma extensão de 7,90 km e 6 faixas de rodagem (caixa de 40 m). A avenida foi projetada para ser uma via de alta capacidade de vazão, tendo como finalidade desafogar o tráfego da avenida João Pessoa⁵⁷ e promover uma ligação rápida entre Parangaba e área central. A instalação de um comércio de automóveis ao longo dessa artéria advém da presença de lotes vagos decorrentes da desapropriação da área quando da construção do logradouro.

A denominação da avenida de corredor do automóvel pode ser entendida a partir de dois aspectos: importante área de venda de veículos, como também em função das suas características, 40 metros de largura, um espaço concebido de acordo com as pressões do automóvel.

⁵⁶ Ribbons (faixas comerciais na terminologia inglesa) são concentrações lineares de comércio especializado constituídas por funções que se destinam a segmentos precisos de clientela e cujas unidades requerem em geral muito espaço e boa acessibilidade motorizada (móveis e eletrodomésticos, material de construção, *stands* de automóveis e respectivos equipamentos e reparações). (SALGUEIRO, 2001).

⁵⁷ A avenida João Pessoa, até o final dos anos de 1970, era a única via de ligação entre Parangaba e o Centro, e em virtude da grande quantidade de acidentes, era conhecida como “A avenida da morte” (AZEVEDO, 1991).

O Automóvel é Objeto-Rei, a Coisa-Piloto. Nunca é demais repetir. Este Objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O Trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema”, a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Alguns especialistas chegam a designar por um termo geral que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as conseqüências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. [...] O Circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica. (LEFEBVRE, 1991, p. 110).

No processo de produção da cidade capitalista, o “circular “se sobrepõe ao “habitar”, pois há um predomínio dos interesses da indústria automobilística sobre os demais. Na produção desse espaço, tem papel importante o urbanismo, racionalidade industrial aplicada à cidade. Esse modelo de urbanismo aparece como uma “antichidade”, pois substitui os locais de encontro (a rua) e da vida social urbana por vias de alta velocidade, túneis e viadutos.

As calçadas dessa via são estreitas e funcionam como estacionamentos e oficinas de veículos. Em virtude da ocupação inadequada das calçadas, os moradores dos bairros cortados por essa artéria deslocam-se utilizando o próprio leito da avenida. As dificuldades impostas aos moradores aumentam quando há necessidade de atravessá-la, pois, em virtude da sua largura e do tempo restrito do semáforo, é quase impossível chegar à outra margem. A sobreposição do espaço produzido para o automóvel sobre o espaço da vida ocasiona conflitos e acidentes. De acordo com o Sistema de Informações de Acidentes de Trânsito do Município de Fortaleza (SIAT-FOR), foram registrados 502 acidentes na avenida, em 2005, sendo 11 com vítimas fatais. A via ocupa o quinto lugar no *ranking* dos logradouros mais perigosos de Fortaleza (P.M.F., 2005a).

Outra via de concentração de comércio e serviços no bairro é a avenida Osório de Paiva. Observamos a presença de residências, sítios, condomínios verticais, armazéns abandonados, comércio atacadista e varejista. O trecho que corta a Parangaba pode ser setorizado em três partes. No primeiro, sítios, indústrias, armazéns e casarões são substituídos por novos estabelecimentos de serviços, como exemplo, o Colégio Lourenço Filho (antiga SARONORD), o Curso Focus e a

funerária Alvorada (um antigo casarão restaurado). No segundo há uma concentração de equipamentos de saúde (Hospital Distrital, Clínica do Rim e Instituto de Medicina Infantil) e, no terceiro, se destacam as churrascarias e pizzarias.

[...] ao longo de modernos eixos viários, não raras vezes consolidados sobre antigos traçados e caminhos de tempos remotos e mais lentos, vão tomando formas, volumes e abastecendo de valor de troca, terrenos e lotes em suas margens com novos usos a partir de criações, recriações (espaços requalificados) ou definitivamente extinções pela obsolescência ou degenerescência ou ainda impertinência de atividades ou ações humanas indesejáveis na regionalizações determinadas pelo capital imobiliário. (GOMES, 2003, p.344).

A “Feira dos pássaros”, como é conhecido o comércio realizado ao redor da lagoa da Parangaba, é famosa pela sua diversidade, pois, segundo cadastro da Prefeitura há aproximadamente 800 vendedores e 57 ramos de atividades. Destes, 149 comerciantes se dedicam à venda de confecções, 77 lidam com frutas e verduras, 55 trabalham com ferramentas e ferragens, 49 oferecem lanches, 39 vendem CDs, DVDs e fitas VHS, enquanto 38 comercializam material eletro-eletrônico. A feira reúne aos domingos mais de duas mil pessoas (DIÁRIO DO NORDESTE, 04/08/ 2003). Além de comprar, também é possível parar para jogar sinuca ou cortar cabelo por apenas R\$ 3,00. Há quem prefira comer uma panelada logo às 8 horas da manhã.

De acordo com o promotor de justiça Marcus Renan Palácio dos Santos, em entrevista ao jornal O Povo (14/09/2005) na feira não só há exercício da compra e venda irregular de arma de fogo, mas tudo o que é de procedência duvidosa e criminosa. Ele exemplifica que, num dos processos instaurados na 17ª Vara Criminal, dois acusados afirmaram em juízo que compraram cédulas de identidade, na feira, pelo valor de R\$ 15,00 cada uma. Segundo o tenente-coronel do 5º Batalhão de Polícia Militar, Jarbas Freire, a feira é o local de intermediação da venda de armas, não ocorrendo diretamente a venda de armas de fogo naquele local. Outras atividades ilegais também são realizadas na feira, como a venda de entorpecentes, produtos de receptação e de falsificação, jogos de azar e comercialização de animais silvestres (DIÁRIO DO NORDESTE, 12/04/2004). A feira da Parangaba também é um local de prostituição, atividade realizada na famosa Barraca do Índio.

Na realidade a “Barraca do Índio” nem era para existir; primeiro porque não tem a mínima condição de funcionamento, inexistem banheiros. Segundo, está dentro da área de proteção ambiental da lagoa. Terceiro, é uma fonte de poluição sonora. E quarto promove abertamente a prostituição. O dono da barraca conhecido por todos pelo apelido de “Índio” (devido a sua aparência), não é muito bem visto pela maioria dos feirantes, que não gostam dele, pois sua barraca é sempre motivo de muita confusão e brigas, o que espanta os fregueses. (MENEZES, 2005, p. 72-73).

Após 20 anos de funcionamento, localizada inicialmente na praça da Churrascaria Ideal, na avenida José Bastos, a feira (FOTO 3) deverá ser reestruturada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza. De início, os comerciantes de pássaros serão realocados na rua Moreira de Souza, entre a praça dos Caboclos e av. Carneiro de Mendonça. O local foi escolhido por não apresentar muita movimentação e estar situado nos arredores da lagoa, sendo um ponto de referência para os clientes. Já os vendedores de carros e de outros produtos serão levados para um local ainda a ser definido pela Prefeitura. Os comerciantes deverão ser agrupados de acordo com os produtos que comercializam e, a partir daí, poderão solicitar a emissão da carteira e termo de permissão, podendo atuar de forma legal como vendedores. As barracas dos feirantes também serão padronizadas e banheiros públicos serão montados no local (O POVO, 03/10/2005).



FOTO 3 - Cadastro dos feirantes de Parangaba pela SER IV (outubro de 2005). Foto José Leomar – Arquivo Diário do Nordeste.

O comércio do bairro, definido como “um bucado de coisinha” (Elias, morador do centro histórico, 2006) é visto pelos moradores como o elemento mais deficiente da centralidade da Parangaba. Os moradores identificam o centro histórico como a principal área comercial do bairro e apontam as suas características morfológicas como o principal empecilho ao seu desenvolvimento. “O centro não tem nem estrutura pra ter comércio, porque é muito apertado as coisas.”(Miguel, morador do Condomínio Everest, 2006). A concorrência com o bairro vizinho, Montese, é outro fator responsável pela estagnação do comércio.

Eu vejo falar que no Montese, a maioria da freguesia fala pra mim, que o Montese tem de tudo. E aqui na Parangaba não tem de tudo, ainda tá faltando. Por certo lá é mais do que aqui, né?[...] No Montese, eu sei que a freguesia que eu tenho fala que lá é mais evoluído de que aqui. O comércio do Montese é melhor de que aqui. É isso que eu queria dizer... Aonde Parangaba devia ser melhor, né? Que é mais antiga, né? (Elias, morador do centro histórico, 2006).

Os serviços que mais se destacam, em termos de quantidade ofertada, são os de saúde (hospitais), educação, bancário, lazer e alimentação. Quanto aos serviços de saúde no bairro, os principais equipamentos são Hospital Psiquiátrico São Vicente de Paula, Frotinha de Parangaba (Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira), Instituto de Medicina Infantil, Hospital Infantil Lúcia de Fátima Guimarães, Hospital Menino Jesus, Instituto Oftalmológico da Parangaba, Centro Comunitário e Desafio Jovem (oferece tratamento e apoio a dependentes químicos).

O bairro possui equipamentos educacionais públicos e privados. A partir do final da década de 1990, assistimos em Parangaba à falência de colégios particulares antigos, Anchieta e Santa Cruz, e a implantação das sedes de redes locais de ensino: Colégio Tony (1997)⁵⁸, Colégio Evolutivo (1998)⁵⁹ e Colégio Lourenço Filho (2005)⁶⁰. Esses colégios (FOTOS 4 e 5) antes só localizados no Centro e na Aldeota, oferecem como atrativos: descontos que chegam até 50% da mensalidade, material didático próprio (apostilas) e campanhas publicitárias⁶¹. A concorrência com essas redes leva à falência de pequenas escolas particulares, tanto em Parangaba como nos bairros vizinhos. As principais instituições públicas de ensino do bairro são Escola Estadual Eudoro Corrêa, Escola Estadual Joaquim Moreira de Sousa, Escola Municipal Cláudio Martins e o Abrigo tia Júlia, esta para crianças abandonadas.

⁵⁸ Colégio Tony faz parte da Rede de Ensino Tony, com outras quatro unidades em Fortaleza: Aldeota, Cidade dos Funcionários, Alagadiço São Gerardo e Washington Soares.

⁵⁹ Colégio Evolutivo Centro-Sul (Parangaba) compõe a Rede de Ensino Evolutivo. A rede possui quatro pontos em Fortaleza (Aldeota, Benfica, Centro e Parangaba), uma no Município de Maracanaú (Região Metropolitana) e a FACE (Faculdade Evolutivo).

⁶⁰ Rede Lourenço Filho possui duas unidades (Centro e Parangaba) e a Faculdade Lourenço Filho.

⁶¹ *Slogans* utilizados: “Seja um vencedor, seja um aluno Tony” (Tony), “Tô na maior!” (Evolutivo) e “Desde 1938, educando para sempre” (Lourenço Filho).



FOTO 4 – Colégio Lourenço Filho (agosto de 2006). Foto F.C.R. Lopes.



FOTO 5 – Colégio Evolutivo (agosto de 2006). Foto F.C.R. Lopes.

O serviço bancário é identificado pelos moradores como um elemento que fortalece a centralidade do bairro. Parangaba possui duas agências do Banco do Brasil, uma da Caixa Econômica e outra do Bradesco (FOTO 6).

Bancos, nós temos Bradesco, tem o Banco do Brasil, tem a Caixa Econômica, então, já ajuda, né? Porque pra os moradores aqui do bairro, próximo, né? Aí outra...de forte que eu acho, né? Porque todo mundo há necessidade de ir pro banco, ou pagar dívida, ou pra receber, mas é necessário que tem um banco. (Diana, moradora da Vila Nova, 2006).

Vila Pery, Parque São José, João XXIII, parte da Granja Portugal, Granja Lisboa, parte do Bom Jardim...mesmo o Conjunto Ceará, Zé Walter, Serrinha, Parque Dois Irmãos, e por aí vai...São todos os bairros, são 19 bairros que ficam agregados aqui. É o próprio Henrique Jorge, Demócrito Rocha, Panamericano, a própria Bela Vista. Todos convergem pra cá, para o setor bancário. (Eloy, morador do centro histórico, 2006).



FOTO 6 – Bradesco localizado na Rua Sete de Setembro (agosto de 2006). Foto F.C.R. Lopes.

Com relação às áreas destinadas ao lazer e entretenimento, as praças (TAB. 5), o pólo de lazer (avenida José Bastos com Gomes Brasil), as áreas em torno da lagoa, o Ginásio poliesportivo (margem sul da lagoa), o Serviço Social da Indústria – SESI (av. João Pessoa) são os principais equipamentos. No entorno da lagoa, existem ainda calçadão para prática de “Cooper” e caminhadas, quadras e campos de futebol (trav. Tururu com av. Gomes Brasil, em frente ao Supermercado Lagoa).

TABELA 5 – Praças em Parangaba – 2006.

Praças	Rua Principal
Praça Mano Albano	Rua 7 De Setembro C/ Cel. Alfredo Wayne
Praça Bom Jesus Dos Aflitos	Rua 7 De Setembro
Praça Aurora	Rua Seixas Correia
Praça Humberto Albano Cambraia	Rua D. Pedro II C/ Rua 7 De Setembro
Praça João XXIII	Rua Perd. Oliveira C/ Rua Gomes Parente
Praça Cel. Alfredo Wayne	Rua Caio Prado
Praça Conjunto Itapuã	Av. Dedé Brasil
Praça José Frota	Av. Osório De Paiva
Praça Lauro Matos Pereira	Rua Cambará
Praça 1º De Janeiro	Rua 1º De Janeiro
Praça Dos Caboclos Norte	Av. Osório De Paiva
Praça Dos Caboclos Sul	Av. Osório De Paiva

FONTE – P.M.F., 2006.

O pólo de lazer e o calçadão estão em péssimo estado de conservação. O pólo não é mais aquele local onde as famílias costumavam ir aos domingos. Atualmente muitas dessas barracas funcionam como locais de prostituição. O abandono das praças e dos espaços públicos é constantemente denunciado pelos jornais de Fortaleza.

Em frente à lagoa, por trás do Colégio Joaquim Moreira de Sousa, há uma praça que foi tomada pelo mato. Bancos quebrados e postes sem iluminação são outras deficiências do local. O vendedor David Silva Duarte, que mora nas imediações, afirmou que o local está em situação de precariedade há alguns meses. “Essa praça só serve para os meninos fumarem maconha”, disse. O espaço realmente funciona como abrigo para crianças e adolescentes usuários de drogas. A reportagem flagrou um casal de adolescentes cheirando cola no meio da praça, enquanto os estudantes do colégio saíam após o término das aulas. David Silva Duarte explicou ainda que a partir das 18 horas as pessoas evitam passar pelo local e até mesmo por outros trechos da lagoa, já que os casos de assaltos são constantes. Os alunos que estudam no período noturno são as principais vítimas dos assaltos e mesmo aqueles que querem preservar a praça, impedindo a pichação dos equipamentos, acabam sendo ameaçados pelos usuários de drogas (DIÁRIO DO NORDESTE, 05/05/2005).

O ambiente natural do bairro está totalmente transformado, as áreas verdes públicas são poucas e concentradas nas praças, no entorno da lagoa (parte leste do manancial) e no pólo de lazer. A lagoa (importante reservatório d’água que contribui para ocupação da área) e seu parque (FOTO 7) apresentam-se como recursos ambientais de forte conteúdo paisagístico, entretanto encontram-se poluídos em decorrência do acúmulo de lixo em suas margens e do esgoto clandestino que se dirige a ela. As suas margens encontram-se ocupadas por bares, feiras, casas de *show* (“Mansão do Forró”), lava-jatos e residências de baixo poder aquisitivo, inclusive entre o calçadão que circunda a lagoa e o recurso hídrico.

A lagoa de Parangaba abriga diariamente, às suas margens, uma feira de veículos automotores e produtos correlatos, além da “Feira dos Pássaros”, que ocorre aos domingos. O estado de abandono e os problemas ambientais da lagoa são denunciados nos principais jornais, inclusive a população do bairro responsabiliza o Poder público municipal pelo desmatamento da área.

Com um giro de 360 graus pela lagoa fica claro o estado de abandono em que ela se encontra. Os aguapés que avançam pela água são sinais de poluição. No calçamento, o mato escapa para o asfalto e impede a passagem de pedestres, um local que antes servia de caminho para o cooper dos moradores (DIÁRIO DO NORDESTE, 05/05/2005).

Às margens da **Lagoa da Parangaba** (grifo do jornal), é possível encontrar as marcas da devastação ambiental, como árvores derrubadas e cinzas. Os moradores reclamam da extinção da vegetação nativa, de espécies de animais que habitam na região e da falta de providências por parte da Prefeitura. Além disso, existem especulações de que o desmatamento está relacionado ao projeto de transferência da Feira da Parangaba para a região (O POVO, 05/10/2005).

O Parque da Lagoa de Parangaba ocupa uma área de 3,50 ha e foi projetado no início da década de 1980, entretanto só foi reconhecido como uma unidade de conservação em 1995 pela Lei Municipal Nº 7.842. No projeto original, o Parque deveria abranger uma área global de 84,15 ha, sendo 29 ha de espelho d'água. Para a implantação do projeto original, vários imóveis deveriam ser desapropriados, por isso o parque ficou restrito à etapa inicial.



FOTO 7 – Lagoa de Parangaba (abril de 2005) – Foto M. F. P. dos Santos.

O Ginásio Poliesportivo de Parangaba, inaugurado em 2003, está localizado na margem sudeste da lagoa e tem capacidade para 5.000 pessoas. O ginásio tem quadra poliesportiva com arquibancadas, praça de *skate*, banheiros e estacionamento com área de 1.375 m.

Ainda com relação a lazer e entretenimento, o bairro possui casas de *show*, restaurantes, lanchonetes e churrascarias. Dentre os restaurantes mais importantes, estão a tradicional Churrascaria Ideal e o restaurante popular mesa do Povo (FOTO 8).



FOTO 8 – Restaurante popular – Mesa do povo (abril de 2005). Foto M. F. P. dos Santos.

O restaurante popular foi implantado pela Secretaria de Ação Social do Estado, em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Ceará em 2002. O “Mesa do Povo” serve cerca de 1.600 refeições por dia, de segunda a sexta-feira, por R\$ 1,00. A maioria das pessoas que freqüenta é desempregada. Os aposentados correspondem a 25% dos clientes, entretanto há um grande número de trabalhadores do comércio da área. Os clientes residem em bairros como Montese, Demócrito Rocha, Barra do Ceará e Bom Jardim e se deslocam, principalmente, a pé ou de bicicleta (DIÁRIO DO NORDESTE, 18/07/2005).

A diversificação do comércio e dos serviços resultou na valorização do solo e numa mudança do padrão da moradia. A paisagem marcada pelo predomínio de casas e condomínios verticais, com no máximo quatro andares, passou por transformações nos últimos 10 anos. Os edifícios com 3 ou 4 andares começaram a ser construídos no início da década de 1980, entretanto, por estarem dispersos ao longo dos eixos viários, não representaram grandes transformações na morfologia. A partir do final da década de 1990, novos edifícios com até 17 andares são construídos no entorno da lagoa, alterando o padrão da moradia (FOTO 9). Condomínio Everest Torre Nepal, Everest Torre Himalaia e Residencial Ilha de Vera Cruz estão entre os que romperam a barreira dos quatro pavimentos. A valorização do solo também acentuou a favelização, com a ocupação das margens da lagoa. O bairro apresenta ainda outras favelas, localizadas ao longo da via férrea.



FOTO 9 – Verticalização ao longo da Avenida João Pessoa (abril de 2005). Foto de M.F.P. Santos.

A Igreja do Bom Jesus dos Aflitos, matriz⁶², (FOTO 10) e sua praça são equipamentos de referência no bairro, por sua localização e grau de importância histórica. No início da missão, ainda no século XVII, os Jesuítas ergueram uma capelinha com materiais frágeis disponíveis no primeiro momento. Anos depois, ainda no século XVII, Felipe Camarão fundou uma nova igreja. Em 1877, a igreja foi reconstruída por iniciativa do tenente de ordenanças Albano da Costa dos Anjos, tendo a sua última reforma em 1982/83, pois estava ameaçada por fissuras em suas paredes (BARROSO, 1997).

⁶² A Paróquia Bom Jesus dos Aflitos abrange, além da matriz, as capelas Nossa Senhora de Fátima (Vila Betânia), Sagrado Coração de Jesus (Parangaba), Santa Cruz do Itaperi (Itaperi), São Judas Tadeu (Vila Pery) e São José (Parque São José).



FOTO 10 – Igreja Bom Jesus dos Aflitos (abril de 2005). Foto de M.F.P.Santos.

Fazendo uma análise morfológica do binômio igreja-praça, percebemos que o mesmo padrão arquitetônico se repete noutros lugares (Baturité, Messejana, Caucaia, Viçosa do Ceará, Crato etc) que tiveram suas origens em aldeamentos indígenas. As espaçosas praças em frente às igrejas, que ainda permanecem na paisagem desses lugares, eram onde Jesuítas reuniam os índios para a distribuição das atividades diárias, pois tudo era realizado sob ordens e com muita disciplina.

O sino da igreja marcava os horários: primeiro as mulheres que recebiam instrução de madrugada e depois eram mandadas para o trabalho no campo ou no preparo das roupas [...]. Depois era a vez dos meninos que recebiam duas horas de leitura, escrita e doutrina religiosa. Finalmente os homens eram chamados à noite, após o trabalho (HOORNAERT, 1995, p.49).

Percebemos, ainda, uma variedade de equipamentos religiosos (templos, igrejas e casas de oração). De acordo com o Pe. Eloy, presidente da SOBEP (Sociedade Beneficente da Parangaba), no bairro podemos encontrar templos religiosos das seguintes religiões: Igreja Católica (Igreja Matriz e Igreja do Asilo São Vicente de Paula), Igreja Batista (Desafio Jovem – Avenida Paranjana), Adventista do 7º Dia (Centro de Parangaba), Igreja Quadrangular (paralela ao trilho), Deus é amor (rua Germano Frank), Universal do Reio de Deus (avenida João Pessoa) e Terreiro de Umbanda (próximo ao Supermercado Lagoa – avenida Gomes Brasil).

Outro equipamento de referência do bairro é o cemitério São José, localizado na rua Napoleão Quezado, não se sabendo ao certo quando foi fundado, pois, durante trabalho de campo, o administrador não soube informar a data exata, mas existem túmulos do final do século XIX. O equipamento foi reconstruído em 1921 e reformado no início dos anos de 1980. Nessa reforma, foram construídos carneiro, capela, passarela de acesso e estacionamento, reformada a sala de administração, substituído o sistema de iluminação e arborizado. Ainda de acordo com o administrador, o cemitério São José conta com 5.006 túmulos na unidade principal e mais de mil gavetas no ossuário.

No início deste ano de 2006, o cemitério começou a ser reformado, pois estava completamente abandonado, com os muros ameaçando cair e o seu carneiro, onde são enterrados indigentes, estava superlotado, não tendo condições de receber corpos. Antes do início da reforma, o titular da Secretaria Regional (SER) IV da época, José Maria Pontes, disse que a situação do cemitério era grave e assim descreveu o estado do campo santo:

A área está completamente abandonada: não há vigias, o mato invadiu os túmulos, crânios são roubados diariamente para rituais de umbanda no mesmo terreno e pessoas já foram pegas tendo relações sexuais, informou o secretário. Além disso, na administração não há telefone e só existem dois coveiros trabalhando (DIÁRIO DO NORDESTE, 20/01/2005).

O projeto de reforma do cemitério, com orçamento de R\$ 90 mil, prevê a construção de guarita de segurança, escritório para administração, banheiros, calçadas e ruas de acesso, limpeza permanente, reforma da capela, ampliação de um metro de altura dos muros e reorganização de todos os túmulos. O cemitério terá ainda sua segurança reforçada, pois haverá um vigilante armado 24 horas por dia no local (O POVO, 17/01/2006).

A indústria no bairro encontra-se em decadência. Atualmente, apenas a indústria de mineração Chaves S/A e a SANNY (confecção de peças íntimas femininas) ainda permanecem no bairro. A indústria Chaves está sendo desativada, pois o local abrigará o Terminal de Parangaba (o assunto será discutido posteriormente). O bairro possui diversas áreas abandonadas em virtude da falência ou transferência, a partir de 1970, das indústrias para o Distrito Industrial de Pajuçara. De acordo com o Pe. Eloy (em entrevista), as indústrias mais importantes do bairro foram: SARANORD (confecção), Usina Everest (óleo de caroço de algodão), IASA (indústria de azulejo), Santa Cecília (confecção) e Indústria de Sabão Lua.

A análise da apropriação do solo revela que a produção do espaço da Parangaba como uma centralidade está cada vez mais destinada à troca. “Esse fato é consequência da ‘vitória do valor de troca sobre o valor de uso’, isto é, o espaço se reproduz, no mundo moderno, alavancado pela tendência que o transforma em mercadoria, o que limitaria seu uso às formas de apropriação privada”.(CARLOS, 2001, p.180).

3.2 Acessibilidade e centralidade

O sistema viário radioconcêntrico de Fortaleza possibilitou a concentração do comércio e dos serviços na área central até os anos de 1970. A carência dos demais bairros exigia da periferia a proximidade com a área central, sendo a acessibilidade fator de atração dos bairros periféricos. A acessibilidade, responsável também pela formação da centralidade de Parangaba, concretiza-se por meio do sistema viário, ferrovia, estação e terminais urbanos.

Villaça (1998) aponta, como um dos caminhos para se compreender a estrutura urbana⁶³, o estudo do sistema viário e dos transportes urbanos. É importante destacar que esses dois elementos serão utilizados como complementares na compreensão da policentralidade.

O planejamento urbano⁶⁴ nos anos de 1970 constatou a impossibilidade de uma descentralização descontínua ao Centro, por isso propôs a expansão linear da centralidade através das radiais. Percebemos claramente em Fortaleza a importância da radioconcentricidade, tanto para concentração como para dispersão do comércio e dos serviços. A descentralização dos transportes nos anos de 1990 também se baseou nos corredores radiais.

Localizada numa das saídas radiais de Fortaleza, Parangaba cresceu como um importante nó viário. A implantação dos dois terminais urbanos possibilitou a conexão com os demais fragmentos urbanos e o fortalecimento do bairro como uma centralidade periférica. A estação do METROFOR e os corredores de transporte coletivo do Programa BID/FOR acentuarão ainda mais a sua polarização.

⁶³ A expressão estrutura urbana é, ao nosso ver, apropriada para se fazer referência à forma como se encontram dispostos e se articulam os usos de solo, num dado momento do contínuo processo de estruturação dos espaços da cidade. Em outras palavras, essa noção aplica-se muito bem para exprimir a forma como está organizado o espaço de uma cidade. (SPÓSITO, 2004, p. 311).

⁶⁴ Na cultura do planejamento brasileiro o sistema viário vem a ser chave principal dessas regionalizações nos espaços urbanos. Sob a égide da importância funcional dos grandes eixos viários – enquanto viabilizadores dos tempos econômica e socialmente velozes no mundo da mercadoria – grandes obras imobiliárias capturam o desenho urbano da cidade e definem os traçados e as regionalizações intra-urbanas antecipadamente subvertidas. (GOMES, 2003, p. 344).

3.2.1 O sistema viário de Fortaleza e a descentralização comercial

O sistema viário de Fortaleza é formado por dois tipos de rede: a radial concêntrica e a ortogonal. A primeira é resultante da concentração de atividades na área central, das barreiras naturais (rios e córregos) e da via férrea. A rede radial concêntrica evoluiu das antigas vias de penetração (FIG. 6). As estradas de Arronches, Aquiraz e Soure ligavam a Capital da Província ao restante do Estado, assumindo importante papel na organização do espaço da Cidade, pois orientaram e dimensionaram o crescimento de Fortaleza. Hoje essas antigas vias compreendem as avenidas João Pessoa, Visconde do Rio Branco e Bezerra de Menezes.

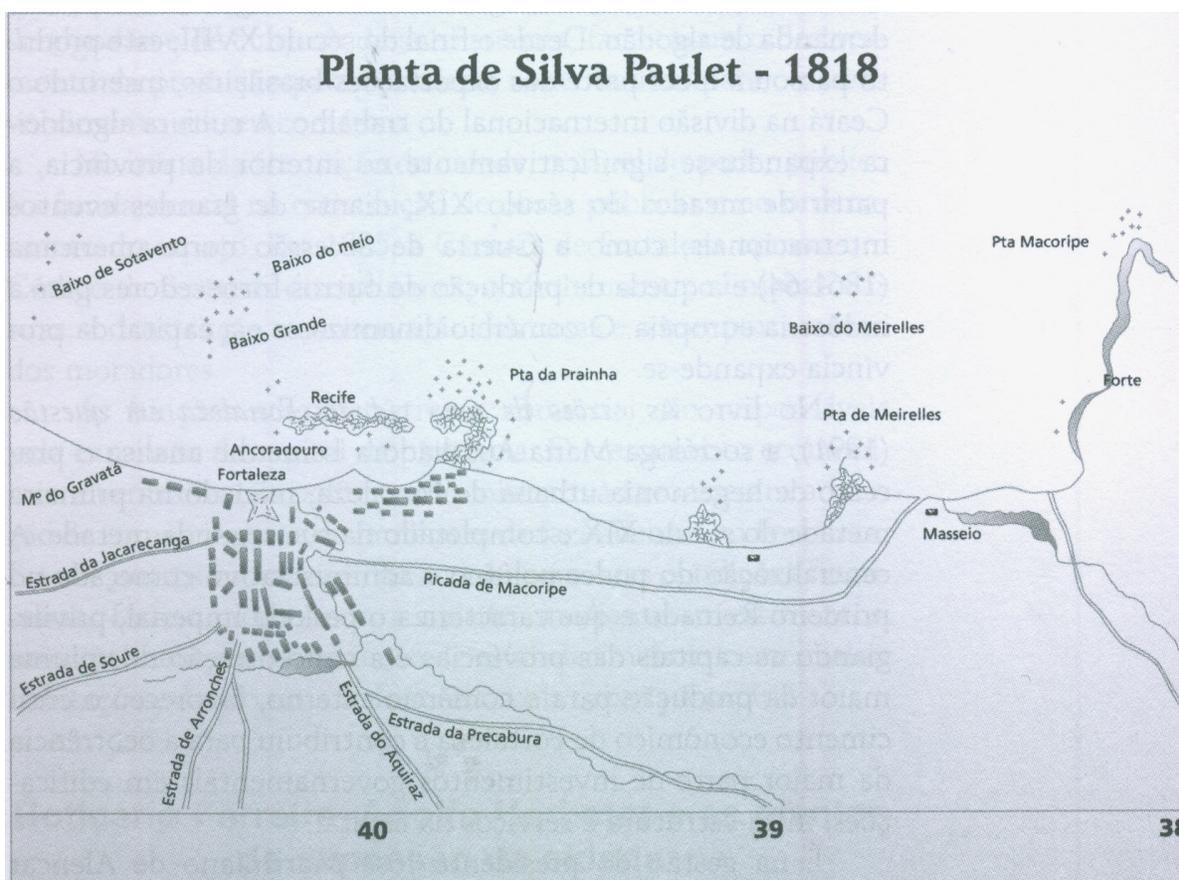


FIGURA 6 – Planta de Silva Paulet (1818).
FONTE – COSTA, 2005.

A primeira rede tem a função de interligar os principais pontos da Cidade (ligação Centro/ Porto do Mucuripe, Centro/ Zona Industrial da Francisco Sá e Centro/ Pólos de Adensamento de Antônio Bezerra, Messejana e Parangaba), ligar Fortaleza a sua Região Metropolitana e induzir a descentralização comercial.

A rede radial concêntrica apresenta cinco eixos principais, chamados de corredores de adensamento: avenidas Bezerra de Menezes / Mr. Hull com prolongamento através da BR 222, estabelecendo a ligação ao oeste com o Município de Caucaia; avenidas Augusto dos Anjos e Osório de Paiva, ligando o sudoeste ao Município de Maranguape, através da Rodovia CE 065; avenidas João Pessoa e Godofredo Maciel, que estabelecem a ligação também ao sudoeste com os Municípios de Maracanaú, Pacatuba e Guaiúba, através da Rodovia CE 060; avenida Visconde do Rio Branco, conectando o sul com o Município de Itaitinga, através da BR 116. Esta rodovia é a ligação mais importante de Fortaleza com os outros estados brasileiros; e avenidas Barão de Aquiraz, José Hipólito e Washington Soares, estabelecendo a ligação ao sudeste com os Municípios de Eusébio e Aquiraz.

Destes corredores, as avenidas Visconde do Rio Branco/ Aguanambi (86.000 veículos/ dia), Bezerra de Menezes/ Mister Hull (60.000 veículos/ dia) e Carapinima/ José Bastos/ Augusto dos Anjos/ Osório de Paiva (40.000 veículos/ dia) apresentam os volumes mais intensos de tráfego da Cidade (P.M.F., 2003c). Esses eixos são importantes corredores de transporte coletivo. De acordo com os dados na Tabela 6, nesses corredores circulam 77% das linhas de ônibus de Fortaleza, com destaque para o corredor avenida José Bastos/ av. João Pessoa que é o principal da Cidade, pois nele circulam 80 linhas de ônibus, correspondendo a quase 50% das linhas. Ainda de acordo com a Tabela 6, é possível observar o predomínio dos fluxos nas radiais, pois 95 % das linhas de ônibus circulam nestas vias.

TABELA 6 - Corredores de Transporte Coletivo de Fortaleza (CE) – 2003.

Descrição	Ext. (Km)	Número de linhas					Total	%
		ALM	CNV	T R E	TRC	CMP		
Rua Guilherme Rocha/ Fco. Sá	7,20	1	8	-	-	-	9	5
Av. Bezerra de Menezes/ Av. Sargento Hermínio	6,40	11	6	2	-	1	20	11
Av. José Bastos/ Av. João Pessoa	7,90	48	13	6	4	9	80	42
Av. dos Expedicionários	7,00	2	5	3	-	-	10	5
Av. Luciano Carneiro	4,40	-	4	-	-	-	4	2
Av. Aguanambi/BR 116	12,20	23	18	-	3	1	45	24
Av. Domingos Olímpio/ Av. Heráclito Graça	6,58	-	2	-	-	-	2	1
Av. Santos Dumont	7,60	9	2	1	-	-	12	6
Rua Pereira Filgueiras/ Av. Abolição	8,60	2	4	1	-	1	8	4

ALM – Alimentadora: ligação entre um ou mais bairros com um terminal; CNV – Convencionais: ligando o bairro ao centro sem participar do sistema integrado; TER – Troncal Expressa: Ligação entre um terminal e a área central; CMP – Complementar: Ligação entre bairros distantes passando por um ou mais terminais.
 FONTE – P.M.F., 2003a.

A rede ortogonal é decorrente do preenchimento dos espaços entre as vias componentes da rede radial concêntrica. A ortogonal se caracteriza como interligação mais de caráter local e, no máximo, como vias de acesso às radiais, configurando os anéis viários. As vias dessa rede são chamadas de corredores de atividades e possuem a função de apoiar a rede principal, radial concêntrica, recebendo parte do tráfego, e as atividades de comércio e serviço.

Os anéis viários são em menor número do que as radiais e apresentam descontinuidades, seja interrupção da diretriz de traçado, seja pela continuidade da via apresentar seções transversais diferenciadas em determinados trechos, ocasionando problemas de fluidez, originando, muitas vezes, congestionamentos e/ou retardamentos dos deslocamentos.

A via Perimetral (av. Presidente Costa e Silva), bem como o mais recente Anel Expresso surgem como iniciativas de contraposição à forte tendência de penetração para o Centro. Além desses dois, os principais anéis arteriais da Cidade são: 1º -av. Leste-Oeste (Presidente Castello Branco) – av. Monsenhor Tabosa – av. da Abolição; 2º - av. Domingos Olímpio – av. Antônio Sales; 3º - av. Jovita Feitosa – av. Treze de Maio – av. Pontes Vieira; 4º - av. Sen. Fernandes Távora – av. Paranjana – av. Oliveira Paiva.

As vias que compõem o sistema viário de Fortaleza foram classificadas em 6 tipos (expressa, arterial I e II, coletora, comercial, local e paisagística)⁶⁵, de acordo com as peculiaridades de uso e do volume e tipo de tráfego produzido em cada uma delas.

De forma geral, podemos dizer que os problemas do sistema viário da cidade são: carência de ligações transversais, excesso de retornos, características geométricas das vias variáveis ao longo do eixo de uma mesma via, livre circulação de transporte de carga na malha viária, elevado número de bicicletas com ausência de ciclovias e ausência de tratamento preferencial para transporte coletivo.

A radioconcentricidade do sistema viário de Fortaleza possibilitou a concentração da função administrativa, do comércio atacadista e dos terminais de transporte de carga e passageiros interurbanos, até o final da década de 1970, no Centro. A primeira tentativa de descentralização foi proposta pelo Plano Diretor de

⁶⁵ Via expressa: atender grandes volumes de tráfego de longa distância e de passagem e ligar os sistemas viários urbano, metropolitano e regional, com elevado padrão de fluidez;

Via arterial I e II: absorver o volume de tráfego de passagem de média e longa distância, ligar pólos de atividades, alimentar vias expressas e estações de transbordo e carga;

Via coletora: coletar o tráfego das vias comerciais e locais e distribuí-los nas vias arteriais e expressas, servir de rota de transporte coletivo e atender na mesma proporção o tráfego de passagem e local com razoável padrão de fluidez;

Via comercial: atender ao tráfego local nas Áreas de Urbanização prioritária com baixo padrão de fluidez;

Via local: atender ao tráfego local, de uso predominante nesta via, com baixo padrão de fluidez.

Via paisagística: limitado padrão de fluidez, com o objetivo de valorizar e integrar áreas especiais, preservação, proteção, faixa de praia, recursos hídricos, dunas e orla marítima. (P.M.F., 1996).

1962, com a criação dos centros de bairros, entretanto somente Parangaba e Messejana tiveram pequeno desenvolvimento. O fracasso dos centros de bairros provou que era inviável uma descentralização descontínua à área central.

O PLANDIRF (1972) optou por uma descentralização baseada em pólos e corredores de adensamento. Essa descentralização era muito mais uma expansão horizontal da área central pelos corredores radiais. Permitia a manutenção do forte caráter polarizador da área central, a aglomeração das atividades de comércio e serviço, necessária à expansão dessas atividades, e o fortalecimento de Messejana e Parangaba como pólos de adensamento.

Messejana e Parangaba foram escolhidos para implantação de pólos de adensamento porque foram apenas estes os centros de bairros que prosperaram e também em virtude das suas localizações. Os dois estavam situados em áreas adensadas e dispunham de ligações viárias que possibilitavam o intercâmbio com setores externos e internos do Município. Além disso, se destacavam pela atração que exerciam como locais de desenvolvimento de atividades geradoras de renda.

A descentralização pensada pelo PLANDIRF⁶⁶, apoiada nos corredores de adensamento permitiu uma dispersão das atividades de comércio e serviços pela Cidade, entretanto não conseguiu manter o forte poder polarizador da área central. As novas centralidades que emergem em Fortaleza a partir dos anos de 1990 se desenvolvem de maneira linear, apoiando-se em corredores de adensamento e de atividades. Já os pólos de Messejana e Parangaba tiveram um crescimento próprio a partir de suas potencialidades internas, porém ficaram aquém das vantagens asseguradas pela legislação (P.M.F., 1991).

⁶⁶ O PLANDIRF, embora não transformado em lei, serviu de orientação e diretriz para o planejamento da Cidade e norteou posteriormente o Plano Diretor Físico do Município de Fortaleza, de 1975, que foi baseado em seus diagnósticos e diretrizes. (DIÓGENES, 2005, p. 55). A Lei de Uso e Ocupação do Solo de 1979 também contribuiu com essa expansão das atividades comerciais.

3.2.2 O SIT e a descentralização do transporte em Fortaleza.

Em 1990, foi criado o Sistema Integrado de Transportes (SIT) apoiado no modal ônibus. A rede estrutura-se como sistema tronco/ alimentador, com 7 terminais de integração e tarifa única. Esta integração possibilita a acessibilidade a vários pontos da Cidade, que não possuam ligação direta através do transporte coletivo, com o pagamento de somente uma passagem de ônibus. O deslocamento é feito por intermédio de pelo menos duas linhas de ônibus, uma de origem e a outra de destino. Para isto, é efetuada a operação de transbordo, isto é, a transferência do passageiro de um veículo para o outro, em um dos terminais integrantes do sistema.

Na época da criação do SIT foram identificados em Fortaleza 9 canais de transporte que apresentavam grandes demandas de passageiros. A proposta inicial do SIT era localizar terminais no início dos canais com maiores fluxos. De acordo com os dados da Tabela 7, o canal 3 apresentava a maior demanda, 279.146 passageiros e, para atendê-lo foram implantados 3 terminais (Parangaba, Lagoa e Siqueira). O canal 6, com 134.065 passageiros, segunda maior demanda, foi beneficiado com o Terminal de Messejana. Na terceira posição, vinham os canais 1 e 2, entretanto só foi implantado o Terminal do Antônio Bezerra no início do canal 2. Foi implantado ainda um terminal no Papicu para atender o canal 8. O Conjunto Ceará foi a única exceção, pois, apesar de não estar próximo de nenhum canal, recebeu um terminal por ser um grande pólo gerador de viagens. De acordo com o técnico da ETUFOR⁶⁷, Harisson Cardoso, o projeto inicial não foi finalizado em razão da falta de recursos financeiros, por isso alguns canais e a área central não foram beneficiados com terminais de ônibus.

⁶⁷ ETUFOR – Empresa de Transporte Urbano S/A.

TABELA 7 – Demanda diária de passageiros por canal de transporte – 1990.

Denominação do Canal	Demanda de passageiros	
	Quantidade	%
Sem Canal definido	207.485	18,4
1 - Av. Francisco Sá	128.783	11,4
2 - Av. Bezerra de Menezes	128.802	11,4
3 - Av. José Bastos/ Av. João Pessoa	279.146	24,8
4 - Av. dos Expedicionários	68.755	6,1
5 - Av. Luciano Carneiro	26.673	2,4
6 - Av. Aguanambi/ BR 116	134.065	11,9
7 - Av. Antônio Sales	19.139	1,7
8 - Av. Santos Dumont	80.519	7,1
9 - Av. Monsenhor Tabosa	54.153	4,8
Total	1.127.520	100

FONTE – P.M.F., 1991.

Atualmente os canais são denominados corredores de transporte coletivo e o canal av. José Bastos/ av. João Pessoa corresponde ao corredor 3. Neste corredor, trafegam diariamente 47 linhas de ônibus intra-urbanos e uma demanda diária média de 144.551 passageiros⁶⁸. É importante destacar o fato de que a demanda desse corredor é bem maior, já que nesses dados não estão incluídos os dados metropolitanos. O corredor José Bastos/ av. João Pessoa atende também aos municípios metropolitanos de Maracanaú, Maranguape, Pacatuba e Guaiúba.

O Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza – SIT/FOR funciona com 7 terminais fechados integrados e 2 terminais abertos não integrados, com um fluxo de 850 mil passageiros por dia. Existem 23 empresas operando 218 linhas de ônibus regulares, sendo 157 integradas aos terminais fechados e 61 não integradas. As linhas integradas são classificadas em alimentadoras (ALM), troncais (TRC), complementares (CMP) e circulares (CIT), com demanda diária média em torno de 574 mil passageiros. As não integradas ou convencionais (CVN) apresentam uma demanda diária média de 149 mil passageiros. A frota operante é de 1.623 ônibus com idade média de 5,1 anos (ETUFOR,2006).

⁶⁸ Dados do mês de maio de 2006 fornecidos pela ETUFOR.

Os sete terminais fechados e suas respectivas áreas de influência são Antônio Bezerra (oeste e noroeste), Conjunto Ceará (conjuntos residenciais localizados na região oeste), Lagoa (sudoeste), Messejana (sudeste), Parangaba (sudoeste e os conjuntos José Walter e Esperança), Papicu (nordeste e os bairros Cidade 2000, Aldeota, Varjota e Praia do Futuro), Siqueira (sudoeste, formada pelos bairros de Parque Santa Rosa, Canindezinho, Parque Santa Cecília e Grande Bom Jardim). Os dois terminais abertos estão localizados nas praças Castro Carreira e Coração de Jesus. O primeiro atende aos bairros ao oeste e o segundo os do leste e sudeste (FIG.7).

Os terminais fechados apresentam ao usuário a vantagem da integração tarifária, apesar de gasto de tempo maior nos deslocamento em razão das rotas indiretas e transferências às vezes longas e/ou desnecessárias. Os arranjos internos dos terminais apresentam praticamente as mesmas características físicas com plataformas paralelas, a maioria delas com largura suficiente para a disposição de pontos de embarque dos dois lados. Esse esquema permite a melhor utilização das plataformas, mas aumenta a movimentação interna dos ônibus. Os passageiros se deslocam de uma plataforma para outra, utilizando as lombadas como local de travessia.

A integração em Fortaleza ainda é física, só sendo possível a tarifária quando se desembarca num dos terminais fechados. Os abertos são pontos de retorno de ônibus e não permitem a integração física, portanto, não se justifica a presença deles como componentes do SIT.

De acordo com os dados da Tabela 8, o Terminal do Papicu apresenta uma demanda diária de 278.175 passageiros, o do Antônio Bezerra, 220.978, e o da Parangaba, 207.333. As grandes demandas desses equipamentos serão explicadas a partir de dois critérios: localização dos postos de trabalhos e renda média mensal dos chefes de família⁶⁹, entretanto, outros mais podem ser utilizados.

Fortaleza em 2004 ofereceu 16.870 postos de trabalho com carteira assinada e os bairros com mais postos foram: Centro (2.126), Meireles (1.064), Messejana (916), Álvaro Weyne (801), Parangaba (677), Vila União (654), Praia de Iracema (556), Antônio Bezerra (542), Passaré (509), Mucuripe (409) e Fátima (403) (MACAMBIRA JÚNIOR, 2005). Na área de influência do Papicu, estão os bairros com maior poder aquisitivo da Cidade. Os chefes de famílias dessa área possuem renda média mensal de R\$ 2.162,54. A grande demanda não se justificaria pela renda e sim pela presença dos postos de trabalhos. Meireles e Mucuripe são atendidos por esse terminal e juntos ofereceram 1.473 postos de trabalhos.

A segunda maior demanda é a do Antônio Bezerra. Ela se justifica tanto pela renda como pelos postos de trabalhos. Esse equipamento atende às Secretarias Executivas Regionais I e III, formadas por bairros com baixo poder aquisitivo. Os chefes de famílias da I possuem renda média mensal de R\$ 527,06 e o da III, renda de R\$ 619,20. Os bairros Álvaro Weyne e Antônio Bezerra, responsáveis por 1.343 postos de trabalho, são atendidos por esse terminal.

O Terminal Parangaba ocupa a terceira posição e na sua área de abrangência estão Parangaba e Passaré, que juntos originam 677 empregos. Os bairros atendidos por esse equipamento são os do sudoeste, ou seja, aquelas da Regional IV, em média, possuem renda mensal de R\$ 918,04.

⁶⁹ Os dados de renda média mensal dos bairros de Fortaleza possuem como fonte: P.M.F. **Fortaleza em números**. SEPLA, 2004c.

TABELA 8 - Números do Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza – 2006.

Terminais de ônibus urbano	Inauguração	Números de linhas/ dia útil	Frota operante/ dia útil	Viagens programadas/ dia útil	Demanda média transportada / dia útil
Antônio Bezerra	01/07/1992	34	364	3.327	220.978
Conjunto Ceará	07/09/1993	17	127	1.307	73.940
Lagoa	03/07/1993	25	177	1.904	101.697
Messejana	01/07/1992	35	226	2.233	139.586
Papicu	23/01/1993	40	467	3.586	278.175
Parangaba	07/08/1993	47	361	3.774	207.333
Siqueira	22/11/1995	35	304	3.183	171.443
Praça Castro Carreira	-----	19	139	1.671	56.034
Coração de Jesus	-----	18	104	1.272	52.172

FONTE - ETUFOR, 2006.

São as principais deficiências dos terminais de integração: acessibilidade (equipamento impróprio ao sistema viário do entorno e acessos incompatíveis com a circulação interna); pavimentação inadequada nas áreas interna e externa; conflitos entre os ônibus e entre os pedestres e os ônibus; carência de faixas de travessia interligando acessos, saídas e plataformas; posicionamento impróprio dos pontos de parada, dificultando a circulação dos passageiros; ausência de área específica para desembarque; formação desordenada de filas por falta de fiscalização e espaço físico; carência de equipamentos de apoio ao usuário; terminais operando acima de sua capacidade. O processo de integração nos horários de pico é desordenado, sendo alvo de críticas dos jornais e usuários.

Linhas insuficientes, veículos parando antes ou depois da fila porque o terminal já não suporta tantos ônibus. Filas que suplicam por uma vaga nas cadeiras dos coletivos, são apenas 38. Para quem chega por último resta ocupar uma das 34 vagas em pé, [...]. Em alguns, como o de Messejana, conheceu o problema dos esgotos que costumam transbordar [...]. No terminal do Siqueira, problemas no pavimento e linhas demais para um terminal que não acompanhou o crescimento da demanda. No Conjunto Ceará piso ruim, passageiros reclamam. Os boxes dos permissionários no Antônio Bezerra, que vendem de tudo, impedem que a fila dos usuários flua (O POVO, 24/02/2005).

Terminal da Parangaba, 18 horas. Em menos de 20 minutos uma lista interminável de problemas que gira em torno do transporte regular de passageiros: o ônibus. Superlotação, linhas sobrecarregadas, outras ociosas. Demora, impaciência do usuário, violência, desrespeito [...]. Do lado de dentro desse terminal, um dos sete da Capital, um mundo de reclamações. Tão mal elaborado que até mesmo detalhes como banheiros em quantidade suficientes não foram planejados. Terminais onde passam 200 mil pessoas por dia contam apenas com quatro vasos sanitários, daqueles no chão, onde a pessoa precisa ficar em pé. Na falta de organização, 180 boxes de comércio surgiram atrapalhando as filas de espera dos ônibus. Outro problema é que os veículos chegam a deixar o pedestre fora dos locais de desembarque, por causa da sobrecarga de veículos nos terminais (O POVO, 24/02/2005).

O professor da rede estadual de ensino **Sílvio César de Lima (grifo do jornal)**, 36, passa todos os dias pelo terminal do Antônio Bezerra. Ele enumera diversos problemas no local, dentre eles a falta de segurança, higiene e manutenção. Sílvio diz que já presenciou assaltos e afirma que não há policiamento na área. O professor reclama também da pouca higiene dos banheiros. "Os vasos estão se quebrando, tem que haver reforma, além de limpeza diária". (O POVO, 20/01/2005).

Apesar das deficiências apresentadas, o sistema descaracterizou a área central de Fortaleza como ponto de convergência e dispersão das linhas de ônibus. O SIT possibilitou a descentralização dos transportes e reduziu o poder de atração do centro, já que não foi implantado nenhum terminal de integração nesta área. Além disso, reforçou as demais centralidades, visto que muitas linhas ligam os bairros somente até os terminais.

A descaracterização do Centro pode ser observada na Tabela 9. De acordo com os dados de 1990, Fortaleza tinha um total de 151 linhas de ônibus, das quais 144 tinham como destino a área central, representando 95% das linhas. Somente 7 linhas não passavam pelo Centro. Com a implantação dos terminais de integração, em 1992, esses se transformaram em pontos de convergência e dispersão dos fluxos de ônibus. Atualmente, a Cidade conta com 218 linhas de ônibus, das quais, 119 não passam pelo Centro.

A ausência de terminais fechados na área central dispersou os pontos finais de ônibus, ocasionando a obstrução das vias, pelos ônibus, e das calçadas, pelos passageiros. Além disso, produziu conflitos entre a movimentação de pedestres e o embarque/desembarque de passageiros, reduziu o espaço de circulação dos pedestres e dificultou a visualização dos estabelecimentos comerciais e o acesso a eles. E, ainda, não existem abrigos, bancos e placas informativas para os usuários e ocorre o descumprimento de itinerários nos horários de pico para desviar dos congestionamentos (GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ, 2005).

TABELA 9 - Linhas de ônibus e sua relação com o Centro – 1990 e 2006.

Situação	1990		2006	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Com terminal no Centro	27	17,9	27	12,4
Passando pelo Centro	117	77,5	72	33
Sem passar pelo Centro	7	4,6	119	54,6
Total	151	100	218	100

FONTE – P.M.F., 1991; ETUFOR, 2006.

3.2.3 Formas de acessibilidade

A acessibilidade em Parangaba constitui-se ao longo da sua história. Localizada próxima à antiga estrada de Arronches, servia como ponto de passagem entre a capital da Província, Fortaleza, e o sertão cearense. A ferrovia e a estação foram construídas para atender a uma demanda regional de transporte, ou seja, o escoamento do algodão, e não o transporte de passageiros. Mesmo não tendo o objetivo do transporte regional, a presença da ferrovia induziu a ocupação e atraiu indústrias para o seu entorno na perspectiva de que o acesso um dia pudesse se concretizar.⁷⁰

A terra urbana só interessa enquanto terra-localização, ou seja, enquanto meio de acesso a todo sistema urbano, a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade. A acessibilidade de um terreno ao conjunto urbano revela a quantidade de trabalho socialmente necessário dispendido em sua produção. Quanto mais central o terreno, mais trabalho existe dispendido na produção dessa centralidade, desse valor de uso. (VILLAÇA, 1998, p. 74).

As conexões deste bairro com os diversos fragmentos da Cidade e com os municípios vizinhos da Região Metropolitana, como Maranguape, Pacatuba e Maracanaú, ocorrem através do sistema de vias, dos dois terminais urbanos de ônibus, do sistema de trens urbanos e do ramal ferroviário de carga que segue até o Porto do Mucuripe. Parangaba abrigará uma das estações intermodais do futuro sistema metroriário (METROFOR), tornando mais acessíveis as ligações com Maracanaú e o Centro (através da linha Sul), e Caucaia (por intermédio da linha Oeste).

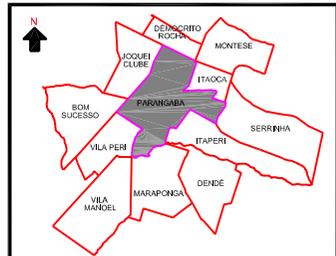
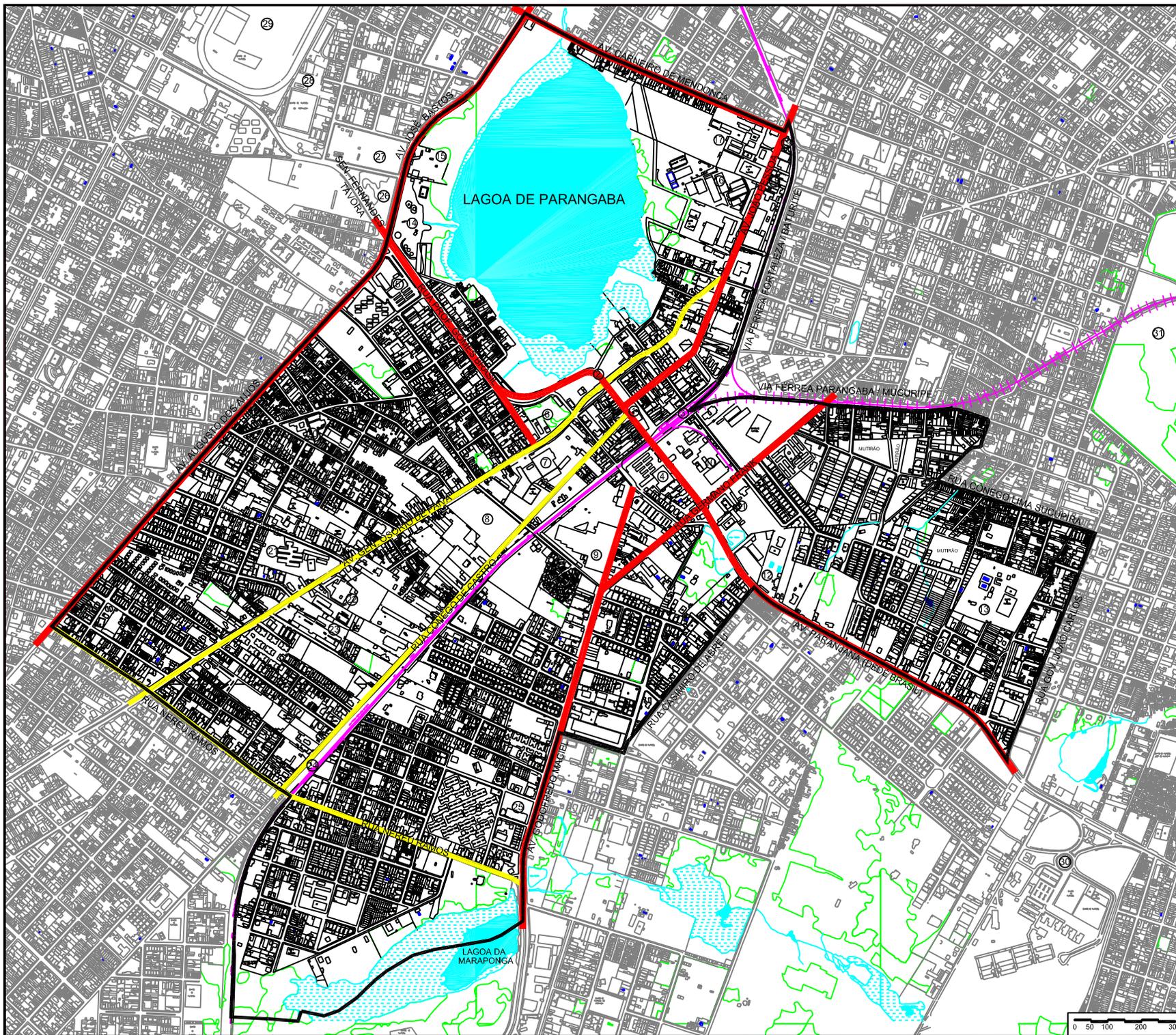
⁷⁰ Estradas e ferrovias visam a diminuir a distância do transporte da mercadoria até o mercado, acelerando um dos circuitos da produção, que é a circulação de mercadorias (SILVA, A., 2005).

O bairro está localizado⁷¹ entre dois importantes eixos de circulação da Cidade, avenidas José Bastos ao oeste e Godofredo Maciel ao leste. Além dessas importantes vias que fazem a conexão da Capital com o Sertão Central do Ceará, as avenidas João Pessoa e Osório de Paiva cortam esse bairro no sentido norte/ sul, bem como a avenida Dedé Brasil/ Paranjana/ Fernandes Távora, só que no sentido leste/ oeste (MAPA 4).

O eixo Fernandes Távora/ Gomes Brasil/ Paranjana/ Oliveira Paiva, o 4º Anel Viário, interliga o bairro Conjunto Ceará (extremo oeste de Fortaleza) ao Edson Queiroz (extremo leste), destacando-se como importante conexão a uma distância intermediária da área central. Além disso, ele cruza e articula importantes eixos viários radiais, no caso, Perimetral Leste, José Bastos, Alberto Craveiro, Washington Soares. Esse anel viário permite ainda uma articulação entre a BR 116 e a BR 222 e a ligação entre as sedes distritais de Antônio Bezerra, Parangaba e Messejana.

O sistema viário do bairro compõe um dos corredores metropolitanos de transporte por ônibus - o corredor II - portanto Parangaba funciona como ponto de passagem dos ônibus interurbanos que demandam o Centro de Fortaleza. O sistema viário da R.M.F. estrutura-se em três corredores: corredor I (atende aos Municípios de Fortaleza, Caucaia e São Gonçalo do Amarante), corredor II (atende aos Municípios de Fortaleza, Maranguape, Pacatuba, Guaiúba e Maracanaú) e corredor III (atende aos Municípios de Fortaleza, Eusébio, Aquiraz, Itaitinga, Pacajus, Horizonte e Chorozinho) (FIG. 8).

⁷¹ O bairro possui os seguintes limites oficiais: av. Carneiro de Mendonça (norte); desaguadouro da lagoa de Maraponga – linha reta do desaguadouro da lagoa de Maraponga (passando pelo meio da lagoa) até a estrada de ferro de Baturité, na altura da rua Dom Henrique (Sul); av. 7 de Setembro – estrada de ferro linha sul – estrada de ferro Parangaba Mucuripe – rua Júlio Verne – rua Autônomo – rua Hércules- rua Cônego Lima Sucupira – rua Peru – av. Dedé Brasil – rua Casimiro de Abreu – rua Cambará – rua Conselheiro Moura – av. Godofredo Maciel até o desaguadouro da lagoa (leste); estrada de ferro linha sul – rua Nereu Ramos – av. José Bastos – rua Belo Horizonte (oeste).



- LEGENDA**
SISTEMA VIÁRIO
- █ VIA EXPRESSA
 - █ VIA ARTERIAL
 - █ VIA COLETORA
 - VIA LOCAL

EQUIPAMENTOS IMPORTANTES NO BAIRRO

1. IGREJA E PRAÇA MATRIZ
2. PRAÇA DOS CABOÇOS
3. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGABA
4. TERMINAL DE ÔNIBUS DE PARANGABA
5. TERMINAL DE ÔNIBUS DA LAGOA
6. GINÁSIO ESPORTIVO DE PARANGABA
7. DEPOSITO PARAÍSO
8. CEMITÉRIO DE PARANGABA
9. IASA
10. MINERAÇÃO CHAVES
11. COLÉGIO EVOLUTIVO
12. DESAFIO JOVEM
13. ASSOCIAÇÃO RECREATIVA DOS CORREIOS
14. FEIRA DE CARROS / FEIRA DOS PÁSSAROS
15. MANSÃO DO FORRO
16. SESI
17. HOSPITAL PSIQUIÁTRICO SÃO VICENTE DE PAULA
18. ANTIGA USINA EVEREST
19. BAR AVIAO
20. ABRIGO TIA JÚLIA
21. ESCOLA ESTADUAL EUDORO CORRÊA
22. HOSPITAL FROTHINHA DE PARANGABA
23. INSTITUTO DE MEDICINA INFANTIL
24. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA VILA PERI
25. PINHEIRO SUPERMERCADO

EQUIPAMENTOS IMPORTANTES NO ENTORNO DO BAIRRO

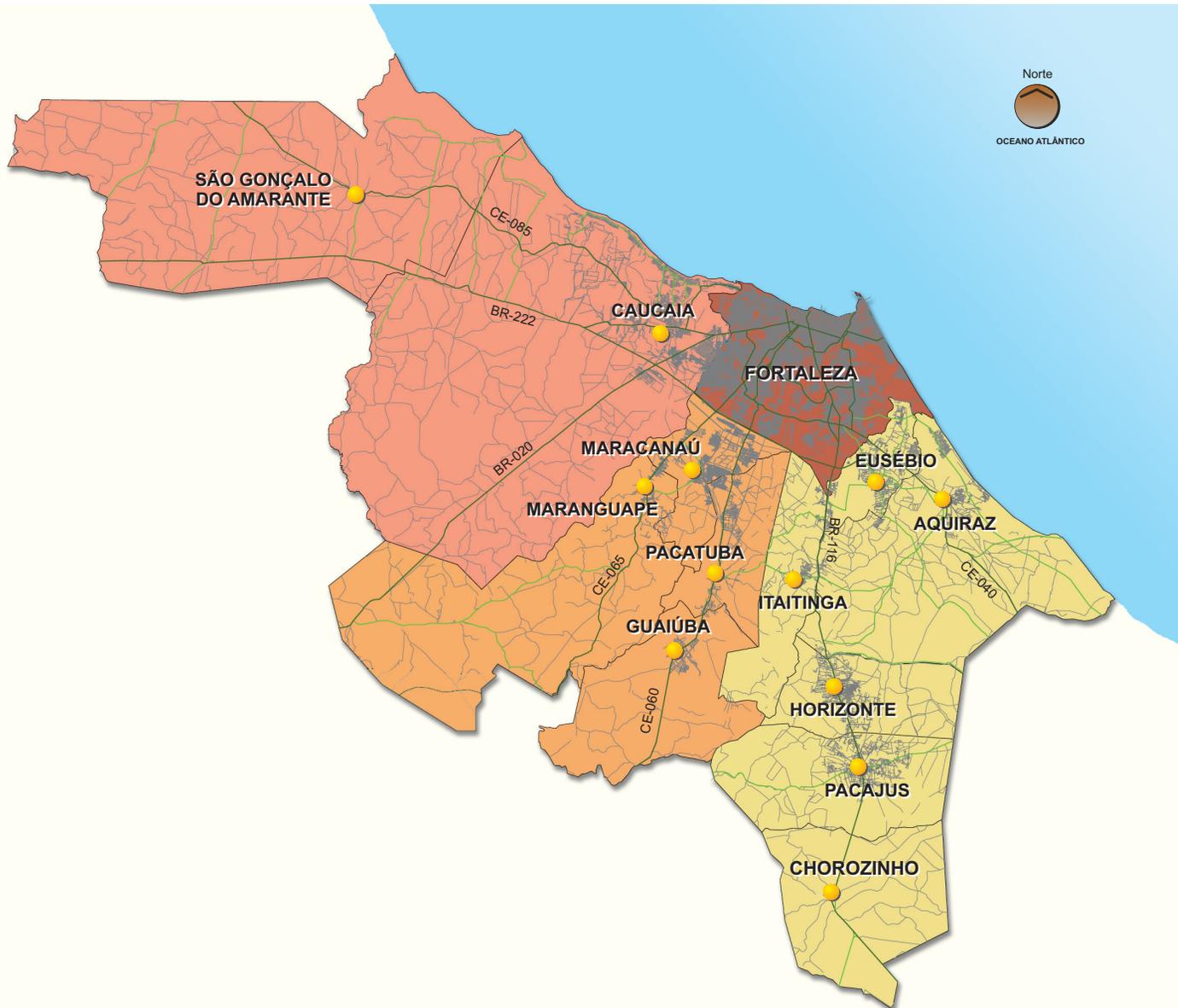
26. HABIB'S
27. CASA DE SHOW METRÓPOLE
28. FORTALEZA ESPORTE CLUBE
29. JOQUEI CLUB
30. UECE - CAMPUS DO ITAPERI
31. AEROPORTO

CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.

ESTUDO SÓCIOECONÔMICO AMBIENTAL E URBANÍSTICO DOS BAIRROS DE PARANGABA E MESSEJANA

SISTEMA VIÁRIO PARANGABA





Legenda

- SEDE MUNICIPAL
- RODOVIAS
- LIMITE MUNICIPAL

CORREDORES DE INTEGRAÇÃO

- FORTALEZA
- CORREDOR I
 - Caucaia
 - São Gonçalo do Amarante
- CORREDOR II
 - Maracanaú
 - Maranguape
 - Pacatuba
 - Guaiúba
 - Guaiúba
- CORREDOR III
 - Itaitinga
 - Eusébio
 - Aquiraz
 - Horizonte
 - Pacajus
 - Chorozinho

FIGURA 8
Fonte:

ESTUDO DE INTEGRAÇÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA, EISTPP / RMF

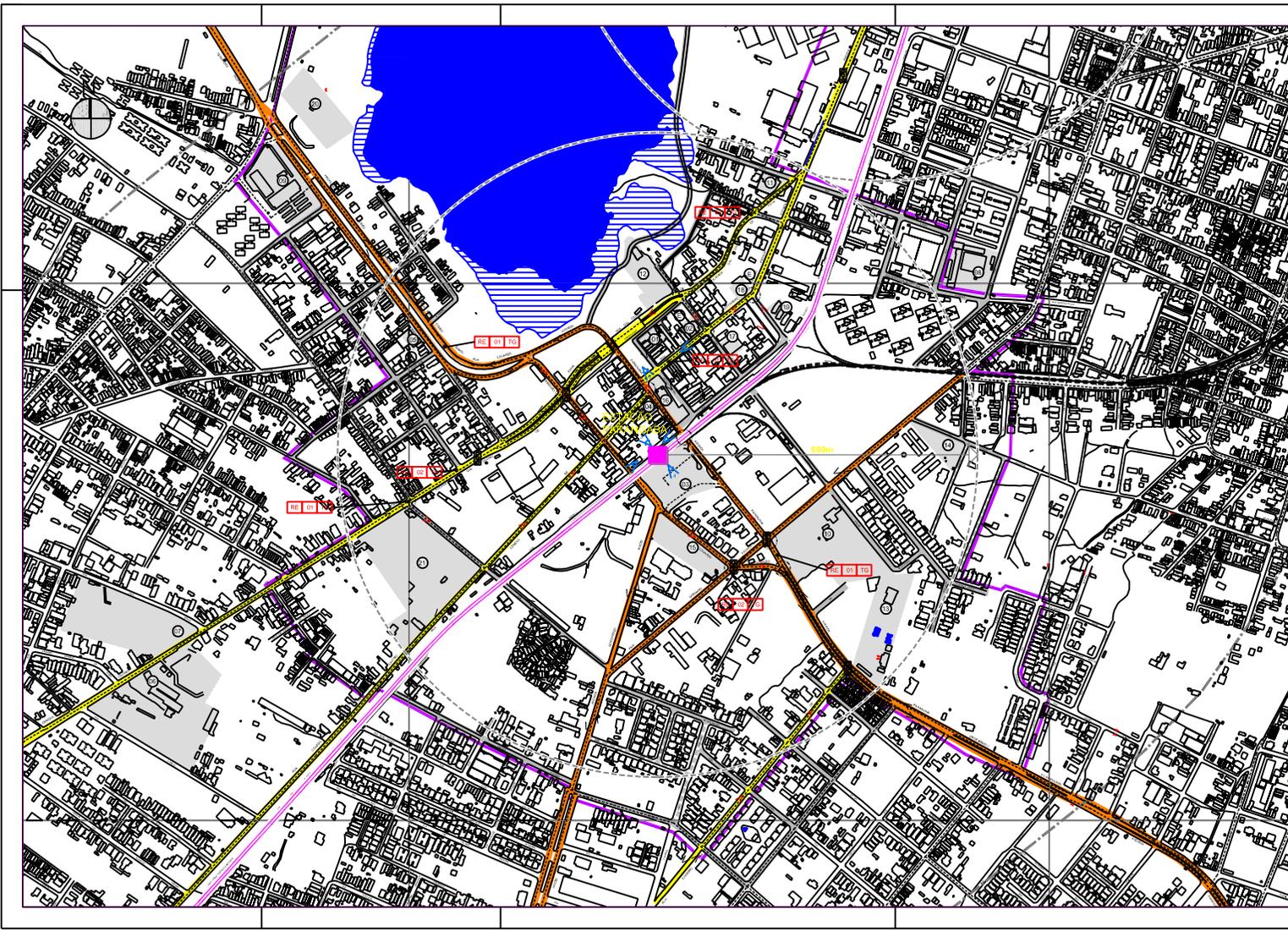
Outro elemento importante na concretização da acessibilidade são os dois terminais de transporte coletivo (Lagoa e Parangaba). O Terminal Lagoa opera com 25 linhas/ dia, uma frota de 177 veículos/ dia e uma demanda média de 101.697 passageiros/ dia. O Terminal de Parangaba possui um total de 47 linhas/ dia, uma frota de 361 veículos/ dia e uma demanda média de 207.333 passageiros/ dia (ETUFOR, 2006).

De acordo com o PDDU 2003⁷², a implantação da estação do METROFOR e os corredores de transporte coletivo do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza acentuarão a acessibilidade do bairro. A estação terá capacidade de 25.000 passageiros/hora e ocupará uma área de 3.200,56 m². A estação será localizada ao lado do terminal de Parangaba, possibilitando a integração entre os dois sistemas (MAPA 5).

A Prefeitura Municipal de Fortaleza, em 1998, elaborou um projeto de planejamento do transporte público e da circulação viária do Município para os próximos 20 anos, denominado Plano de Transporte Urbano de Fortaleza. O Programa BID/FOR1, componente desse Plano, trata das intervenções para os primeiros 5 anos e conta com recursos financeiros do BID. O programa tem como objetivo melhorar o transporte público por ônibus. Dentre os seus componentes, estão os 3 corredores de transporte, com priorização física do modo ônibus: o corredor Bezerra de Menezes/ Antônio Sales, com extensão de 17,38 km, o corredor Augusto dos Anjos/ José Bastos, com extensão de 11,59 km e o corredor Senador Fernandes Távora/ Expedicionários, com extensão de 15,64 km. O bairro em estudo será beneficiado pelos corredores Augusto dos Anjos e Senador Fernandes Távora.

A acessibilidade aparece como o elemento mais importante na constituição de novas centralidades. É a existência de uma rede de circulação que permite o deslocamento das atividades econômicas do Centro e a constituição de novos nós de fluxos importantes na periferia.

⁷² PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (Síntese Diagnóstica).



LEGENDA

- Linhas de Ônibus na Área de Estação**
- 007 - Obelisk / Paqueta / Aeroporto
 - 036 - Coração / Av. Parangaba 2
 - 038 - Coração / CG Coera / Paqueta / Montese
 - 039 - Parangaba / Paqueta
 - 039 - Parangaba / Húlio
 - 039 - Buarque / Paqueta / 13 de Maio
 - 034 - Coração / Av. Parangaba 1
 - 040 - Parangaba / Lagoa
 - 041 - Av. Parangaba 1
 - 042 - Av. Parangaba 2
 - 044 - Parangaba / Paqueta / Aeroporto
 - 045 - CG Coera / Paqueta / Montese
 - 048 - Coração / Parangaba / Paqueta
 - 051 - Coração / CG Esperança
 - 063 - Coração / Bom Jardim
 - 064 - Parangaba / Paqueta / Aeroporto
 - 069 - Via Esperança / Lagoa
 - 070 - Clube de Regatas / Parangaba
 - 077 - Parangaba / Macucude
 - 078 - Buarque / Montese
 - 080 - Frenético 58 / Parangaba
 - 081 - Coração / Montese
 - 094 - Coração / CG Prof. José Walter
 - 301 - Itaboraí / Jardim América
 - 308 - CG Suruí / Parangaba
 - 310 - Coração / Parangaba
 - 312 - Casa Manoel / Parangaba
 - 313 - Parangaba / Alcazar Real
 - 316 - Maracanã / Parangaba
 - 318 - Coração / Centro
 - 319 - Coração / Nova / Parangaba
 - 319 - Pa. São José / Colégio de Paiva
 - 320 - João VIII / Centro
 - 321 - Jardim União / Parangaba
 - 322 - Grande Portugal
 - 331 - CG Esperança / Centro
 - 332 - Bom Jardim / Centro / Expresso
 - 338 - CG Verena / Topolândia / Missol
 - 340 - CG Bapost
 - 344 - Via Estrela / Parangaba
 - 347 - CG José Walter / Parangaba / Av. J
 - 349 - CG Verena / Topolândia / Missol 2
 - 351 - Joazeiro / Bom Jardim
 - 352 - Bonifácio / Joazeiro
 - 353 - Parangaba / Parque Veras
 - 359 - Santa Teresinha
 - 360 - Obelisk / João Pessoa
 - 361 - Via Manoel Sabbo 1
 - 362 - Via Manoel Sabbo 2
 - 363 - Via Manoel Sabbo / Centro
 - 371 - Parangaba / Centro / Expresso
 - 375 - Anacleto / Parangaba
 - 377 - CG José Walter / Parangaba / Av. J
 - 378 - CG Esperança / Parangaba
 - 380 - Av. João Pessoa
 - 382 - Jardim América / Centro / Expresso
 - 389 - Av. João Pessoa
 - 401 - Montese / Parangaba
 - 402 - Itaboraí / Parangaba
 - 411 - Montese / Lagoa

Hierarquia Viária

- Via Expressa
- Via Arterial
- Via Coletora
- Via Local
- Faixa Excluída de Ônibus
- Órbita
- Vias de Passagem

Tipo de Pavimentação

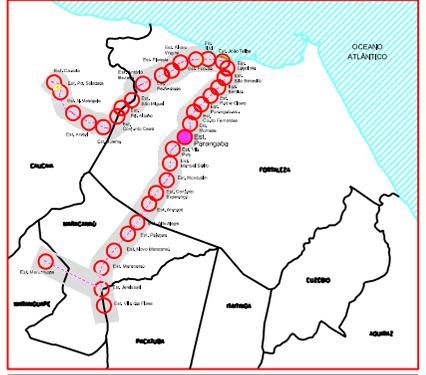
- Asfalto
- Calçamento
- Sem Pavimento
- Sodra de Vão
- Mão Única
- Mão Dupla

Tabela de Classificação de Vias

Classe	VIA		SEÇÃO		MATERIAL		C/P		PROTEÇÃO	
	IND	EX	IND	EX	IND	EX	IND	EX	IND	EX
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

Equipamentos Geradores de Tráfego

01 - Restaurante do PÓVO	10 - Colégio Evolviço
02 - Caixa Econômica Federal	11 - Clínica de Oftalmologia
03 - Terminal de Ônibus de Parangaba	12 - Clínica Estival Joazeiro / Montese
04 - Museu	13 - Desporto Juvenil
05 - Supermercado Super Lagoa	14 - CRIS Prof. Valdirino de Carvalho
06 - Hospital Central de Parangaba	15 - Hospital
07 - Hospital dos Reis	16 - Igreja Nossa Senhora das Dores
08 - Instituto de Medicina Integral	17 - Mercado
09 - Escola Estadual General Eurico Correia	18 - BFC
10 - Colégio Carolina Suscipi	
11 - Terminal de Ônibus de Lagoa	



CONSÓRCIO ESPAÇO PLANO / DAA / OPUS

Rua Santa Apol. 800 - Parangaba - CEP: 22.140-000 - Fone: (21) 2462-1100 - Fax: (21) 2462-1101 - e-mail: consorcio@opus.com.br

Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR

Projeto: ESTUDO DE ACESSIBILIDADE ÀS ESTAÇÕES DAS LINHAS SUL E OESTE DO SISTEMA METROFOR
 Etapa: Produto 02 - Análise do Contexto Atual - Diagnóstico (Fase Final)

Conteúdo: Configuração Atual da Acessibilidade nas "Áreas de Estação"

Escala: 1:6,000 Desenho: Henrique Coimbra Data: Julho / 2005

3.3 A transformação no espaço da moradia - do bairro aos fragmentos

O espaço e a vida são produzidos simultaneamente, pois a reprodução das relações sociais ocorre num espaço e tempo determinados. Além disso, essas relações se realizam como modos de apropriação do espaço para realização da vida em todas as suas dimensões (CARLOS, 2001). A produção deve ser entendida no seu sentido amplo, não se restringindo às mercadorias, mas incluindo-se também nesse processo a própria produção da humanidade do homem.

A produção não se reduz à fabricação de produtos. O termo designa, de uma parte, a criação de obras (incluindo o tempo e espaço sociais), em resumo, a produção “espiritual”, e, de outra parte, a produção material, a fabricação de coisas. Ele designa também a produção do “ser humano” por si mesmo, no decorrer do seu desenvolvimento histórico. Isso implica a produção de relações sociais. Enfim, tomado em toda a sua amplitude, o termo envolve a reprodução. Não há apenas reprodução biológica (e conseqüente aumento demográfico), mas também reprodução material dos utensílios necessários à produção, instrumentos técnicos e, ainda, reprodução das relações sociais. (LEFEBVRE, 1991, p.37).

A produção do espaço não ocorre de maneira harmoniosa, pois, de um lado, atende as necessidades econômicas e políticas e de outro as necessidades da reprodução da vida social (CARLOS, 2001). Na reprodução da cidade capitalista, pautada na generalização da terra como mercadoria, na complexidade das relações sociais de produção e no aumento da divisão espacial das classes e atividades, há um predomínio do econômico e do político.

A lógica do Estado completa a lógica da mercadoria, igualizando as desigualdades. Tenta fazer tábua rasa da história humana, impondo estruturas espaciais homogêneas, fragmentadoras e hierarquizantes. A lógica da tecnocracia, do Estado tenta reduzir e filtrar os conteúdos históricos, enfraquecendo-os. Ela completa a lógica do mercado, e a partir da redução que cria torna possível o império, crítico é verdade, mas ainda império, do mercado. [...]. É o espaço formal que impera. O cotidiano e o vivido lhe escapam. Ou melhor, programa-se o cotidiano. (DAMIANI, 2001, p. 51-52).

O zoneamento da Cidade resultou na fragmentação do modo de vida urbano e, por conseguinte, fez com que as pessoas assumissem papéis diferenciados, como morador, trabalhador e consumidor, pertencendo a diversas comunidades funcionais, sem, no entanto, conhecerem o próprio lugar onde moram. O bairro, pouco vivenciado, fragmenta-se e passa a ser um mero referencial geográfico, compartilhado muito superficialmente pelos seus moradores (SOUZA, 1989).

O processo de fragmentação dos bairros tende a ser homogêneo, entretanto não chega a todas as comunidades da mesma forma, pois muitas resistem e se transformam. O bairro da Parangaba vive essas transformações. A implantação da ferrovia e a construção de vias rápidas, pontes e viadutos produziram um bairro fisicamente fragmentado. O mercado imobiliário, visando a maiores taxas de lucro com a venda de algumas porções do espaço, se aproveita do fácil acesso e das amenidades ambientais (presença da lagoa) para valorização de alguns fragmentos em detrimento de outros, induzindo assim à dissolução dos laços sociais e a segregação espacial.

Parangaba vive entre o bairro clássico e a total indiferença dos seus moradores. Percebemos claramente, no seu tecido urbano, a presença de heterotopias, destacando-se 4 principais: centro histórico, comunidade Vila Nova (antiga favela), áreas de ocupação recente (entorno da lagoa) e condomínios residências (MAPA 6). Apesar da fragmentação física e social, não podemos asseverar que existe uma desagregação completa do bairro, pois “entre a intensa bairrofilia⁷³ e a plena indiferença são tantas as possibilidades quanto são os tons de cinza entre o branco e o preto”. (SOUZA, 1989, p.151).

O bairro clássico, com seu centro de bairro catalisador, com sua feira e seus botequins sociabilizadores, com os locais de brincadeira da criançada, com os contatos freqüentes e não raro intensos entre vizinhos, lugar vivenciado em bloco; realidade coesa, com significativa unidade composicional, com muita personalidade na relação vendedor/cliente, com apreciável bairrofilia. (SOUZA, 1989, p.156).

⁷³ À simpatia, que se realiza como afeição pelo bairro, apego ao bairro, sugiro chamarmos bairrofilia. (IBID, 1989, p. 150).



A CENTRALIDADE DA PARANGABA
COMO PRODUTO DA FRAGMENTAÇÃO DE FORTALEZA (CE).

Autor: Francisco Clébio Rodrigues Lopes
Orientador: Prof. Dr. José Borzacchiello da Silva
Fortaleza, agosto de 2006.

MAPA 6

A FRAGMENTAÇÃO DA PARANGABA



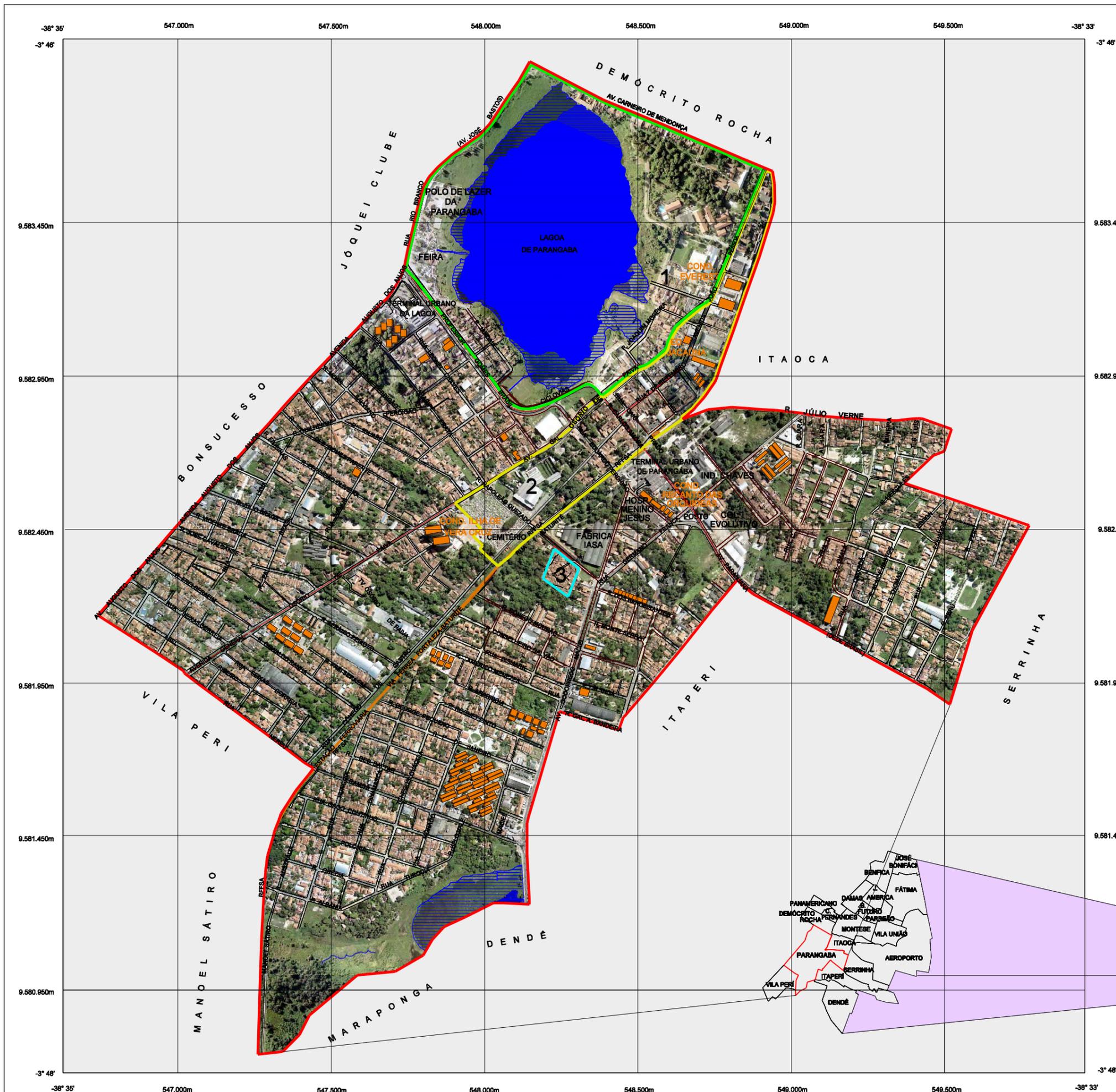
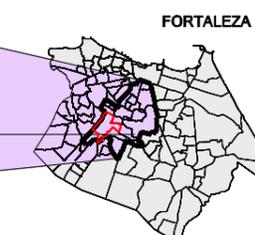
Símbolos Convencionais



Declinação Magnética



SISTEMA DE PROJEÇÃO UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR
DATUM: SAD - 69 / FUSO - 24 / MC - 39° WGr



As características de um bairro clássico ainda são perceptíveis no bairro em estudo. É possível identificar o sentimento de “bairrofilia” em muitos dos seus moradores, principalmente naqueles que moram no Centro, quando questionados sobre o que é morar em Parangaba:

Bom, morar na Parangaba... é... exclusivamente, muito gostoso... (Everaldo, morador do centro histórico, 2006).

Para mim é tudo. É tranqüilidade... é tudo. Sou louco por aqui. Sou louco... louco. (Vicente, morador do centro histórico, 2006).

Morar na Parangaba é morar numa Veneza. [...]. A lagoa é o maior manancial, ou seja, maior lagoa que nós temos no momento em Fortaleza, é a nossa Lagoa de Parangaba, ela é muito maior do que a de Messejana. [...], morar em Parangaba ainda é, verdadeiramente, viver em ainda uma tranqüilidade. (Eloy, morador do centro histórico, 2006).

Porque é calmo. A perseguição dessa coisa de assalto... essas coisa que sempre é mais calmo, né? Aqui mermo, só aqui na Parangaba mermo. Ela é um barriozim bom. Num dá... a pessoa dorme até mais tranqüilo. À vista desses outro bairro, a Parangaba aqui é a da melhor que tem, porque num tem essas coisas assim. (José Elias, morador do centro histórico, 2006).

Dentre os fragmentos, as características de um bairro clássico estão mais presentes no Centro e em menor proporção na Vila Nova e na área de ocupação recente (entorno da lagoa). O Centro histórico é a área compreendida entre a via férrea (leste), av. Osório de Paiva (oeste), av. Carneiro de Mendonça (norte) e cemitério (sul). Corresponde à parte mais antiga, situada em torno da igreja-matriz e da praça dos Caboclos, onde persistem as famílias “tradicionais”, as chácaras (FOTO 11), as ruínas das primeiras indústrias, a estação e alguns casarões (bastante modificados).

Os objetos formadores da identidade do bairro estão contidos nesse fragmento, sendo comum o emprego da expressão “ir à Parangaba” com o sentido de ir ao centro do bairro. A moradora Ângela, ao ser questionada sobre o ponto fraco do bairro, demonstrou esse fato: “Se você for ‘mermo’ ali na Parangaba, ali... você vê pouquíssimo comércio”. (Moradora do Recanto das Orquídeas, 2006),



FOTO 11 – Chácara na Rua Cônego de Castro (agosto de 2006). Foto de F.C.R. Lopes.

O centro é um grande referencial para os seus moradores, como aparece na definição do Sr. Everaldo (Morador do centro histórico, 2006): “Por que aqui é... aqui é o coração da... como se diz? É o coração de Parangaba mesmo. É aqui mesmo, nesse fluxo aqui, né? Deve ser”.

No seu sentido clássico, o bairro é um lugar vivenciado em bloco, ou seja, de convivência com o outro. “Sair de casa, andar pela rua, é efetuar de tudo um ato cultural, não arbitrário: inscreve o habitante em uma rede de sinais sociais que lhe são preexistentes (os vizinhos, a configuração dos lugares, etc)”. (MAYOL, 2003, p.43).

O bairro como o espaço da convivência fica evidente nas atividades esportivas e nas festas religiosas. O futebol aos sábados é algo para descontrair, sem muito compromisso, algo que reúne os moradores mais antigos, colegas de infância.

Nós temos nosso racha tradicional da gente, né? Das pessoas tradicionais da Parangaba. É aqui na Maraponga. Que era aqui em casa, mas se tornou-se pequeno. Que foi indenizado o terreno, diminuiu. Mas ali tinha um campo da gente jogar bola e tudo. Pessoal vem de onde tá morando. Vem pra cá pra gente sair, jogar bola... depois se distrair, tomar uma cervejinha. Negóço assim. Quando é final de ano a gente faz uma confraternização. (Vicente, morador do centro histórico, 2006).

O Sr. Vicente tem 54 anos e mora, desde que nasceu, no mesmo lugar, numa das chácaras entre as ruas Cônego de Castro e Osório de Paiva. Ele destaca que o futebol era realizado na sua casa, mas, em virtude do alargamento da avenida Osório de Paiva, o futebol teve que ser transferido para outro lugar.

Outra importante atividade na sociabilização dos moradores é a festa da peregrinação da coroa do Bom Jesus dos Aflitos. A peregrinação começa com uma missa na igreja-matriz no segundo domingo de setembro. Ao seu término, o padre entrega ao povo a santa coroa, iniciando a peregrinação, que dura 15 semanas. A peregrinação percorre as comunidades: matriz, Vila Iracema, Sagrado Coração de Jesus, Itaperi, Vila Betânia, João XXIII, Bom Sucesso, Vila Pery e Parque São José. No dia 23 de dezembro, a coroa retorna à matriz, onde são realizadas uma missa campal e a festa da celebração. A coroa retorna para o altar no dia 6 de janeiro, encerrando-se os festejos. De acordo com os moradores, a procissão “diminuiu muito... é... nos anos anteriores a gente notava que era muita gente acompanhando a procissão. Agora é pouca gente”. (Everaldo, morador do centro histórico, 2006).

A segunda heterotopia identificada na análise é a comunidade Vila Nova (FOTO 12), situada entre a antiga Fábrica de Azulejos IASA, a avenida Godofredo Maciel e a via férrea. A comunidade se destaca no tecido urbano em virtude da sua forma e do modo de vida dos seus moradores. A comunidade conta com 110 casas, população de 537 moradores (IBGE, 2000) e a falta de um planejamento resultou numa morfologia formada por becos, lotes estreitos e quadras longas. A área, antigo curral de gado, foi ocupada no final da década de 1960, como relata uma das suas moradoras: “[...] eu cheguei aqui em 66, só tinha eu aqui. Aqui era um beco e o muro do curral era ali”. (Maria, moradora da Vila Nova, 2006).



FOTO 12 – Vila Nova (agosto de 2006). Foto de F.C.R. Lopes.

Por ser uma ocupação antiga, a Vila Nova possui redes de água, luz e telefone. Os moradores visualizam na implantação desses serviços a melhoria das condições de vida no local, pois, nos primeiros anos, os problemas eram inúmeros, como relata a moradora Diana: “[...] aqui nessa localidade nem água tinha, tinha que se deslocar daqui pra ir pra outro... mesmo bairro mais distante pra buscar água. Hoje em dia já tem, todo mundo tem água encanada, né?” (Moradora da Vila Nova, 2006).

A localização da comunidade atrás da antiga fábrica IASA tende a isolá-la, ocultá-la, até mesmo segregá-la, entretanto os moradores se fazem presentes na paisagem da Parangaba. No final do dia, a aglomeração de pessoas em torno da venda de churrasquinhos e bebidas alcóolicas na saída da comunidade, na avenida Godofredo Maciel, chama a atenção de quem transita por ali.

A ocupação das margens da lagoa de Parangaba (FOTO 13) se diferencia da Vila Nova, por isso foi considerada como o terceiro fragmento ou heterotopia que compõe o tecido urbano. A ocupação da área tem aproximadamente 10 anos, entretanto, casas de taipa e até mesmo de materiais improvisados - como papelão, plástico e madeira - são visíveis na área, demonstrando que a área está em expansão. Diferentemente da Vila Nova, onde os serviços de água e luz são legalizados, nas margens da lagoa, muitos dos moradores ainda possuem ligações clandestinas de luz e utilizam outras fontes de abastecimento de água, como poços e até mesmo da própria lagoa.



FOTO 13 – Ocupação em torno da lagoa (agosto de 2006). Foto de F.C.R. Lopes.

Atualmente 132 famílias ocupam essa área e, destas, 57 estão em situação de risco, sujeitas a alagamentos ou deslizamentos. As famílias em situação de risco estão localizadas ao leste do manancial, entre a avenida Carneiro de Mendonça e rua Jandaia. De acordo com a Prefeitura Municipal de Fortaleza (2001), 80% dos moradores possuem renda familiar de até 1 salário mínimo. Com relação à ocupação dos moradores, 60% estão no setor informal. A morfologia é marcada pelo predomínio de ruas estreitas e sinuosas acompanhando a lagoa. 80% das casas são de alvenaria e possuem entre 3 e 4 cômodos. Algumas casas estão situadas entre o calçadão que circunda a lagoa e o recurso hídrico. Entre os moradores que estão mais próximos do manancial, são comuns o cultivo de hortas e a criação de aves e suínos.

O quarto identificado⁷⁴ é formado pelos condomínios que (FOTOS 14 e 15), diferentemente dos demais, não constitui uma mancha contínua, pois os edifícios estão dispersos pelo bairro. Os condomínios residenciais instalaram-se no bairro a partir de 1980 e encontram-se ao longo das principais vias (avenidas João Pessoa, José Bastos, Godofredo Maciel, Osório de Paiva e Dedé Brasil). A verticalização foi favorecida pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, de 1979, que estimulou o adensamento habitacional ao longo dos corredores de atividades. Esses condomínios dos anos de 1980 possuem entre 3 e 4 pavimentos, tendo muitas vezes o térreo ocupado por atividades comerciais. No final dos anos de 1990, verifica-se a construção de edifícios que possuem entre 9 e 17 andares, concentrados próximos à lagoa de Parangaba.

⁷⁴ Uma discussão mais aprofundada desse fragmento será realizada no próximo item, novas formas de moradia, entretanto somente a área de maior concentração dos edifícios, o entorno da Lagoa, será trabalhada.



FOTO 14 – Residencial Ilha de Vera Cruz (agosto de 2006). Foto de F.C.R. Lopes.



FOTO 15 – Condomínio Everest (agosto de 2006). Foto de F.C.R. Lopes.

3.3.1 Novas formas de moradia

A partir da década de 1990, com o modelo neoliberal de governar, há uma descentralização das políticas, ou seja, algumas competências antes exercidas pelo Governo federal são repassadas aos municípios. Essa descentralização tem implicações diretas nas políticas sociais, principalmente nas esferas de saúde, educação e habitação. Relativamente à habitação, os grandes conjuntos habitacionais que atendiam as classes com menor poder aquisitivo já não compõem a política habitacional dos municípios.

O setor privado passa a ser o principal fornecedor de formas de moradia. Como o seu público-alvo, entretanto, não é somente a classe de maior poder aquisitivo, é necessário repensar como baratear a mercadoria casa. A partir dessa lógica, bairros menos valorizados são escolhidos para a localização dos empreendimentos, formas de financiamento⁷⁵ são criadas, moradias mais baratas (apartamentos de 60 m²) são construídas e novos signos urbanos são produzidos.

A paisagem da Parangaba, nos últimos anos, foi alvo de transformações em decorrência da construção e concentração de condomínios residenciais de mais de nove andares no entorno da Lagoa. O bairro, até o final da década de 1990, era marcado pela horizontalidade, com a exceção de poucos e dispersos edifícios residenciais, com no máximo quatro andares. Os novos edifícios, que têm entre 9 e 17 andares, são o Condomínio Everest Torre Nepal (90 apartamentos), Condomínio Everest Torre Himalaia (90 apartamentos) e o Residencial Ilha de Vera Cruz (312 apartamentos). Além deles, são visíveis, ainda, o Condomínio Barcelona (240 apartamentos) e o Condomínio Montreal (240 apartamentos). Esses dois últimos, bem como outro terceiro - Atlanta Residencial (116 apartamentos), ainda em

⁷⁵ O sistema PREVCON, nova forma de financiamento, surgiu em 1984. O sistema funciona da seguinte forma: a PREVCON adquire o terreno onde será construída a obra; é realizado o projeto do empreendimento e elaborado o orçamento; o projeto é divulgado para o mercado e o grupo de condôminos começa a se formar, tornando-se o novo dono do terreno; o grupo eleger uma Comissão de Representantes do Condomínio que tem a função de acompanhar o desenvolvimento da obra.

construção – localizam-se nos bairros do Jôquei Clube e Demócrito Rocha, vizinhos a Parangaba.

Os apartamentos possuem praticamente as mesmas características. A área privativa tem em média 60 m² e é formada por três quartos (uma suíte), sala, cozinha, área e banheiro de serviços. A área coletiva do condomínio possui *playground*, garagem, quadra esportiva, jardim e guarita de segurança. O Condomínio Barcelona e o Montreal Residence são as exceções, pois apresentam duas opções de planta. A primeira planta segue o modelo predominante nos demais (FIG. 9), já a segunda possui área menor de 43,84 m², formada por dois quartos (uma suíte), sala, banheiro social e cozinha (FIG. 10).



FIGURA 9 - Apartamento de 52 m² no Montreal Residence



FIGURA 10 - Apartamento de 43 m² no Montreal Residence

Apesar dos apartamentos possuírem características semelhantes, comparando somente aqueles com área média de 60 m², os da Parangaba apresentam um preço maior do que os dos outros bairros. No Residencial Ilha de Vera Cruz, o preço médio de um apartamento é de R\$ 61.700,00 e no Condomínio Evereste é de R\$ 62.000,00. No Jóquei Clube, um apartamento no Condomínio Barcelona custa R\$ 38.591,74 e no Montreal Residence é vendido 56.524,74. No Demócrito Rocha, área de expansão do Jóquei Clube, os apartamentos são maiores, entretanto os preços são inferiores pois, um apartamento no Atlanta Residencial custa R\$ 48.750,00 (TAB. 10). A carência de equipamentos, serviços e infraestrutura nesses bairros vizinhos a Parangaba reflete diretamente no preço do m². Na Parangaba, o m² de um terreno varia entre R\$ 60,00 e 100,00, no Jóquei Clube entre R\$ 30,00 e 40,00 e no Demócrito Rocha entre R\$ 18,00 e 25,00.⁷⁶

TABELA 10 – Empreendimentos imobiliários na “região” de Parangaba - 2006.

Bairros	Empreendimentos	Preço Médio (R\$)	Área construída do imóvel (m ²)	Data de entrega
Demócrito Rocha	Atlanta Residencial	48.750,00	60	2003
Jóquei Clube	Condomínio Barcelona	38.591,74	53	2004
	Montreal Residence	56.524,74	52	Previsão - 2007
Parangaba	Residencial de Ilha de Vera Cruz	61.700,00	60	1999
	Condomínio Evereste	62.000,00	66	2002

FONTE – SECOVI, 2006.

⁷⁶ Valores estimados pela Câmara de Valores Imobiliários do Ceará em 2004, última atualização da planta de Fortaleza. Segundo o presidente do órgão, atualmente, o m² de um terreno em Parangaba varia em média entre R\$ 80,00 e 100,00, com exceção do centro, onde o m² varia entre R\$ 120,00 e 150,00. Já no bairro do Jóquei Clube, varia entre R\$ 40,00 e 70,00. Como não foi feita uma atualização da planta de valores, esses dados têm como base laudos de avaliação de imóveis. Durante a pesquisa, não foi encontrado nenhum no bairro Demócrito Rocha, por isso optamos pelos dados de 2004.

A carência de equipamentos urbanos nesses bairros vizinhos a Parangaba dificulta a venda desses novos empreendimentos. O mercado imobiliário, nos seus anúncios publicitários, por julgar que esses bairros são pouco comerciais, suprime o nome deles, aparecendo nos anúncios apenas a dicção “região de Parangaba”. A expressão aparece como um novo signo de consumo, uma apropriação da centralidade pelo setor imobiliário, visando à venda de mercadorias menos valorizadas.

Na sociedade urbana, os consumidores se alimentam de signos, como os da técnica, da riqueza, da felicidade e do amor, portanto todo objeto de consumo se transforma em signo de consumo. A publicidade, linguagem da mercadoria, cria os signos e a satisfação em consumi-los (LEFEBVRE, 1991).

Os anúncios publicitários⁷⁷ utilizam como vantagens a acessibilidade aos diversos pontos da Cidade (permitida pela infra-estrutura de transporte e pelo sistema viário), a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços, proximidade com o Centro e com a natureza (todos são voltados para a lagoa de Parangaba).

O Montreal tem todos os equipamentos para oferecer a seus moradores o conforto de morar bem. Esse empreendimento será construído em uma das áreas mais verdes da cidade, o Jóquei Clube. Lá, você vai estar pertinho do Pólo de Lazer da Parangaba, um saudável espaço para caminhar, respirar um ar mais puro e passear com a família. Dentre os atrativos, a região oferece: ampla rede de comércio/serviços, vias de fácil e rápido acesso, crescente valorização, Infra-estrutura de transporte. (anúncio publicitário do Condomínio Montreal).

Inspirado nas Olimpíadas de Atlanta, esse residencial tem um bloco com 116 apartamentos. A área privativa é de 59,55 m² e do alto dos seus 17 andares se tem uma bela vista. Tranqüilidade, conforto e fácil acesso a diversos pontos da cidade. (anúncio publicitário do Atlanta Residencial).

São duas torres erguidas em alvenaria e concreto estrutural nas imediações da bonita lagoa da Parangaba. Ao todo são 240 unidades em dois tamanhos diferentes. Tranqüilidade e conforto pertinho do centro. (anúncio publicitário do Condomínio Barcelona).

⁷⁷ Anúncios publicitários disponíveis em <http://www.prevcon.com.br>.

Os anúncios são complementados com fotos e frases de efeito. Na publicidade, há uma dialética entre a imagem e o texto, pois, sem o texto, a imagem não teria sentido ou teria vários e, sem a imagem, o texto seria ridículo (LEFEBVRE, 1991).

No encarte publicitário do Condomínio Barcelona, abaixo da frase “Sua grande chance de conquistar um futuro tranquilo”, uma fotografia destaca o verde da lagoa de Parangaba e um céu claro e limpo, transmitindo uma sensação de serenidade (FIG.11). Já no encarte do Atlanta Residencial, abaixo da frase “Nunca foi tão fácil morar bem”, um casal anda de bicicleta no calçadão da Lagoa, transmitindo uma sensação de felicidade. A Avenida José Bastos, um dos corredores de maior fluxo, aparece nesse encarte como uma via paisagística (FIG.12). No encarte do Montreal Residence, a frase é “More e divirta-se em um lugar todo seu”, logo abaixo, a Lagoa novamente, um casal de namorados caminhando no calçadão e a avenida José Bastos não mais como paisagística, mas como uma via que desaparece no horizonte, possibilitando a acessibilidade a todos os lugares da Cidade (FIG. 13).

O mito da felicidade mediante o consumo está presente nos três anúncios, haja visto que o sorriso dos casais induz o consumidor a pensar que sentirá aquela mesma felicidade imaginária daqueles que mostram o objeto a ser consumido. Conforme Lefebvre (1991), a publicidade não tem atualmente o caráter de apenas informar, descrever e excitar o desejo, mas tem principalmente a função de realizar mesmo que ficticiamente, os desejos do consumidor.

condomínio
BARCELONA

*Sua grande chance
de conquistar
um futuro tranqüilo*

17 pavimentos • 3 Elevadores • Playground • Estacionamento
Jardim • Salão de Festas com Copa/Bar e WC • Guarita de Segurança
Antena Coletiva • Central de Gás • Cisterna • Grupo Gerador
Quadra Esportiva • Poço Profundo • Central de Interfone

Prevcon

FIGURA 11 – Condomínio Barcelona.

Atlanta
RESIDENCIAL

Nunca foi tão fácil morar bem

Prevcon

FIGURA 12 - Atlanta Residencial.

Montreal
RESIDENCE
Na região da Parangaba

**More e divirta-se
em um lugar todo seu.**

- Salão de festas • Salão de jogos • Fitness center
- Playground • Quadra esportiva • Mirante

**Mais comodidade
para você.**
Próximo a supermercados,
colégios e bancos, faculdades,
hospitais e terminais de ônibus,
o Montreal fica em uma região de muito
verde e tem um plano de pagamento
que dá certo com você.

Prevcon

FIGURA 13 – Montreal Residence.

De acordo com a pesquisa do sistema PREVCON sobre o perfil socioeconômico dos seus clientes, os novos moradores da “região” da Parangaba são professores (32%), comerciantes (26,90%) e funcionários públicos (20,72%) e ganham entre 5 e 10 salários mínimos (37,35%). Eles são provenientes dos bairros Jôquei Clube (36,77%), Centro (24,66%) e Parangaba (15,24%). Na sua maioria são solteiros (52,35%) e possuem entre 31 e 40 anos (39,85%).

Os moradores dos condomínios apresentam como vantagens do bairro da Parangaba a proximidade com o Centro, permitida pela infra-estrutura de transporte, os serviços bancários e de entretenimento (churrascarias e restaurantes) e o comércio.

Bom, ele tem vida própria, o que você procura aqui no bairro você encontra. Nos temos o que? A parte bancária. Nos temos o Banco do Brasil, a Caixa Econômica...nos temos, onde era o BEC, agora é o Bradesco. Então... e o comércio que tem feira[...] tem a parte esportiva. Então...eu acho assim...que aqui, se você não quiser procurar um divertimento em outro canto, você encontra. Nós temos churrascarias, nós temos restaurantes, nós temos casas de show. Então, aqui no bairro você encontra tudo isso para morar e viver bem. É como se você morasse numa cidade, como se fosse uma cidade de interior, que tem vida própria. Aqui também tem. Nós temos igrejas, nós temos seminários. É um local que eu escolhi. (Ludovica, moradora do Condomínio Ilha de Vera Cruz, 2006).

Das quatro heterotopias, o bairro clássico está mais presente no centro histórico e mais distante nos condomínios. Nos outros fragmentos, a “bairrofilia” não apareceu nas entrevistas, entretanto a vivência do bairro é sensível nas conversas nas calçadas e nos encontros nos bares e mercearias ao longo do dia. Nos moradores dos condomínios, o medo do desigual e a insegurança conduzem ao isolamento e à não-convivência com os demais que estão fora dos muros do condomínio. Em entrevista, o morador do Condomínio Everest responsabiliza a ocupação das margens da Lagoa pelo aumento da violência no bairro: “[...] de um ano pra cá com a ocupação dos terrenos da Lagoa da Parangaba, a segurança começou a ficar aqui, bem precária”. (Roberto, morador do Condomínio Everest, 2006). Os moradores dos condomínios destacam a centralidade como o elemento mais importante da moradia no bairro, enquanto os do centro histórico destacam outros elementos, dentre eles, o apego ao bairro.

3.4 Equipamentos de saúde e centralidade

O serviço de saúde é um elemento importante na formação da centralidade em Parangaba. O bairro conta com hospitais públicos e privados e uma diversidade de clínicas particulares especializadas. Observamos a concentração de equipamentos de saúde, ao longo da avenida Osório de Paiva, nas proximidades do Frotinha (Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira). Diante da impossibilidade de trabalhar com todos os equipamentos, foram selecionados e analisados somente quatro⁷⁸: Centro de Assistência à Criança Lúcia de Fátima, Instituto de Medicina Infantil, Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira e Hospital Menino Jesus (TAB. 11).

TABELA 11 - Equipamentos de saúde em Parangaba – 2006.

Equipamento de saúde	Leitos	Internações		Quantidade de pacientes atendidos		Natureza dos atendimentos
		Dia	Mês	Dia	Mês	
Centro de Assistência à Criança (CROA): Lúcia de Fátima	30	3 - 5	169	300 - 450	10.456	Pediátrico
Instituto de Medicina Infantil	106	10 -20	300-330	300	7.000-8.000	Pediátrico
Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira	52	6 - 30	236	526-757	20.789	Cirúrgico, clínico e traumatológico.
Hospital Menino Jesus	60	12	253	12	280	Cirúrgico, clínico e obstétrico.

FONTE – Pesquisa Direta, 2006.

⁷⁸ Durante as entrevistas com os moradores, esses equipamentos de saúde foram citados como os mais importantes no bairro.

O Centro de Assistência à Criança Lúcia de Fátima (CROA) é especializado no atendimento de crianças (0 a 14 anos), possui 30 leitos e atende em média de 300 a 450 pacientes por dia e, no mês, cerca de 10.000. Possui média de 3 a 5 internações diárias e 169 mensais (TAB. 10). O CROA recebe pacientes de toda a Cidade e também dos Municípios de Maracanaú e Maranguape. De acordo com os dados fornecidos pelo SAME⁷⁹, os bairros com maior número de pacientes atendidos no mês de abril de 2006 foram João XXIII (676), Bom Jardim (619), Siqueira (482), Bom Sucesso (479), Vila Manoel Sátiro (458) e Granja Portugal (420).

O Instituto de Medicina Infantil, também especializado no atendimento pediátrico, é um hospital particular mas conveniado com Sistema Único de Saúde (SUS). De acordo com informações da Doutora Patrícia, assistente social, cerca de 90% dos pacientes são do SUS. O “Medicina” possui 106 leitos ativos, sendo 42 para lactentes (crianças de 0 a 1 ano) e 64 para crianças entre 2 e 14 anos. A média de atendimento diário é de 300 pacientes e mensal entre 7.000 e 8.000 pessoas. Já a média de internações por dia é entre 10 e 20 pacientes e a mensal entre 300 e 330 pacientes (TAB. 10). Assim como o CROA, os pacientes provêm toda a Fortaleza e até mesmo do Município de Maracanaú. No mês de março de 2006, os bairros com maior número de pacientes internados foram Bom Jardim (25), Serrinha (21), Vila Manoel Sátiro (16) e Canindezinho (14). O município de Maracanaú foi responsável por 21 internações⁸⁰.

O Hospital Distrital Maria José Barroso de Oliveira (Frotinha de Parangaba) atende diariamente entre 526 e 757 pacientes e cerca de 20.000 por mês, possuindo a segunda maior demanda dentre os hospitais de Fortaleza (DIÁRIO DO NORDESTE, 17/11/2004). O hospital possui 52 leitos, sendo dois de UTU (Unidade de Terapia de Urgência). De acordo com o Dr. Paulo Dourado, diretor do Hospital, os dois leitos da UTU deveriam funcionar apenas como sala de ressuscitação, entretanto permanecem sempre ocupados por pacientes que esperam

⁷⁹ O Serviço de Arquivo Médico e Estatístico - SAME é responsável pela guarda e conservação dos prontuários de todos os pacientes do hospital.

⁸⁰ O objetivo inicial era trabalhar no Instituto de Medicina Infantil também com a origem dos pacientes atendidos, entretanto só tivemos acesso aos relatórios de internação.

transferência para hospitais que tenham UTI. O diretor assinala ainda, que 65% da demanda atendida pelo SAMU⁸¹ é recebida pelo Frotinha de Parangaba e que, apesar das ambulâncias funcionarem interligadas à central de leito, existem falhas no sistema, pois o hospital recebe pacientes mesmo sem haver vagas (DIÁRIO DO NORDESTE, 13/05/2005).

A natureza dos atendimentos no Frotinha é clínica, cirúrgica e traumatológica e os pacientes provêm todos os bairros da Cidade e também de outros municípios cearenses. De acordo com a Doutora Márcia, diretora do SAME, as maiores demandas de pacientes são dos bairros Granja Portugal, Henrique Jorge, João XXIII, Parangaba, Serrinha e Vila Pery. Dentre os municípios atendidos, os com as maiores demandas são Maracanaú, Maranguape, Pacatuba e Barreiras⁸².

O Hospital Menino Jesus é particular, entretanto trabalha em parceria com o SUS. A natureza dos atendimentos no hospital é cirúrgica, clínica e obstétrica. O Menino Jesus possui 60 leitos e atende em média 12 pacientes por dia e 280 por mês. A média de internações é de 12 por dia e 253 por mês.

A partir da análise desses quatro equipamentos de saúde, percebemos que a influência da centralidade da Parangaba não se restringe aos bairros vizinhos. Durante as entrevistas, os moradores destacaram tanto a importância dos equipamentos para a formação dessa centralidade como as condições precárias de atendimento.

Na área de saúde, porque nos só temos o hospital de emergência que é o Frotinha, né? Então, que atende sem ser por planos e tudo. Mas nós temos clínicas. É, nós temos agora, há pouco tempo foi fundada, criada uma clínica, a Clínica do Rim. Que não é em qualquer lugar que tem, você pode procurar em outros bairros, a não ser Aldeota, que tem uma clínica que faz hemodiálise e... mas assim... é só isso. Tem o Hospital Infantil, mas deixa muito a desejar. Tem postos de saúde, mas deixa muito a desejar. (Luduvica, moradora do Condomínio Ilha de Vera Cruz, 2006).

⁸¹ O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU/ 192) é um programa que tem como finalidade prestar o socorro à população em casos de emergência.

⁸² Durante a visita ao hospital, em virtude da desorganização dos dados não foi possível quantificá-los.

Problema aqui é esses posto, né? A mulher sai com uma criança aqui de madrugada, quando vem chegar em casa é de tarde, pra ser atendida. Às vezes o médico chega tarde, às vezes pega uma ficha alta. (Afonso, morador da Vila Nova, 2006).

O Frotinha de Parangaba, com o maior número de atendimentos, apresenta graves problemas. Reclamações de falta de material médico-hospitalar e de profissionais e demora no atendimento são constantes. O hospital já passou por várias crises, a última acontecida em 2004. Na época, o diretor geral, Tomaz de Lima, asseverou que o hospital possuía uma dívida de R\$ 700 mil e por isso estava sem condições de atendimento. Por conta do atraso de pagamentos aos fornecedores, faltavam materiais hospitalares básicos e muitos pacientes tinham que tirar dinheiro do próprio bolso para comprar o que estava faltando (O POVO, 23/12/2004).

Atualmente os jornais continuam denunciando os problemas do Frotinha de Parangaba. A demora no atendimento aparece como uma das principais reclamações. A efetivação da consulta exige esforço do paciente, diante das filas a serem enfrentadas para preencher formulário, aguardar atendimento, realizar e receber exames e, finalmente, saber qual é a avaliação médica (DIÁRIO DO NORDESTE, 01/07/2006).

A centralidade dos equipamentos de saúde tem uma abrangência que extrapola os limites territoriais de Parangaba, incluindo os bairros do sudoeste de Fortaleza e alguns municípios da Região Metropolitana. O sudoeste é formado por bairros caracterizados pela pobreza e pela ausência da centralidade. Conforme Lefebvre (2004), aos moradores da periferia é negado o direito à cidade, ou seja, o direito à centralidade e ao movimento dela.

3.5 A Centralidade em movimento

A centralidade deve ser considerada com o movimento que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça (LEFEBVRE, 2004). Ela atrai tudo para si - mercadorias, pessoas e veículos - ocasionando problemas de aglomeração. A implantação de dois terminais de transporte coletivo (Lagoa e Parangaba) transformou Parangaba num importante ponto de convergência de linhas de ônibus, entretanto o Terminal de Parangaba produziu uma das áreas de maior fluxo de Fortaleza.

O Terminal da Parangaba pode ser considerado o maior do SIT. Possui o maior número de linhas e de viagens programadas, a terceira maior demanda e uma das maiores frotas de ônibus (TAB. 12). O terminal será expandido com a construção de um anexo para receber as linhas do Terminal Lagoa, quando esse for desativado. De acordo com Harisson Cardoso, técnico da ETUFOR, o Lagoa será desativado porque possui a mesma área de abrangência do Parangaba.

As demandas criadas e a dinâmica dos fluxos direcionados a Parangaba, em função desse terminal, trouxeram problemas, dentre os quais os moradores destacam o aumento da violência e os congestionamentos como os mais relevantes:

O terminal pra “nóis” num favoreceu a nada, prejudicou. Cabou-se a tranqüilidade. Você não encontra mais famílias antigas, as tradicionais, dentro de Parangaba. A segurança que não tem mais. Cheio de “mirim”. Esse terminal, que só por causa disso aqui, acabou a segurança. (Vicente, morador do centro histórico de Parangaba, 2006).

[...] o nosso terminal está estrangulado, foi feito para atender 10 mil pessoas e atende 25, quer dizer, 15 mil. [...]. Mas lamentavelmente tem muitos problemas, por exemplo, falta de uma organização dentro do terminal. Mudam muito o estacionamento dos ônibus, sabe? Há um problema de saneamento básico dentro do terminal muito profundo, que é o problema do mau cheiro tremendo, sabe? Falta de um saneamento. E por fim, a estrutura já está superada, de ambos os terminais. (Eloy, morador do centro histórico, 2006).

[...] acontece que tem muito assalto aqui nessa rua aqui, coisa que antes não acontecia, era bem calmo isso aqui. Aqui, nessa rua do lado. Na Eduardo Perdigão. Já passou até na televisão sobre assalto aqui nessa rua. (Ângela, moradora do Condomínio Recanto das Orquídeas, 2006).

TABELA 12 - Números do Terminal de Integração da Parangaba – 2006.

Linhas	Veículos/Dia	Viagens programadas	Passageiros/dia
Parangaba/ Náutico	17	122,5	9.130
Corujão/Av.Paranjana 1	2	4,0	111
Corujão/Av.Paranjana 2	2	3,8	125
Corujão/ Cj. Ceará/ Papicu/M	1	2,5	136
Parangaba/Papicu	25	170,5	11.424
Parangaba/Lagoa	2	101,0	0
Av. Paranjana 1	29	197,5	20.723
Av. Paranjana 2	33	194,0	22.834
Parangaba/Papicu/Montese	23	170,5	13.313
Corujão/Parangaba/Papicu	1	3,0	82
Corujão/Cj. Esperança	1	4,0	19
Corujão/ Bom Jardim	1	2,8	46
Parangaba/Papicu/Aeroporto	7	53,5	3.823
Clube de	11	83,0	6.286
Regatas/Parangaba			
Parangaba/Mucuripe	18	109,5	8.643
Francisco Sá/Parangaba	17	127,0	10.670
Corujão/Montese	1	4,5	34
Corujão/Pref. José Walter	1	3,0	38
Itaoca/Jardim América	6	65,0	2.234
Cj. Sumaré/Parangaba	3	57,0	1.416
Castelão/Parangaba	6	81,0	2.841
Dias Macedo/Parangaba	4	54,0	2.005
Parangaba/Alto da Paz	3	62,0	1.540
Messejana/Parangaba	6	77,0	2.930
Cidade Nova/Parangaba	6	68,0	2.500
Pq. São José/Osório de Paiva	5	82,0	1.698
Jardim União/Parangaba	6	77,5	3.556
Cj. Veneza Tropical/Mirasol	2	40,0	931
Cj. Itapery	4	75,0	1.181
Vila Betânia/Parangaba	1	36,0	401
Cj. José Walter/Parangaba	5	69,0	3.204
Cj. Veneza Tropical/Mirasol	2	39,0	1.108
Parangaba/Parque Veras	3	62,0	1.801
Santa Tereza	4	66,0	1.112
Vila Manoel Sátiro 1	5	110,5	3.118
Vila Manoel Sátiro 2	7	123,0	2.796
Parque Santa Rosa	5	70,0	2.750
Parangaba/Centro/Expresso	7	88,0	2.749
Aracape/Parangaba	8	134,0	5.247
Cj. José Walter/Parangaba	5	69,0	3.200
Cj. Esperança/Parangaba	8	109,5	4.519

Linhas	Veículos/Dia	Viagens programadas	Passageiros/dia
Av. João Pessoa	13	133,0	4.619
Sítio Córrego/Parangaba	3	49,0	958
Montese/Parangaba	12	166,0	8.989
Itaoca/Expedicionários	12	117,0	5.725
Planalto Ayrton Senna/Par.	12	123,0	4.810
Arvoredo/Parangaba	4	65,0	1.481
Totais	359	3.724,1	188.856

FONTE - ETTUSA, 2006.

O Terminal de Parangaba está localizado entre duas vias arteriais (avenida Paranjana – ao norte e rua Germano Frank – ao leste), uma via local (rua Eduardo Perdigão – ao sul) e a via férrea (a linha Tronco Sul e o ramal do Mucuripe - ao oeste). O equipamento possui dois acessos para veículos e pedestres pelas vias: rua Eduardo Perdigão e avenida Dedé Brasil. O equipamento tornou caótico o trânsito local, principalmente nas horas de maior movimentação, às sete e dezoito horas.

Dentre as explicações sobre a problemática da circulação no entorno do equipamento estão a largura das vias, a localização e a via férrea (P.M.F., 2005a). Embora o equipamento esteja entre duas vias arteriais, que possuem a função de absorver grande volume de tráfego com bom padrão de fluidez, as vias são estreitas, com as construções sem recuos e nelas circula todo um tráfego de passagem. A redução da seção viária da rua Germano Franck, a partir da rua Eduardo Perdigão, no sentido sul/norte, passando a sua pista de rolamento de 12,5 metros para 9,00 metros, acarreta o estrangulamento da sua capacidade e o comprometimento da fluidez viária.

No entorno, existem outros equipamentos - como hospital, clínicas, escolas, posto de gasolina, fábricas e edifícios residenciais - que contribuem para maior movimentação de pessoas e veículos. Além disso, é um dos poucos pontos de transposição da via férrea no sentido leste-oeste (FIG. 14).



FIGURA 14 - Área em Torno do Terminal da Parangaba

Os congestionamentos nos horários de pico ocorrem na av. Godofredo Maciel, entre a rua Eduardo Perdigão e a rua Germano Franck – toda extensão; na Eduardo Perdigão, entre av. Osório de Paiva e o final do Ginásio Poliesportivo; na av. Paranjana (L/O) entre a Germano Franck e a Casimiro de Abreu (150 metros); na Germano Franck (N/S) entre a Paranjana e a Caio Prado (130 metros); e na Germano Franck (S/N) – junto à Eduardo Perdigão (50 metros).

Com respeito à identificação de pontos críticos na área, o SIAT-FOR (Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito do Município de Fortaleza), aponta que o principal é localizado na rua Eduardo Perdigão, em frente ao Terminal, pois apresenta um valor crescente, tanto em número de ocorrências de acidentes quanto em severidade. Vale ressaltar o registro de uma vítima fatal em 2003, decorrente de uma colisão, assim como a ocorrência de 2, 1 e 2 atropelamentos de pedestres em 2001, 2002 e 2003, respectivamente.

Em virtude dos conflitos existentes na rua Eduardo Perdigão, entre avenida Godofredo Maciel e rua Dom Pedro II (sentido duplo até março de 2005), a AMC⁸³ alterou a circulação de dois pequenos trechos no entorno do Terminal de Parangaba. A alteração principal ocorreu na rua Eduardo Perdigão, que passou a ser sentido único (oeste-leste), onde era duplo. Após a implantação desse projeto, foram solicitadas à AMC opções de acesso que contemplassem uma melhoria nos percursos para quem se desloca pelo transporte motorizado individual, principalmente aquelas pessoas que se deslocam pela avenida Godofredo Maciel para chegar à avenida João Pessoa, rua 7 de Setembro e Centro de Parangaba. A AMC elaborou as seguintes propostas de opções de circulação (FIG.16):

implantação de sentido único oeste /leste na rua Eduardo Perdigão entre rua Dom Pedro II e avenida Godofredo Maciel, e indicação para os veículos provenientes da avenida Godofredo Maciel (sul/norte) se deslocarem pela rua Júlio Gaspar/Casimiro de Abreu, restrição de conversão à esquerda na aproximação norte da Germano Franck para a av. Paranjana, e implantação de sentido único norte/sul

⁸³ Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza.

na R. Dom Pedro II, possibilitando o laço de quadra para quem fazia a referida conversão à esquerda, bem como os deslocamentos no entorno do Terminal, ocasionando mais uma possibilidade de acesso para o transporte coletivo em horário de pico. A implantação de sentido único na avenida Godofredo Maciel, sentido sul/norte, não foi implementada ainda, buscando no primeiro momento a manutenção do acesso ao Hospital Menino Jesus e minimização dos impactos de circulação no local.

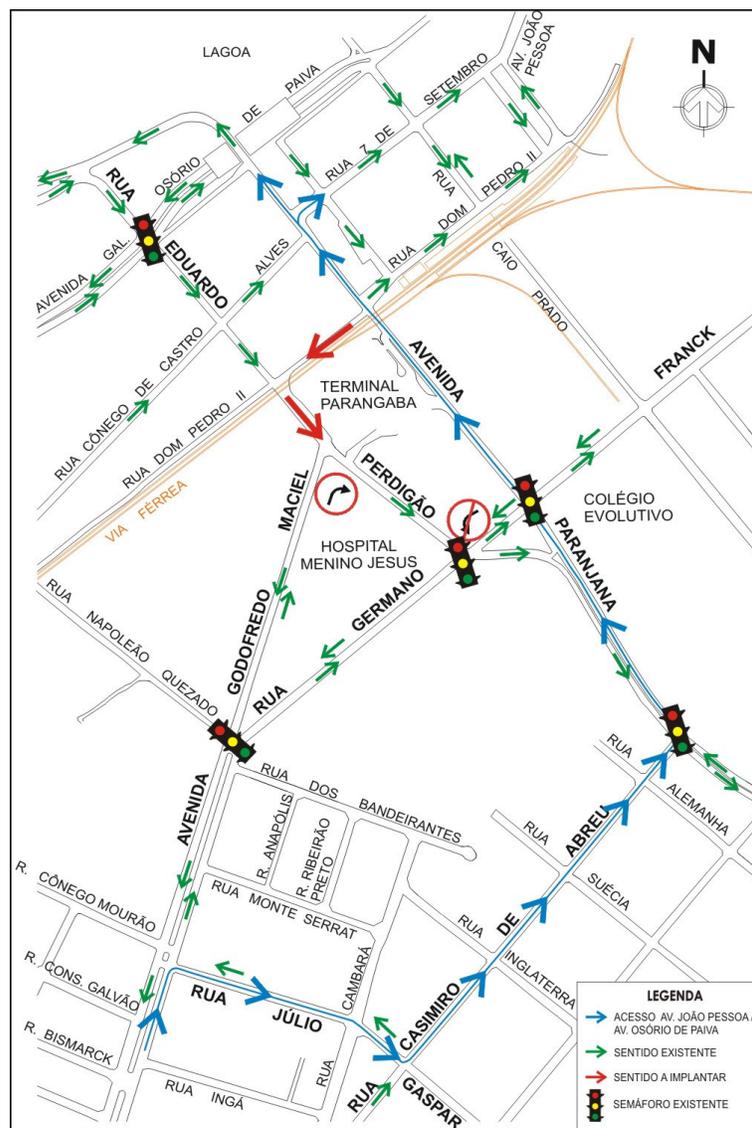


FIGURA 16 - Circulação implantada em torno do Terminal de Parangaba a partir de março de 2005.
 Fonte – P.M.F., 2005a.

De acordo com os técnicos da AMC, após a implantação do projeto, pode-se constatar que os conflitos enfrentados na saída dos ônibus pela rua Eduardo Perdigão foram reduzidos bastante. A AMC também não está mais dispondo dos agentes de trânsito nessa saída do Terminal. Não é o que se observa, entretanto, pois os engarrafamentos na hora de “pico” na rua Eduardo Perdigão continuam, principalmente no momento da saída dos ônibus do Terminal, quando eles “avançam” sobre os veículos que deslocam por essa via. Além disso, a mudança na circulação da área ocasiona novos problemas, principalmente com os comerciantes. Cerca de 60 negociantes do bairro dizem que se sentem prejudicados com a mudança no sentido do tráfego:

Para o comerciante José Aldo Barreto, empresário no local há 18 anos, a mudança está causando a falência de várias casas comerciais. “Duas casas já fecharam por conta da queda nas vendas”, reclama. Eles argumentam que não eram registrados acidentes que justificasse a mudança. O mecânico Jeremias de Lima foi obrigado a quebrar a parede pela Rua Eduardo Perdigão para os clientes verem sua loja. Ele acusa uma queda de 50% nos negócios (Diário do Nordeste, 13/04/2005).

Como consequência desse problema, os moradores pediram explicações ao Poder público. No dia 02 de junho de 2005, no Salão Paroquial da Igreja-Matriz Bom Jesus dos Aflitos, a população se reuniu com representantes do Poder público municipal e expôs os problemas que vem enfrentando, ou seja, os constantes engarrafamentos nas horas de maior movimentação e a crise do comércio em virtude da nova circulação. Em contrapartida, os representantes da Prefeitura Municipal de Fortaleza apresentaram algumas propostas que poderão minimizar os problemas na área, a seguir reproduzidas:

1) Acesso pela rua Nereu Ramos/Cônego de Castro

Indicação de acesso à avenida João Pessoa, orientando os veículos que trafegam pelo sentido sul-norte da avenida Germano Franck a utilizarem a rua Nereu Ramos, fazendo a conversão à esquerda no semáforo com a avenida Godofredo Maciel, acessando a rua Nereu Ramos e rua Cônego de Castro. Este acesso já existe.

2) Acesso pela rua Napoleão Quezado/ Cônego de Castro

Indicação de acesso à avenida João Pessoa, orientando os veículos que trafegam pelo sentido sul-norte da avenida Germano Franck a utilizarem a rua Napoleão Quezado, fazendo a conversão à esquerda no semáforo com a avenida Godofredo Maciel, acessando a rua Napoleão Quezado e rua Cônego de Castro. Este acesso envolve obras físicas de pavimentação de via e construção de calçadas, bem como da passagem em nível no cruzamento da via férrea com a rua Napoleão Quezado. Esta alternativa também envolve a implantação de sentido duplo na rua Dom Pedro II, entre as praças Monsenhor Albano (da Igreja de Parangaba) e Humberto Albano (próximo à rua do Giro), para possibilitar o deslocamento de quem está na rua 7 de Setembro e deseja retornar para a av. Godofredo Maciel.

3) Acesso pela duplicação da rua Dom Pedro II

Construção de via de acesso paralela à via existente (rua Dom Pedro II), só que do outro lado da via férrea, entre esta e o muro que limita o terminal de Parangaba. A configuração da rua Dom Pedro II resultaria em uma circulação onde: a pista existente teria sentido único de circulação sul-norte e a pista a ser construída, separada daquela pelo trilho, teria sentido único norte-sul. A rua Eduardo Perdigão, no trecho entre a avenida Godofredo Maciel e rua Dom Pedro II, permaneceria com sentido único de circulação, sentido oeste-leste, para que não sejam criados mais conflitos defronte do Terminal.

Os problemas em virtude da centralidade do bairro aparecem inicialmente como congestionamentos no seu centro e conflitos entre a moradia e a circulação. O movimento da centralidade está justamente em atrair para um ponto grande quantidade de pessoas, mercadorias e veículos, levando assim à crise dessa centralidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A extensão da mancha urbana de Fortaleza, promovida tanto pelo Poder público com a construção dos conjuntos habitacionais, como pelo setor imobiliário, através dos loteamentos, ocorreu de forma descontínua e fragmentada. A ausência de infra-estrutura, equipamentos e serviços urbanos na periferia e a concentração deles no centro resultaram num forte adensamento e num sistema viário congestionado, dificultando maiores possibilidades de apropriação desse espaço. A produção de novas áreas de comércio e serviços, centralidades, aparece como a alternativa, pois permite o consumo de novos espaços como o consumo em novos espaços.

Na produção do espaço como mercadoria, teve papel fundamental o Poder público, com a implantação de uma legislação urbana (planos diretores e leis de uso e ocupação do solo) que favoreceu a descentralização comercial mediante a liberação do adensamento em muitos pontos da Cidade. A descentralização comercial de Fortaleza iniciou-se no final da década de 1970, com a formação de áreas comerciais nos bairros da Aldeota, Montese, Messejana e Parangaba. Embora a descentralização já estivesse presente nesse período, a policentralidade só se tornaria evidente nas décadas seguintes.

A partir da década de 1990, Fortaleza apresenta uma pluralidade de centros que concorrem entre si na atração de consumidores. Nessa disputa, os novos centros ofertam opções mais modernas, confortáveis e seguras de comércio, serviços e moradia, levando ao abandono do Centro histórico pela elite e sua tomada pelas camadas populares. O Centro histórico, apesar de manter o seu caráter simbólico, pouco a pouco deixa de ser o local da administração, da decisão, do lazer e da moradia.

No sudoeste da Cidade, emerge uma centralidade no bairro da Parangaba. O bairro, nos últimos dez anos, passa por ligeiras transformações na sua morfologia. As antigas indústrias e os sítios cedem lugar aos condomínios verticais e a novos pontos comerciais e de serviços.

Parangaba, importante ponto de conexão dos fluxos norte-sul e leste-oeste, tem na acessibilidade o elemento mais forte da sua centralidade. O seu fácil acesso é permitido pelo complexo sistema viário e pelos terminais de ônibus e trem. A forte radioconcentricidade de Fortaleza revela uma malha viária extremamente deficitária no que se refere às ligações anelares. O eixo Senador Fernandes Távora/ Gomes Brasil/ Dedé Brasil, que corta o Centro de Parangaba, é uma das poucas ligações leste/oeste que consegue transpor a via férrea. Essa condição de passagem obrigatória fortalece o seu papel de nó viário.

A implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) e dos terminais de ônibus em Parangaba, transformou o bairro num importante ponto de convergência e dispersão de linhas de ônibus. Essa condição, somente exercida pelo Centro, contribuiu com o fortalecimento da centralidade do bairro.

Outro elemento importante na formação de uma centralidade nessa área é a presença de comércios e serviços. O comércio, tanto varejista como atacadista, se encontra disperso pelas principais avenidas, embora se identifique maior quantidade de estabelecimentos no centro do bairro. Dentre os eixos, destaca-se a avenida José Bastos, que se especializa na venda de automóveis. Os moradores apresentam o comércio como elemento mais deficitário dessa centralidade e apontam o desenvolvimento do bairro Montese como o responsável. Por serem vizinhos, os dois bairros possuem uma relação de concorrência e complementaridade. Dentre os serviços, destacam-se os de educação e saúde. A análise dos equipamentos de saúde revelou que a atração do bairro extrapola os limites de Fortaleza, pois os hospitais atendem pacientes de outros municípios da Região Metropolitana.

A constituição de uma centralidade tem impacto direto no espaço da moradia, pois a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços valoriza o solo, acirra a disputa, a fragmentação e a segregação. Esses dois últimos processos são induzidos pelo setor imobiliário, pois a implantação de condomínios produz rupturas no tecido social do bairro. Na Parangaba, os novos empreendimentos imobiliários passaram a compor a paisagem a partir do final da década de 1990 e representam novas formas de morar. A valorização do solo dificulta a sua apropriação por grupos sociais com baixo poder aquisitivo, restando-lhes, como opção de moradia, as áreas de fragilidade ambiental, ou seja, as margens da Lagoa. Assistimos, nos últimos anos, com a chegada dos condomínios verticais e aumento da favelização, a uma diversificação do conteúdo social e, simultaneamente, o crescimento do sentimento de não querer conviver com a diferença.

A centralidade também foi analisada no seu movimento, produzindo e desfazendo centros. Num determinado momento da história e ponto qualquer do espaço urbano, constitui-se um local de atração de pessoas, mercadorias, objetos e veículos. Essa atração posteriormente leva à saturação e à crise desse ponto. A compreensão desse movimento foi importante para o entendimento das condições que produziram uma cidade fortemente monocêntrica até a década de 1970 e, nas décadas seguintes, uma forma urbana policêntrica. Em menor proporção, esse movimento foi utilizado para compreender os conflitos existentes no entorno do Terminal de Parangaba.

A pesquisa revelou, ainda, que a produção desses novos pontos de acumulação e de atração de fluxos, definidos como centralidade, resultam dos processos de implosão/explosão da Cidade e de fragmentação. A policentralidade surge como alternativa à reprodução do capital, pois permite o consumo de novos signos urbanos.

BIBLIOGRAFIA

AMORA, Z. B. Aspectos Históricos da Industrialização no Ceará. In: SOUZA, S. de. (Coord.). **História do Ceará**. 4. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995. p.121- 128.

_____. **As transformações da Indústria de Fortaleza face à política de industrialização do Nordeste**. 1978. 100f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

_____. Indústria e espaço no Ceará. In: SILVA, J.B.da. et al. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p.367-381.

AZEVEDO, M. A. de. **Fortaleza, ontem e hoje**. Fortaleza: Fundação de Cultura e Turismo de Fortaleza, 1991.

BARROSO, F. de A. **Igrejas do Ceará: crônicas histórico-descritivas**. [S.l.: s.n.], 1997.

BRASIL. **Lei nº 8.955**, de 15 de dezembro de 1994. Dispõe sobre o contrato de franquia empresarial (franchising) e dá outras providências. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/Leis/L8955.htm>. Acesso em: 10 jun. 2006.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMPOS, H. A. Permanências e mudanças no quadro de requalificação espacial de cidades brasileiras: o caso das territorialidades do sexo na área central do Recife. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 2, p. 25-43, 2000.

CARLOS, A.F.A. **A Cidade**. 7 ed. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. **(Re)Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

_____. **Espaço-tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, J. **O Centenário de Emílio Baumgart**. [S.l.: s.n.], 1990.

CLARK, D. **Introdução à Geografia Urbana**. 2 ed. Tradução de Lúcia Helena de Oliveira Gerardi e Silvana Maria Pintaudi. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

Código de direito Canônico. Promulgado pela autoridade de João Paulo II, Papa. Roma, 1983. Disponível em: < <http://www.vatican.va/> >. Acesso: 10 abril 2006.

CORRÊA, R. L. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSTA, M. C. L. **Cidade 2000: Expansão Urbana e Segregação Espacial em Fortaleza**. 1988. 295f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

_____. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J.B.da. et al. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p.51-100.

_____. Urbanização da Sociedade Cearense. In: DAMIANI, A. L. et al. (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001, p.100-117.

DAMIANI, A.L. As contradições do espaço: da lógica (formal) à (lógica) dialética, a propósito do espaço. In: _____. et al. (Org.). **O espaço no fim do século: a nova raridade**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001, p.48-61.

DANTAS, E. W. C. Construção da imagem turística de Fortaleza/ Ceará. **Mercator: Revista de Geografia da UFC**, Fortaleza, ano I, n. 1, p. 53-59, 2002.a

_____. **Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.b

_____. **O comércio ambulante no Centro de Fortaleza/CE (1975-1995)**. 1995. 218 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

DIÓGENES, B.H.N. **A centralidade da Aldeota como expressão da dinâmica intra-urbana em Fortaleza**. 2005. 198 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

FALCÃO, M. F. P. **Pequeno Dicionário Toponímico do Ceará**. Fortaleza: Quadricolor, 1993.

FERNANDES, F. R. C. **As transformações espaciais e ambientais na área central de Fortaleza: uma análise das suas perspectivas de renovação urbana**. 2004. 234 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – PRODEMA, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

GOMES, E.T.A. A dimensão socioambiental na gestão dos espaços liminares – o trivial embate entre conteúdo e processo. In: CARLOS, A.F.A. et al. (org.). **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003, p. 335-351.

GONDIM, L. M. P. **O Dragão do Mar invade a Praia de Iracema**: desenho urbano como catalisador das imagens da cidade. [S.l.]: Preparado para apresentação no Encontro da Latin American Studies Association, Hyatt Regency Miami, 2000. Disponível em: < <http://136.142.158.105/Lasa2000/Gondim.PDF>>. Acesso em: 27 mai. 2006.

_____. Os “governos das mudanças” (1987-1994). In: SOUZA, S. de. (org.). **Uma nova história do Ceará**. 2 ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2002, p. 409 - 424.

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ. **Estudo de acessibilidade às estações das linhas sul e oeste do METROFOR**: Produto 02 – Relatório Final (Análise do Contexto Atual – Diagnóstico). Fortaleza: Governo do Estado do Ceará/SEINFRA/METROFOR, volume 02/05, 2005. CD-ROM.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 14 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

HOORNAERT, E. Catequese e Aldeamento. In: SOUZA, S. de (coord.). **História do Ceará**. 4 ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1995. p. 45-62.

IBGE, Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2000**: resultados da amostra, Ceará, Municípios. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

LE CORBUSIER. A Carta de Atenas. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: Hucitec, 1989.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. 2. re. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução de Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

_____. **O Direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEMENHE, M. A. **As razões de uma cidade**: conflito de hegemonia. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.

LINHARES, P. **Cidade de água e sal**: por uma antropologia do Litoral Nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.

LOPES, F. C. R. **O SANEAR**: uma análise da política de saneamento e das suas implicações na qualidade de vida dos moradores do Pirambu – Fortaleza (CE). 2004. 74 f. Monografia (Bacharelado em Geografia – Habilitação em Estudos Geográficos e Regionais), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

MACAMBIRA JÚNIOR, L. J. B. **Emprego Formal nos Bairros de Fortaleza**. Fortaleza, 2005. Disponível em: <<http://www.idt.org.br/artigos>>. Acesso: 10 abr. 2006.

MARX, K; ENGELS, F. **A ideologia alemã**. 1 ed. Brasileira. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 22 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

MAYOL, P. O Bairro. In: CERTEAU, M. de. et al. **A invenção do cotidiano**: 2. morar, cozinhar. 5 ed. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003, p.37- 45.

MENEZES, V. de P. L. **As feiras livres em Fortaleza**: retrato da polissemia urbana. 2005. 122 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia), Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2005.

MONTALBO, A. de. Aldeia de Paupina e outras aldeias. **Revista do Instituto do Ceará**, Fortaleza, Tomo LXXXIII, Ano LXXXIII, 1969.

NEVES, F. de C. A seca na história do Ceará. In: SOUSA, Simone de (Org.). **Uma Nova História do Ceará**. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 76-102.

NOBRE, G. da S. **O processo histórico de industrialização do Ceará**. Fortaleza: FIEC, 1989.

PAULET, A. J. da S. Descrição Geográfica Abreviada da Capitania do Ceará. **Documentação primordial sobre a capitania autônoma do Ceará** – Ed. Fac –sim. Fundação Waldemar Alcântara: Fortaleza, 1997.

PERROT, M. **Os excluídos da história**: operários, mulheres e prisioneiros. Tradução Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

PONTE, S. R. A Belle Époque em Fortaleza: remodelação e controle. In: SOUSA, Simone de (Org.). **Uma Nova História do Ceará**. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 162-191.

_____. **Fortaleza Belle Époque**: reformas urbanas e controle social (1860-1930). Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 1993.

Prefeitura Municipal de Fortaleza. **Anuário de transportes urbanos de Fortaleza de 2003**. Prefeitura Municipal/ ETTUSA, 2003a. Disponível em: <<http://www.ettusa.ce.gov.br/>>. Acesso: 07 abril 2005.

_____. Diagnóstico das condições locacionais, das infra-estruturas e da integração com outras áreas da cidade (Relatório 03). In: **Estudo das vantagens competitivas do Centro da cidade de Fortaleza**. SEPLA, 2004a.

_____. Diagnóstico do perfil dos negócios e da oferta de emprego no centro de Fortaleza (Relatório 04). In: **Estudo das vantagens competitivas do Centro da cidade de Fortaleza**. SEPLA, 2004b.

_____. **Estatísticas de Trânsito**: 2005a. Fortaleza: P.M.F. / SIAT-FOR, 2006. Disponível em: <http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br/>. Acesso: 10 maio 2006.

_____. **Estudo Socioeconômico, Urbanístico e Ambiental das Sedes de Parangaba e Messejana**. Fortaleza: P.M.F. / SEPLA, 2003b.

_____. **Fortaleza**: administração Lúcio Alcântara março 1979/maio 1982. Fortaleza: P.M.F., 1982.

_____. **Fortaleza em números**. Fortaleza: P.M.F. / SEPLA, 2004c.

_____. **Lei de uso e ocupação do solo nº 7987, de 23 de dezembro de 1996**. Fortaleza: P.M.F. / IPLAN, 1996.

_____. **Parecer técnico**: circulação do entorno do terminal da Parangaba. Prefeitura Municipal de Fortaleza/ AMC, 2005.

_____. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza** – PLANDIRF – 1969/1971. Fortaleza: P.M.F., 1972.

_____. **Plano Diretor da cidade de Fortaleza (Lei no 2128, de 20 de março de 1963)**. Fortaleza: P.M.F., 1963.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU/FOR)**: síntese diagnóstico. Prefeitura Municipal/ SEINF, 2003c.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza (PDDU/FOR)**: síntese diagnóstico. Prefeitura Municipal/ SEINF, 1991.

_____. **Proposta de Circulação para a melhoria dos acessos a Avenida João Pessoa, Rua 7 de Setembro e Centro de Parangaba**. Prefeitura Municipal de Fortaleza/ AMC, 2005.

SALGUEIRO, T.B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano III, n. 4, p. 39-52, 1998.

_____. **Lisboa, Periferia e Centralidades**. Celta: Oeiras, Portugal, 2001.

SANTOS, M. A Periferia está no pólo: o caso de Lima, Peru. In: _____. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas**. Tradução de Maria Irene de Q. F. Szmrecsányi. 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003, p.75 – 124.

_____. **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SILVA, A. C. M. **Do “Entesouramento” à Acumulação Urbana**: a produção do espaço de Fortaleza no século XIX. 2005. 450 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

SILVA, I. B. P. da. **Vilas de índios no Ceará Grande: dinâmicas locais sobre o diretório pombalino**. 2003. 263f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

SILVA, J. B. da. A cidade contemporânea no Ceará. In: SOUSA, Simone de (Org.). **Uma Nova História do Ceará**. 3. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004, p. 215-236.

_____. A região metropolitana de Fortaleza. In: SILVA, J.B.da. et al. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p.101 - 124.

_____. Discutindo a cidade e o urbano. In: SILVA, J. B. da. et al. (Org.). **A cidade e o urbano**. 1. ed. Fortaleza: Edições UFC, 1997, v. 1, p. 85-92.

_____. Fortaleza, Laboratório de Imagens da Cidade e do Urbano. **Revista da Sociedade Cearense de Geografia e História**, Fortaleza, p. 55-73, 2000.

_____. **Nas trilhas da cidade**. Fortaleza: Museu do Ceará/ Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2001.

_____. O algodão na organização do espaço. In: Sousa, Simone de (Coord.). **História do Ceará**. 2. ed. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 1994, p. 81-92.

_____. **Projeto METROFOR**: levantamento e análise das condições sócio-econômicas dominantes no entorno do percurso do trem metropolitano de Fortaleza. Fortaleza: METROFOR/UFC, 1990.

_____. **Quando os incomodados não se retiram:** uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza. Fortaleza: Multigraf, 1992.

SILVA, J. G. da. **O que é questão agrária.** 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.

SPÓSITO, M. E. B. A Gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano III, n. 4, p. 27-37, 1998.

_____. Espaços urbanos: territorialidades e representações. In: SPÓSITO, Eliseu Savério. (Org.). **Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades.** São Paulo: UNESP, 1999.

_____. **O chão em pedaços:** Urbanização, Economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508 f. Tese de Livre Docência – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SOUZA, M. J. L. de. O bairro contemporâneo: ensaio de uma abordagem política. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 51, p. 139-172, abr./jun., 1989.

_____. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná et al. **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996, p. 77-176.

SOUZA, M. S. de. Ceará: bases de fixação do povoamento e o crescimento das cidades. In: SILVA, J.B.da. et al. (Org.). **Ceará: um novo olhar geográfico.** Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005, p.13 - 31.

_____. Fortaleza: uma análise da estrutura urbana. In: Encontro Nacional de Geógrafos, 3., 1978, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: UFC, 1978. p. 63-114.

_____. O Crescimento das Cidades no Ceará e Sua Evolução. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 5., 1995, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: UFC, 1995. p. 105-111.

SOUZA, R. V. de. **Parangaba.** 1999. 98 f. Projeto Urbanístico. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1999.

VILAR, J. W. C. A VELHA E A NOVA CENTRALIDADE INTRAURBANA DE ARACAJU – SE. In: Encontro Nacional de Geógrafos, XIII, 2002, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa, 2002. (CD ROM).

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/ FAPESP/ Lincoln Institute, 1998.

Jornais:

ALCÂNTARA, V. Ônibus: Sistema mal planejado usuário desrespeitado. **O Povo**, Fortaleza, 24 fevereiro 2005, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 02 novembro de 2005.

AVENIDA JOSÉ BASTOS: O “corredor” do automóvel. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 21 abril 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 21 abril 2005.

CASTRO, S. de. Mudanças à vista: Feira da Parangaba pode ser transferida. **O Povo**, Fortaleza, 03 outubro 2005, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 03 outubro de 2005.

Cemitério da Parangaba: Muro do cemitério está prestes a ruir. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 20 janeiro 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 26 janeiro 2005.

Devastação: Lixo e desmatamento na Lagoa da Parangaba. **O Povo**, Fortaleza, 05 outubro 2005, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 05 outubro 2005.

Falta de material: caos no atendimento do Frotinha da Parangaba. **O Povo**, Fortaleza, 23 dezembro 2004, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 05 outubro 2005.

Feira da Parangaba: falta policiamento e fiscalização regular. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 12 abril 2004, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 15 agosto 2005.

Feira da Parangaba: variedade continua sendo o maior atrativo. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 04 agosto 2003, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 15 agosto 2005.

Frotinha de Parangaba: Atendimento demora até oito horas. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 01 julho 2006, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 01 julho 2006.

LIMA, F. de. A. S. de. A linda Parangaba. **O Povo**, Fortaleza, 03 set. 2000.

Na fila da espera por vaga na UTI: confirmadas três mortes na Parangaba. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 13 maio 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 01 julho 2006.

O CIDADÃO: falta limpeza diária. **O Povo**, Fortaleza, 20 janeiro 2005, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 26 abril 2005.

Os sem passagem: 35% da população não utilizam transporte. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 25 novembro 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 25 nov. 2005.

Parangaba: cemitério será reformado. **O Povo**, Fortaleza, 17 janeiro 2006, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 17 janeiro 2006.

Parangaba: insegurança preocupa os moradores. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 5 maio 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 18 junho 2005.

Parangaba: Lagoa está tomada pela vegetação. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 5 maio 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 18 junho 2005.

Restaurante popular: idosos representam 25% dos comensais. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 18 julho 2005, cidade. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 19 outubro 2005.

RORIZ, L. Feira da Parangaba: ponto de venda irregular de arma. **O Povo**, Fortaleza, 14 setembro 2005, cotidiano. Disponível em: <<http://www.noolhar.com/opovo/>>. Acesso: 14 setembro 2005.

Saúde pública: Frotinha de Parangaba funciona no limite. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 17 novembro 2004, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 02 abril 2005.

Trânsito: Comerciantes reclamam de mudanças da AMC. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 13 abril 2005, cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com/>>. Acesso: 02 novembro 2005.

Outras fontes:

<http://www.cepimar.org.br>.

<http://www.ettusa.ce.gov.br>.

<http://www.hoteisemfortaleza.com.br/atracoes.html>

<http://portal.saude.gov.br>.

<http://www.prevcon.com.br>.

APÊNDICE

Roteiro de entrevista

Nome:

Idade:

End:

1) Há quantos anos mora no bairro? O que mudou? Quais transformações pode destacar? O que era a Parangaba dos anos de 1970? E o que é a Parangaba hoje?

2) O que é morar em Parangaba?

3) Por que o bairro se destaca em Fortaleza? Qual é a função dele na Cidade?

4) Quais são as vantagens de viver nele?

5) Comércio, indústria, serviço de saúde, educacional e bancário: qual destes é o ponto forte do bairro e qual o mais precário? Por quê?

6) E qual bairro busca atender às necessidades não supridas no seu bairro?

7) Quais são os três principais problemas do bairro?