

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana



CARTAXO E SMITH

ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA



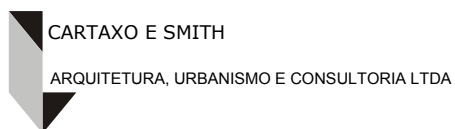
PREFEITURA E VOCÊ
FAZENDO FORTALEZA DAR CERTO
S E P L A
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO	4
1.1. ASPECTOS GERAIS	14
1.2. COMPONENTES DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA	15
1.3. SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA.....	21
2. ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DE PARANGABA E MESSEJANA	24
2.1. POPULAÇÃO E DEMOGRAFIA.....	25
2.2. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	29
2.3 CONDIÇÕES DE EMPREGO E RENDA	37
2.4. EDUCAÇÃO.....	51
2.5. SAÚDE.....	53
2.6. CULTURA E LAZER.....	58
3. ASPECTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS DE PARANGABA E MESSEJANA	63
3.1. PARANGABA	64
3.1.1 Aspectos fisiográficos	64
3.1.2. Aspectos históricos, formação e evolução urbana	64
3.1.3. Funções na cidade, conexões municipais e metropolitanas.....	65
3.1.4. Espaço natural.....	66
3.1.5. Parcelamento, uso e ocupação do solo	66
3.1.6. Equipamentos	70
3.1.7. Síntese dos recursos, das potencialidades e dos problemas do bairro sob o ponto de vista dos cidadãos	76
3.2. MESSEJANA	80
3.2.1. Aspectos fisiográficos	80
3.2.2. Aspectos históricos, formação e evolução urbana	80
3.2.3. Funções na cidade, conexões municipais e metropolitanas.....	81
3.2.4. Espaço natural.....	81
3.2.5. Parcelamento, uso e ocupação do solo	82
3.2.6. Equipamentos	87
3.2.7. Síntese dos recursos, das potencialidades e dos problemas do bairro sob o ponto de vista dos cidadãos	92

3.3. CIRCULAÇÃO URBANA, SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTES	94
3.3.1. Sistema Viário de Fortaleza.....	94
3.3.2. Sistema Viário de Parangaba e Messejana	97
3.3.3. Sistema de Transportes de Parangaba e Messejana.....	101
3.3.4. O Plano Setorial de Transporte Público e Circulação - PSTPC.....	114
ÍNDICE DAS TABELAS.....	141
ÍNDICE DOS QUADROS	142
ÍNDICE DOS GRÁFICOS.....	143
ÍNDICE DAS FIGURAS.....	143
ÍNDICE DAS FOTOS	144
BIBLIOGRAFIA	145

**Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana**



APRESENTAÇÃO

O presente Relatório de Caracterização é o segundo produto do ESTUDO SOCIOECONÔMICO, URBANÍSTICO E AMBIENTAL DOS BAIRROS DE PARANGABA E MESSEJANA que tem por objetivo caracterizar estes setores urbanos com base na coleta de dados apresentada no primeiro relatório.

No estudo de caracterização, consolida-se e aprofunda-se a constatação e a análise das potencialidades e problemas identificados, tanto por meio de dados secundários como através das atividades de conhecimento da realidade com participação da comunidade como, por exemplo, as oficinas de percepção do presente.

O Relatório contempla as tendências relativas aos aspectos sócioeconômicos, urbanísticos e ambientais que orientarão a definição de projetos e ações que otimizem as potencialidades e restrinjam os fatores que inibem o desenvolvimento de cada bairro, através de investimentos governamentais sejam federais, estaduais ou municipais, bem como da iniciativa privada, de organizações não-governamentais e de associações comunitárias, em parceria preferencialmente.

Cabe mencionar neste Relatório, o Plano Estratégico de Fortaleza como um estudo que apresenta:

- 1) Diagnóstico da evolução demográfica da Cidade, em sua relação com a Região Metropolitana e o Estado do Ceará;
- 2) Levantamento do Índice de Desenvolvimento Humano para as regiões e bairros da Cidade de Fortaleza, reproduzindo metodologia até então aplicável apenas no plano dos municípios.
- 3) Diagnóstico das condições socioeconômicas da Cidade, compreendendo a geração de renda e emprego, além de levantamentos relativos à infra-estrutura básica e a aspectos do desenvolvimento urbano de Fortaleza.
- 4) Tendências de crescimento e a problemas considerados prioritários, através de consulta a especialistas e lideranças da Cidade;

Como um dos resultados do Plano Estratégico, foram relacionados como pressupostos do desenvolvimento da cidade:

- 1) o desenvolvimento urbano sustentável, integrado e harmônico;
- 2) a gestão pública participativa;
- 3) a intersectorialidade das iniciativas do Governo;

4) a descentralização administrativa das ações do Governo;

5) o foco no ser humano.

Associam-se a estes pressupostos, os objetivos derivados da visão de futuro da cidade

1) a redução da parcela da população em estado de miséria;

2) a promoção da segurança social;

3) a diminuição das desigualdades espaciais e interpessoais de renda;

4) o desenvolvimento dos talentos humanos;

5) o acesso à educação, à saúde e à habitação.

No mesmo passo, segue a Célula de Planejamento Econômico da Secretaria de Planejamento e Orçamento – SEPLA ao afirmar no documento *Desenvolvimento Local com Inclusão Social: Uma Estratégia Integrada* que *O conhecimento e a familiaridade com os conceitos de planejamento estratégico de cidades tornam-se essenciais para se iniciar o processo de mudança na forma de gestão e que uma boa visão de futuro não é desenhada de uma só vez. Ela é fruto tanto de uma série de reflexões e de discussões várias com os atores responsáveis pela formulação de estratégias, como também de esforços práticos para implementá-la, num convívio intenso com a realidade. Também deve ser construída gradualmente, exigindo persistência, tentativas e erros. Se ela tem qualidade, a cada elemento novo, pode gerar nas pessoas convicção.*

Assim, o Plano Estratégico e esta concepção de estratégia deverão referenciar as propostas para os dois bairros em apreço que serão objeto da próxima etapa do trabalho, ressaltando que o nível de autonomia de cada um é extremamente relativo e dependem do desenvolvimento da cidade como um todo.

Aspectos da Urbanização Recente de Fortaleza e os bairros Parangaba e Messejana

- *Considerações gerais*

A urbanização, além das relações cidade-campo que influem nos contextos regional, nacional e internacional, alcança as dimensões em que se organiza a cidade, expressas na estreita articulação e interdependência do meio ambiente, das atividades econômicas e das condições de vida da população.

Com efeito, uma política de desenvolvimento urbano sustentável pressupõe que um espaço urbano para se viver dignamente deverá dispor de condições igualmente dignas de vida. Portanto, sem transformações na estrutura social, o *locus* urbano continuará reproduzindo as desigualdades econômicas e a exclusão social. Essa transformação requer mecanismos de mediação dos conflitos de interesses e explicitação dos compromissos firmados na luta por melhores condições de vida e por justiça social, bem como operar ações na perspectiva da mudança estrutural e de reformas qualitativas. Nesta perspectiva, o crescimento econômico e a expansão urbana só produzirão, ao mesmo tempo, efeitos benéficos quando compatíveis com a satisfação das necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades; com a valorização da cultura como instrumento de identidade; com a adequada utilização dos recursos naturais; com o envolvimento da sociedade como responsável pelo seu destino; e com a distribuição mais equitativa de benefícios entre os diversos grupos sociais afetados.

Assim, enseja-se oportunidades para que o desenvolvimento se constitua como um conjunto de transformações voltado para a melhoria das condições de vida da população que só aflui quando e onde se constroem condições para sua realização, com base na avaliação de potencialidades e de fatores restritivos, e na mobilização de forças políticas, incluindo agentes do Estado (poder público), do mercado (poder econômico) e da sociedade civil (associações representativas de seus diversos segmentos).

Quanto à qualidade de vida, as opiniões se dividem, mas, essencialmente, significa mais e melhores oportunidades e condições de emprego, renda, saúde, educação, transporte, lazer e habitação. Portanto, a política e o planejamento do desenvolvimento urbano, além do estabelecimento de diretrizes e normas destinadas ao ordenamento da produção do espaço da cidade e do uso do território, requer ações que contemplem as demandas históricas por obras e serviços públicos, que assegurem a realização das funções sociais da cidade e o cumprimento da função social da propriedade imobiliária urbana.

- *processo de urbanização*

No curso das décadas de '80 e '90 do século XX, a urbanização de Fortaleza ocorreu num ritmo de crescimento urbano cujas possibilidades para orientá-lo no sentido do atendimento de demandas sociais encontraram imensas dificuldades.

Esse processo, comum em países como o Brasil, expressa-se numa maciça urbanização marcada pelo viés da pobreza e da exclusão social, por um espaço urbano configurado pela precariedade e carência de moradia, saneamento básico, equipamentos de educação, saúde e lazer, pela degradação do patrimônio cultural e ambiental, bem como pela concentração das

oportunidades de emprego em um fragmento da cidade e disseminação da ocupação urbana a periferias precárias e cada vez mais distantes.

Na década de '80, em Fortaleza surgem os primeiros grandes equipamentos públicos de lazer da cidade: a Beira Mar urbanizada, o Parque Adail Barreto, os pólos de lazer da Lagoa do Opaia, da Lagoa da Parangaba e do Alagadiço. Posteriormente, são construídos os Parques Rio Branco e Parreão, e realizado o concurso público de projeto de arquitetura e urbanismo do Parque da Maraponga.

Neste mesmo período, ocorre o estímulo ao adensamento de determinados bairros através do processo de verticalização. Assim, setores urbanos inteiros são reconstruídos, fenômeno que se concentrará nos bairros Aldeota e Meireles preponderantemente.

No início dos anos 90, é deflagrado o processo de elaboração e discussão do novo Plano Diretor de Fortaleza. Conceitualmente, a proposta do novo plano diretor aponta no sentido de buscar aproximar o planejamento urbano à cidade real, apostando no rompimento com o zoneamento racionalista que condenava bairros ou conjunto de bairros a única destinação de uso do solo, substituindo-o por um zoneamento de densidades demográficas e de mesclagem de usos urbanos. Na apresentação da publicação da Lei N° 7.061, de 16 de janeiro de 1992, que aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU/FOR, lê-se: *O reconhecimento das carências existentes, a fragilidade das bases do desenvolvimento econômico, a situação de escassez dos recursos públicos, a degradação do meio ambiente, a ocupação e expansão urbanas sem a implantação correspondente de infra-estrutura dos serviços básicos, constituíram os elementos delineadores da definição das diretrizes do Plano. Portanto, a proposta teve como pressupostos básicos a cidade existente e suas efetivas possibilidades de transformação.* Na mesma linha, o PDDU/FOR elege o bairro como referência de planejamento. Neste particular, a elaboração do *Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros Parangaba e Messejana* se constitui como um encaminhamento coerente da política urbana do Município.

Em 1996, como instrumento urbanístico de operação do Plano, foi aprovada a nova Lei de Uso e Ocupação do Solo de Fortaleza – LUOS *que passou a permitir, segundo restrições, a instalação das atividades urbanas em qualquer local da cidade, inclusive indústrias, desde que não sejam nocivas ao meio urbano. Nessa forma, persegue o objetivo de redefinir o espaço da cidade, buscando romper com a tradição urbanística do zoneamento rígido das funções básicas de moradia, trabalho, circulação e lazer.*

Além dos novos instrumentos institucionais de planejamento urbano, na última década do século XX e no momento presente, Fortaleza está vivendo uma reconfiguração de seu desenho urbano a partir da construção de equipamentos de grande porte, de natureza cultural, de

transporte, de serviços e obras de reestruturação de seu sistema viário. Para exemplificar, temos as pontes sobre o Rio Cocó (Sebastião de Abreu) e o Rio Ceará; os viadutos das avenidas 13 de maio com Aguanambi, Santos Dumont com Engenheiro Santana Júnior e Mister Hull com Perimetral; os alargamentos da Washington Soares, da Domingos Olímpio, da Leste-Oeste, da Osório de Paiva e da Perimetral; a construção da Via Expressa; o Novo Aeroporto Internacional Pinto Martins; o Centro Cultural Dragão do Mar; o Novo Fórum Clóvis Beviláqua; o Novo Instituto José Frota; a Nova Praça do Ferreira; a Nova Ponte dos Ingleses; os Mercados São Sebastião e Central; os terminais do Sistema Integrado de Transporte; a urbanização da Lagoa de Messejana e da Praia de Iracema, transformando este último de um bairro residencial em um bairro de lazer e entretenimento; a proliferação de *shopping centers*; e a autonomização de bairros, em termos de comércio e serviços; a extensão de rede de esgotamento sanitário à quase toda a cidade, através do SANEAR.

Este processo de redesenho urbano, a partir da implantação de equipamentos de grande porte, parece ser a tendência da cidade nos anos 2000, os quais devem ser pensados e acompanhados dos devidos estudos e projetos urbanísticos necessários à correção e ao controle dos impactos socioambientais e de vizinhança por eles causados. Exemplificam essa tendência os seguintes projetos em elaboração ou em implantação: Metrofor, Fortaleza Atlântica, Portal do Atlântico na Praia Mansa (o popular Ícone de Fortaleza), transformação do Porto do Mucuripe em Porto Turístico, ponte sobre a foz do Rio Cocó, Nova Praça José de Alencar (Parque Central), avenida Costa-Oeste, Centro Multifuncional de Eventos e Feiras etc. Esta situação caracteriza-se pela proposição e construção de equipamentos desconexos entre si que têm em comum a capacidade de provocar consideráveis impactos urbanísticos, todos carecendo de planos como o que é objeto da presente proposta técnica.

As profundas mudanças urbanas que se sucedem e que irão acontecer em Fortaleza são portadoras de impactos sociais, culturais e ambientais os quais poderão consolidar as duas macro-cidades existentes em Fortaleza - a dos pobres e a dos ricos - ou iniciar um amplo e longo processo de reversão deste quadro de dicotomia social num mesmo território urbano.

A face físico-ambiental destas duas cidades expressa especialmente a desigualdade social, marcada pelos usos do espaço urbano, pela segregação habitacional e ocupações irregulares com precariedade de urbanização e adensamento populacional inadequado. Assim, a forma de organizar o espaço urbano poderá fortalecer as desigualdades ou encontrar estratégias e mecanismos que permitam gerir os conflitos urbanos por moradia, transporte, lazer, trabalho etc., na perspectiva de diminuir a segregação e a exclusão sócioespacial.

Para construir-se essa perspectiva são necessários critérios claros e públicos que possam definir como e onde os usos e atividades urbanos serão localizados, segregados ou

misturados; as densidades populacionais, a partir da capacidade existente e da potencialidade de expansão da infra-estrutura, dos sistema viário e de transporte, da rede de equipamentos sociais e culturais, e da existência de áreas verdes públicas e vazias e/ou subutilizadas; a forma de implantação das edificações com relação ao meio físico, aos limites de expansão horizontal, às áreas que devem ser preservadas ou que não devem ter qualquer tipo de ocupação e aos coeficientes entre áreas impermeabilizadas e áreas permeáveis; a circulação urbana com sistema de transporte urbano apropriado, as rotas e terminais de carga, as vias de pedestres; e as fontes de recursos necessários para tanto.

Até os anos 30 do século XX, a ocupação urbana de Fortaleza configurava-se de forma mais equilibrada, destacando-se como núcleos habitacionais o Centro, a Praia de Iracema, Messejana, Antônio Bezerra e Parangaba. O primeiro, por ter sido durante muito tempo a própria cidade, abrigava também as funções de núcleo mais expressivo de comércio, serviços e atividades institucionais.

Este equilíbrio começa a ser quebrado na medida em que se intensificam os fluxos migratórios de origem rural causados por sucessivas secas combinadas com a falta de uma política adequada de melhoria das condições de vida no interior, de geração de renda, de reforma agrária e de investimentos em infra – estrutura básica e social. Assim, acelera-se o crescimento demográfico em Fortaleza, fomentado muito mais pelos fatores de expulsão do campo cearense do que pelo fatores de atração da Cidade.

No início dos anos 90, os dados apontaram que, em vinte anos, a população de Fortaleza tinha duplicado, enquanto os serviços urbanos prestados pelo Poder Público não acompanharam na mesma intensidade o crescimento urbano e demográfico; portanto, não atendiam a demanda da população de forma eficiente.

Nas décadas de 80 e 90 do século XX, consolidou-se a tendência da urbanização expansionista que espalha população e atividades em todas as direções do território urbano e gera como consequência alguns fenômenos:

divisão da cidade em duas áreas: uma *pobre* (oeste) e outra *rica* (leste) tomando-se como referência de localização a zona central de Fortaleza;

valorização imobiliária e fundiária de determinados bairros como a Aldeota que surgiu com a função de bairro vocacionado para a moradia das classes média e alta de Fortaleza, na primeira metade do século XX. Em seguida esta valorização estende-se para orla marítima, no trecho compreendido entre a Praia de Iracema e o Mucuripe;

- concentração de oportunidades de emprego em determinados fragmentos da Cidade;

- surgimento das periferias urbanas ocupadas por população de baixa renda;
- ocupação das áreas ambientalmente frágeis, conhecidas com áreas de risco;

Este modelo de urbanização que concentra oportunidades de emprego e promove valorização imobiliária em alguns setores da cidade e estende a ocupação à periferia precária e cada vez mais distante, provoca uma demanda cada vez mais maior de acesso ao transporte, gerando de forma crescente situações de desconforto e deseconomia nos sistemas de circulação urbana.

Pode-se citar como exemplo desse processo, nos últimos anos, a expansão dos serviços da infra-estrutura e do sistema viário no sentido sudeste da cidade, fato que, aliado ao alto custo dos imóveis nas áreas mais nobres, tem tornado esta região atrativa para os segmentos de renda média e alta da população os quais passaram a acentuar a ocupação em bairros como Cocó, Edson Queiroz, Messejana, Cidade dos Funcionários e Cambéba. São fatores de atração destacados a Universidade de Fortaleza e o Fórum Clóvis Beviláqua no bairro Edson Queiroz, o Centro Administrativo do Governo do Estado no bairro Cambéba e a Avenida Washington Soares como um corredor de comércio e serviços num intenso processo de diversificação de atividade e consolidação.

Quanto aos segmentos populacionais de baixa renda, estes têm se estabelecido no setor sudoeste da cidade, o qual vem sendo paulatinamente ocupado desde os anos 60, através da construção de conjuntos habitacionais distantes das áreas urbanizadas e destituídos de equipamentos e serviços públicos e privados.

Neste contexto da urbanização de Fortaleza, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza – PDDU/FOR, estabeleceu as Áreas de Urbanização Prioritária qualificando-as como aquelas que se configuram como pólos alternativas ao Centro antigo por se localizarem em setores adensados da Cidade, disporem de condições de acessibilidade e mobilidade suportado por ligações viárias que possibilitam o intercâmbio com setores internos e externos ao Município, além de serem possuidores de capacidade de atração como locais de desenvolvimento de atividades geradoras de renda. Os bairros Messejana e Parangaba por reunirem estas características são classificados como Áreas de Urbanização Prioritária e, portanto, estão inseridos como setores urbanos que consolidam a tendência à multacentralidade que domina o processo de urbanização de Fortaleza.

Os conceitos de desenvolvimento local e centralidade se exemplificam nesses bairros. Para o primeiro a localidade dispõe de recursos econômicos, humanos, institucionais, ambientais e culturais, além de economias de escala ainda não exploradas, que constituem oportunidades de

desenvolvimento, pois há um sistema produtivo potencial capaz de gerar rendimentos crescentes, mediante a utilização dos recursos disponíveis e a introdução de inovações que em se implantando garante a geração de renda e emprego e a melhoria do bem-estar da população local.

Quanto à centralidade, aplica-se a idéia de que não se pode desprezar as áreas circunvizinhas que são passíveis de sofrer os efeitos polarizadores, dado o adequado desenvolvimento das potencialidades como lugar central: centro urbano populoso e com alta densidade na oferta de serviços.

Esta condição de lugar central é reforçada nos resultados das oficinas de planejamento participativo realizadas no dia 8 de julho em Parangaba e 5 de agosto em Messejana, como o objetivo de colher da população moradora sua percepção quanto ao momento presente. A análise dos resultados demonstra a existência de serviços e atividades econômicas que se bem utilizadas em suas potencialidades, se criará as oportunidades de superação dos fatores restritivos ao desenvolvimento.

1. QUADRO POLÍTICO E INSTITUCIONAL

1.1. ASPECTOS GERAIS

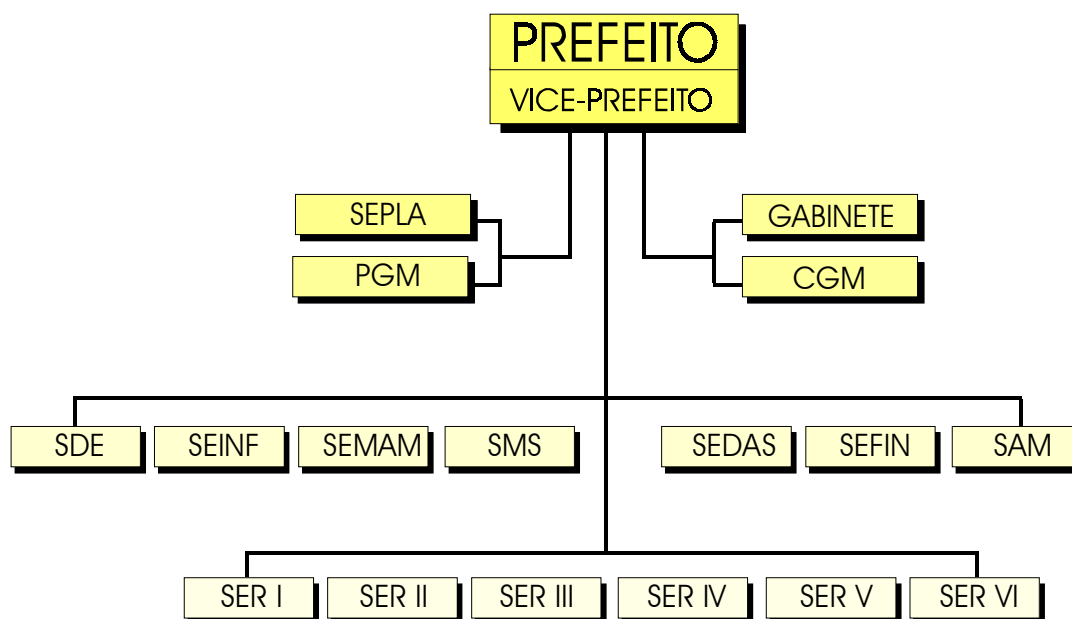
Na última reforma administrativa, a Prefeitura de Fortaleza reestruturou o município organizando sua gestão territorial em seis regiões, visando descentralizar as ações administrativas e buscando aproximá-las da comunidade. Para cada uma das regiões foi criada uma Secretaria Executiva Regional denominadas de SER com o objetivo de executar as políticas públicas definidas pelo Poder Executivo Municipal e prestar os serviços, proporcionando o atendimento às necessidades e demandas das comunidades, considerados em sua dinâmica de uso do espaço urbano e peculiaridade sociais, visando à melhoria da qualidade de vida da população. Cada uma dessas Secretarias está vinculada diretamente ao Prefeito.

Desta forma, as SER's possuem uma dupla importância no organograma da Prefeitura. De um lado, o vínculo direto com o Prefeito lhes conferem um forte poder político. Por outro lado, a atribuição de executar as políticas públicas as dotam de poder institucional de agir sobre o território regional e de se relacionar com a comunidade. Portanto, do ponto de vista político-institucional as Secretarias Executivas Regionais configuram-se como importantes instrumentos de ação governo/sociedade.

Nesta reestruturação o bairro Parangaba passou a integrar a Regional IV, juntamente com os bairros José Bonifácio, Benfica, Fátima, Jardim América, Damas, Parreão, Montese, Couto Fernandes, Panamericano, Demócrito Rocha, Itaoca, Itaperi, Vila Peri, Dendê, Serrinha, Aeroporto e Vila União (ver mapa 01).

O bairro Messejana, por sua vez, integra a Regional VI com os bairros Edson Queiroz, Parque Manibura, Jardim das Oliveiras, Cidade dos Funcionários, Dias Macêdo, Castelão, Mata Galinha, Cajazeiras, Passaré, Parque Dois Irmãos, Barroso, Jangurussu, Ancuri, Paupina, Coaçu, Guajiru, Curió, Lagoa Redonda, Alagadiço Novo, Cambeba, Parque Iracema, Sapiranga / Coité (ver mapa 01).

FIGURA 01
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
ORGANOGRAMA DA PREFEITURA DE FORTALEZA



1.2. COMPONENTES DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA

Na Lei Municipal Nº 7061, de 16 de janeiro de 1992 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza - PDDU-FOR, a estrutura urbana foi apresentada como sendo o reflexo das *condições atuais da espacialização das atividades e as redes de equipamentos e de infra-estrutura básica* e traduzindo, também, *as diretrizes gerais e setoriais do desenvolvimento e de expansão do Município, que contemplam, principalmente, a desconcentração e descentralização das atividades*. Neste sentido, foram estabelecidos os seguintes componentes de estruturação espacial:

- as macrozonas;
- as microzonas ;
- as áreas especiais;
- os sistemas viários estruturais;
- os sistemas de transporte;
- a infra-estrutura básica.

As macrozonas tinham como objetivo proporcionar a distribuição espacial das atividades sócioeconômicas e da população considerando a ocupação existente, a oferta de equipamentos e infra-estrutura, a prestação dos serviços públicos e a gestão do espaço urbano. Assim, a cidade ficou dividida em três macrozonas de planejamento das ações governamentais (ver figura 02), compreendendo:

- a) Macrozona Urbanizada;
- b) Macrozona Adensável;
- c) Macrozona de Transição.

As macrozonas foram divididas em microzonas com base na distribuição das atividades e serviços, com densidades variáveis segundo as condições de solo, infra-estrutura básica, densidade existente e projetada até ano 2.000.

A Macrozona Urbanizada foi dividida em sete microzonas de densidade, assim agrupadas (ver figura 03):

- a) Microzona ZU-1 - Centro;
- b) Microzona ZU-2 - Aldeota/Meireles;
- c) Microzona ZU-3 - Benfica/Fátima, Antonio Bezerra, Parangaba/Manoel Sátiro/Serrinha,;
- d) Microzona ZU-4 - Tauape, Barra do Ceara, Henrique Jorge/João XXIII;
- e) Microzona ZU-5 - Conjunto Ceará/Granja Portugal;
- f) Microzona ZU-6 - Montese;
- g) Microzona ZU-7 - Aerolândia, Monte, Castelo/Parquelândia/Pici.

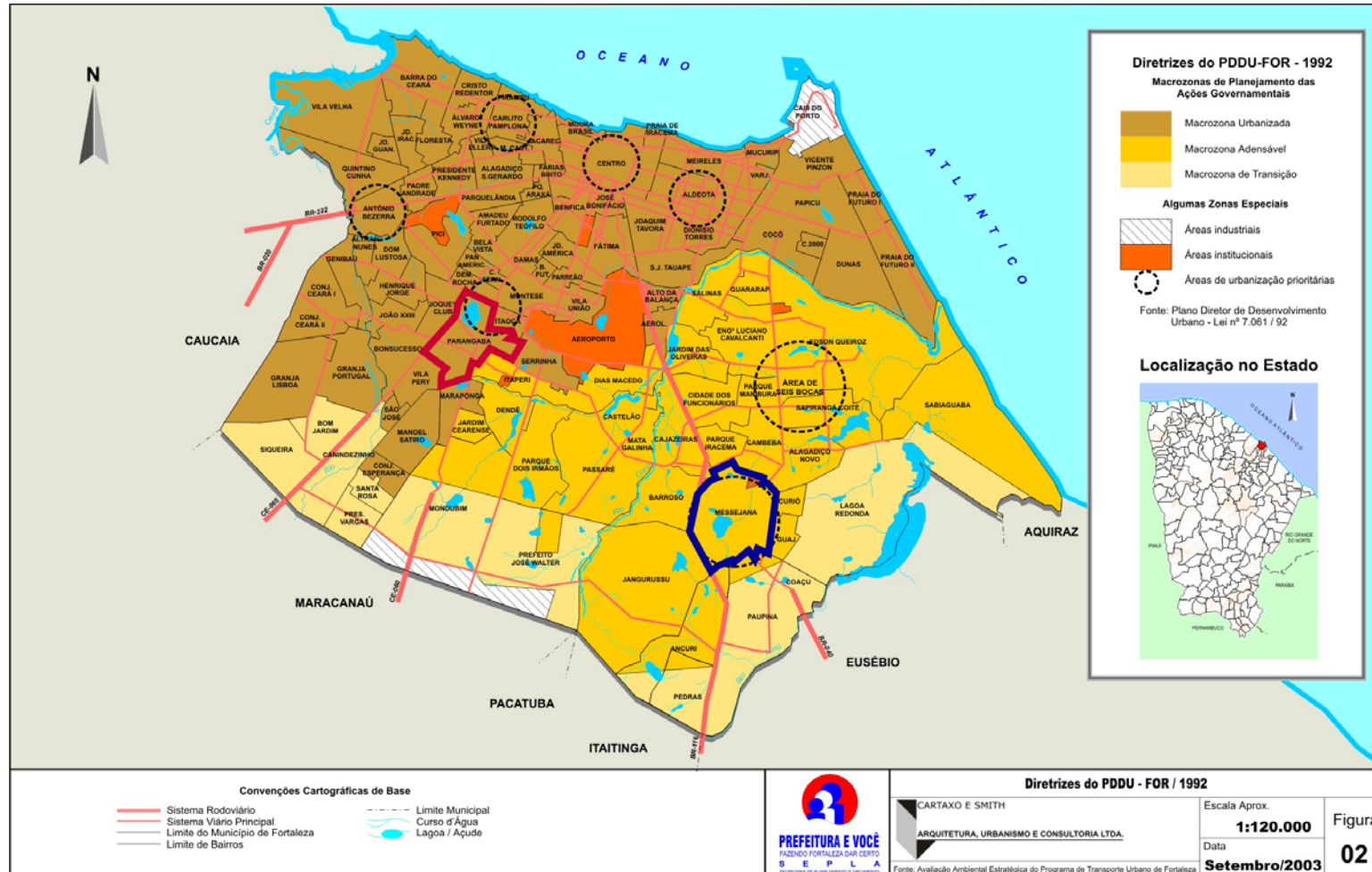
A Macrozona Adensável teve seu território distribuído em quatro microzonas de densidade, agrupadas da seguinte forma (ver figura 03):

- a) Microzona ZA-1 - Messejana;
- b) Microzona ZA-2 - Água Fria/Luciano Cavalcante, Itaperi/José Walter/Jangurusu;
- c) Microzona ZA-3 - Cidade dos Funcionários;
- d) Microzona ZA-4 - Edson Queiroz/Sabiaguaba, Castelão/Dias Macedo.

Já o território Macrozona de Transição ficou compreendido pela zona de transição Mondubim/Ancuri/Lagoa Redonda.

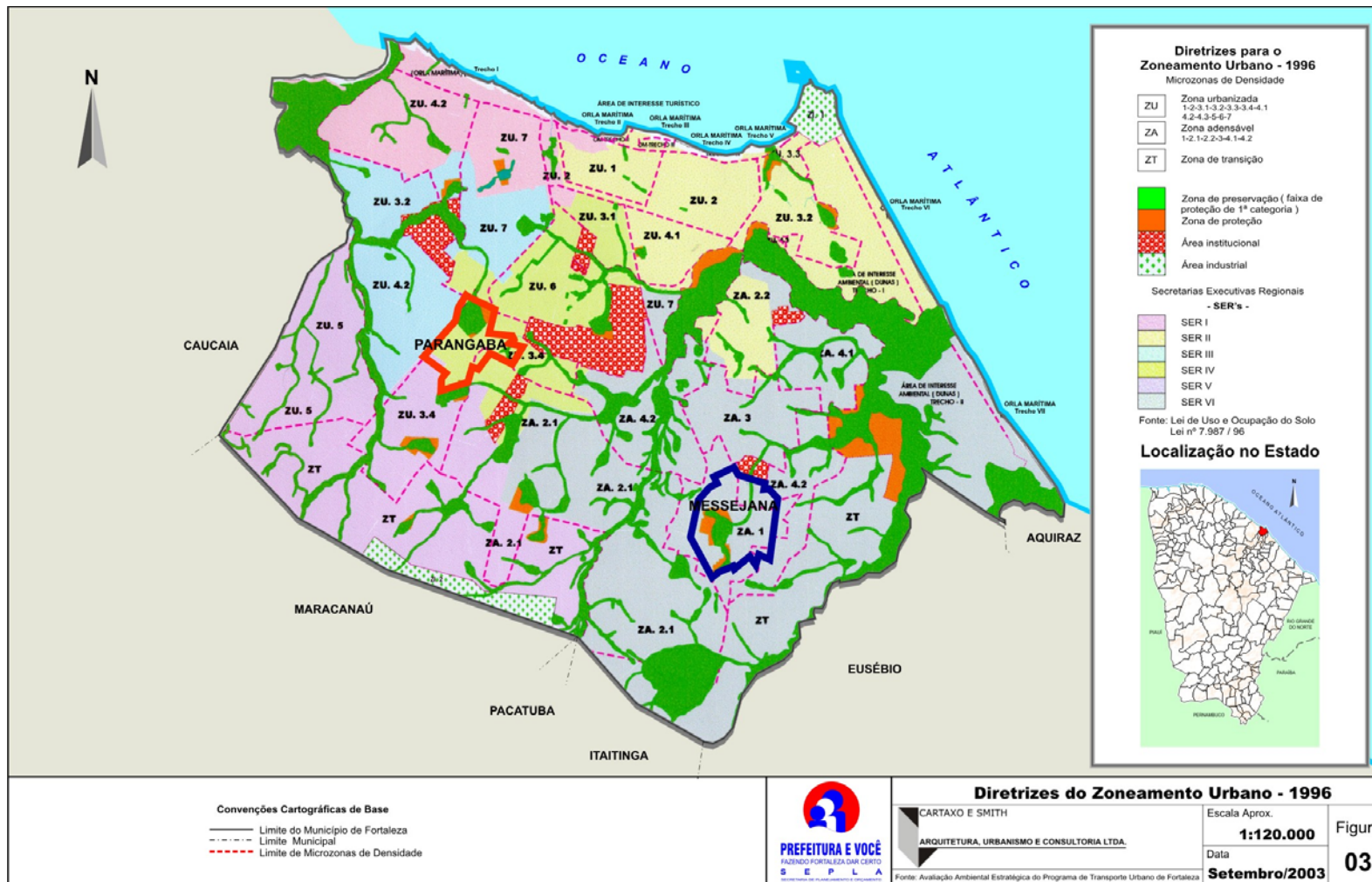
**Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana**

CARTAXO E SMITH
ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA



**Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana**

CARTAXO E SMITH
ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA



A distribuição das atividades e serviços nas microzonas de densidade tinha como orientação a melhoria da qualidade de vida e das potencialidades de crescimento urbano, maximizando a utilização da infra-estrutura básica e racionalizando o uso dos equipamentos comunitários.

Quanto as zonas especiais, ficaram assim definidas:

- a) Áreas de interesse ambiental (dunas);
- b) Orla marítima;
- c) Faixas de praia;
- d) Áreas de preservação;
- e) Áreas de proteção;
- f) Áreas de interesse urbanístico;
- g) Áreas institucionais;
- h) Áreas de urbanização prioritária;
- i) Area industrial.

As áreas de urbanização prioritária formam consideradas o conjunto de núcleos de distribuição espacial das atividades sócio-econômicas e do adensamento populacional, as quais terão padrões de uso e ocupação do solo e planos urbanísticos próprios, respeitando a vocação e a identidade das áreas de influência. Neste termos foram definidas as seguintes áreas:

- a) Centro;
- b) Aldeota;
- c) Carlito Pamplona;
- d) Antonio Bezerra;
- e) Parangaba;
- f) Montese;
- g) Messejana;
- h) Seis Bocas.

Um outro dispositivo foi a definição do bairro como a unidade física de planejamento e gestão através do acompanhamento, controle e avaliação da aplicação da política urbana, a ser utilizada pelo órgão central de planejamento e pelas administrações regionais;

Na Lei do PDDU-FOR, o bairro Parangaba está inserido na Macrozona Urbanizada e Microzona de Densidade ZU-3-4. O bairro Messejana está na Macrozona Adensável na Microzona de Densidade ZA-1 (ver figuras 02 e 03).

Por outro lado, estão designados como Áreas de Urbanização Proritária. O PDDU/FOR os identificou como bairros que estavam localizados em setor adensado da cidade, dispunha de ligações viárias que possibilitava o intercâmbio com setores internos e externos ao município, destacavam-se pelo poder de atração como locais de desenvolvimento de atividades geradoras de renda e configuravam-se com opção de centralidade em relação ao Centro antigo de Fortaleza, pólos alternativos à área central tradicional, requerendo. Portanto, eram portadores de atributos que requeriam tratamento prioritário quanto à ordenação e direcionamento da ocupação e à implantação da infra-estrutura urbana, compatível com o adensamento das atividades.

Tanto no bairro Parangaba como Messejana há duas *Zonas Especiais* estruturadas pela Lagoas da Parangaba e da Messejana, portanto, são áreas de preservação da vegetação e de valorização da paisagem (ver mapas 19 e 37).

Na Lei de Uso e Ocupação do Solo, o limite da área de proteção da Lagoa de Parangaba está assim definido:

“Inicia-se no ponto de encontro entre a Av. José Bastos e a Rua Paraíba, segue por essa rua no sentido sudeste, até a Rua Amapá, segue por essa rua, no sentido sudoeste, até encontrar a linha demarcatória da Área de Preservação do riacho drenante da Lagoa de Parangaba, segue por essa linha demarcatória, no sentido sudeste, até encontrar a Av. Carneiro de Mendonça, segue por essa avenida, no sentido sudeste, até encontrar a Av. João Pessoa, segue por essa avenida, no sentido sudoeste, até encontrar a Av. General Osório de Paiva, segue por essa avenida, no sentido sudoeste, até a Rua Gomes Brasil, segue por essa rua, no sentido noroeste, até o ponto em que encontra a linha demarcatória da Área de Preservação da Lagoa de Parangaba, segue essa linha, nos sentidos nordeste e noroeste, até alcançar a Av. Carneiro de Mendonça, segue por essa avenida, no sentido noroeste, até a Av. José Bastos, segue por essa avenida, no sentido nordeste até o ponto inicial”.

Na mesma lei, o limite da área de proteção da Lagoa de Messejana e Lagoa Canaã é o seguinte:

“Inicia-se no cruzamento da Rua Lopes Trovão com a Rua Alves Ribeiro, segue pela Rua Alves Ribeiro no sentido nordeste por um percurso de 340,00m (trezentos e quarenta metros) até encontrar a Rua Elmira, segue por essa rua, no sentido sudeste, até a Rua Marília, segue por essa rua, no sentido nordeste, até a Rua Leôncio Barbosa, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a BR-116, segue por essa BR, no sentido sudeste, até encontrar a Rua Joaquim Felício, segue por essa rua, no sentido nordeste, até a Rua Capitão Afrânio, segue por essa rua e seu prolongamento, no sentido sudoeste, até o prolongamento da Rua José Hipólito, segue por

esse prolongamento, no sentido leste, até um ponto distante 50,00m (cinquenta metros) da Av. Padre Pedro de Alencar, a partir desse ponto, segue no sentido sul, por uma reta paralela à Av. Padre Pedro de Alencar num percurso de 190,00m (cento e noventa metros), no fim do qual segue, no sentido leste, por uma reta perpendicular à avenida citada até alcançá-la, segue por essa avenida, no sentido sul, até um ponto distante cerca de 95,00m (noventa e cinco metros) do eixo da Av. Ancurí, segue, no sentido sudoeste, por uma paralela a essa avenida, distante cerca de 75,00m (setenta e cinco metros) do seu eixo até a BR-116, segue por essa BR, no sentido noroeste, até encontrar o alinhamento sudeste da Rua Z do Loteamento Parque Betânia, segue por essa rua, no sentido nordeste, num percurso de 230,00m (duzentos e trinta metros) até a Rua Y, segue por essa rua, no sentido noroeste, num percurso de 40,000m (quarenta metros) até a Rua Angélica Gurgel, segue por essa rua, no sentido norte, num percurso de 102,00m (cento e dois metros) até a Rua Penápolis, segue por essa rua, no sentido leste, até a Rua X ou Rua João Ivo no Loteamento Parque Canaã, segue por essa rua, no sentido norte, até a Rua Miracema, segue por essa rua, no sentido leste, num percurso de 77,00m (setenta e sete metros), ao fim do qual segue por uma reta, perpendicular à Rua Miracema, até a Rua Aveledo, segue por essa rua, no sentido leste, num percurso de 90,00m (noventa metros), até a 1ª rua do Loteamento Parque Canaã, segue por essa rua, no sentido norte, por um percurso de 257,00m (duzentos e cinquenta e sete metros) até a Rua X ou Rua João Ivo, segue por essa rua, no sentido norte, até a Rua Prof. José Hipólito (Perimetral), segue por essa rua, no sentido oeste, até a Rua Granja Castelo, segue por essa rua, no sentido norte, até alcançar o prolongamento da Rua Augusto Calheiros, segue por essa rua, no sentido noroeste, até a Rua Celina, segue por essa rua, no sentido nordeste, até a Rua Máximo Barreto, segue por essa rua, no sentido sudeste, até a Rua Lopes Trovão, segue por essa rua, no sentido noroeste, até o ponto inicial”.

1.3. SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA

Associações de moradores, organizações não-governamentais, sociedades filantrópicas etc. compõem os sujeitos políticos e institucionais com os quais a comunidade dos bairros Parangaba e Messejana se mobilizam, se organizam e participam em torno de interesses gerais e particulares.

No bairro Parangaba há 16 organizações destas entidades, número que representa 14,4% do total de entidades da Regional IV. Cabe ressaltar que esta Regional é a primeira a constituir e fazer funcionar o Conselho Comunitário proposto no Plano Estratégico de Fortaleza. No bairro Messejana forma enumeradas nove organizações que equivale a 6,3% do total da Regional VI.

QUADRO Nº 01
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
RELAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL DE PARANGABA

ORGANIZAÇÕES	ENDEREÇO	CEP
Ação Social de Parangaba	Av. Gen. Osório de Paiva, 1211	60.720-000
Associação Carente de Alimentos a Paz (ACAP)	Rua Casimiro de Abreu, 308	60.710-250
Associação Comunitária do Montese	Rua D. Carlota Távora, 339	60.421-090
Associação dos Moradores de Maraponga	Rua Hungria, 720	60.710-560
Cons. Mor. das Favelas V. Nova, Câmara e C. Real	Rua Godofredo Maciel, 414	60.710-000
Creche Santa Maria Gorete	Rua Godofredo, 522	60.710-000
Desafio Jovem do Ceará	Av. Dedé Brasil, 565	60.740-000
Fed. Entidades Conj. Hab. Est. Ceará	Av. Osório de Paiva, 255	60.720-000
Soc. Benef. Educ. de Parangaba	Av. Osório de Paiva, 155	60.720-000
Associação Beneficente N. Sra. das Graças	Rua Germano Franklin, 243	60.740-020
Associação Beneficente Educacional de Parangaba	Rua Eduardo Perdigão, 168	60.720-110
Creche Comunitária Padre Zanela	Rua Inglaterra, 222	60.710-060
Associação Comunitária Feminina Aliadas de Parangaba	Rua Roquete Pinto, 123	60.710-160
Voluntários do Hospital São José	Rua Caio Prado, 83	60.720-040
Moradores Aliados de Parangaba	Rua George Pequeno. 420	60.710-450
Creche Santa Maria Goretti	Av. Godofredo Maciel, 522	60.720-000

FONTE: PMF/SMDT – JULHO/1999

QUADRO Nº 02
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
RELAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL DE MESSEJANA

ORGANIZAÇÕES	ENDEREÇO	CEP
Artesanato Vocacional Escola – AVE	Rua Pergentino Maia, 1454	60.840-040
Ass. Benef. dos Mor. do Novo Florestal	Rua José Belchoit – Trav. Sta. Efigênia	60.840-210
Ass. Com. Conj. Alvorada	Rua João Mariano, 684	60.833-580
Ass. Com. Planalto de Messejana	Rua Pergentino Maia, 1460	60.840-040
Ass. dos Pais de Alunos da Esc. Cec. Meireles	Rua Duarte da Costa, 512	60.841-150
Ass. Núcleo Beneficente de Messejana	Av. Mem de Sá, 240	60.841-130
Casa Amizade Ass. Sra. Rotarianas de Fortaleza	Rua Pergentino Maia, 685	60.810-040
Soc. Com. Hab. N. Esperança	Rua Pergentiano Maia, 2005	60.840-040
União dos Moradores do Sítio São José	Rua Tenente José Nexton, 480	60.841-780

FONTE: PMF/SMDT – JULHO/1999

2. ASPECTOS SÓCIO-ECONÔMICOS DE PARANGABA E MESSEJANA

2.1. POPULAÇÃO E DEMOGRAFIA

a) Principais características

O município de Fortaleza, de acordo com o IBGE/Censo Demográfico 2000 tem uma população de 2.141.402 habitantes. Este contingente populacional representa respectivamente 28,82% em relação a população do Estado e 71,75% quanto à Região Metropolitana.

O bairro da Parangaba tem uma população de 28.045 habitantes, o que representa 10,79% da população da Regional IV, que por sua vez comporta 12,34% da população do município (ver mapa 12). Já Messejana tem 38.374 habitantes, referente a 8,8% da população da Regional VI, que comporta pouco mais de 1/5 da população de Fortaleza (ver mapa 30). Em ambos os bairros há uma predominância da população feminina ultrapassando em mais de 50% do total de habitantes.

TABELA Nº 01
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
POPULAÇÃO DOS BAIRROS MESSEJANA E PARANGABA, DAS
RESPECTIVAS REGIONAL E DO MUNICÍPIO E PERCENTUAIS DE
PARTICIPAÇÃO - 2000

POPULAÇÃO		PARTICIPAÇÃO (%)	
		em Fortaleza	na Regional
Fortaleza	2.141.402	-	-
Regional IV	259.831	12,34	-
Regional VI	436.204	20,37	-
Parangaba	28.045	1,37	10,79
Messejana	38.374	1,79	8,80

A estrutura etária dos bairros é bastante semelhante. São bairros com uma população jovem concentrada nas faixas de 10 a 14 anos e 20 a 24 anos. Nota-se que para os habitantes com idade partir dos 40 anos há uma queda da participação destes em relação ao total de habitantes. A tabela Nº 02 mostra a população dos bairros distribuída por faixa etária.

TABELA Nº 02
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
POPULAÇÃO POR FAIXA ETÁRIA/2000 MESSEJANA E PARANGABA

BAIRROS	0 a 4	5 a 9	10 a 14	15 a 17	18 e 19	20 a 24	25 a 29	30 a 34	35 a 39
Messejana	8,25	9,26	10,02	6,49	4,62	10,00	8,28	8,42	8,15
Parangaba	7,81	8,34	9,40	6,23	4,74	9,80	8,68	8,25	7,89
	40 a 44	45 a 49	50 a 54	55 a 59	60 a 64	65 a 69	70 a 74	75 a 79	80 ou +
Messejana	6,35	4,91	4,00	2,86	2,67	1,81	1,63	1,13	1,08
Parangaba	6,85	5,44	4,64	2,90	2,82	2,03	1,77	1,22	1,19

FONTE: CENSO DEMOGRÁFICO DE 2000

Com relação aos anos de estudo verificou-se que o percentual de pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes para Messejana, até o grupo de estudo 8 a 10 anos de estudo, é superior a Parangaba. O inverso ocorre para os anos de estudo superior a 11 anos ou mais. Em geral, pessoas que têm mais de 14 anos de estudos possuem nível superior. Dentro dessa faixa de escolaridade observa-se, em ambos os bairros (Tabela Nº 03), um pequeno número de pessoas responsáveis por domicílios, sendo essa baixa frequência mais acentuada em Messejana.

TABELA Nº 03
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PESSOAS RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES
PERMANENTES, POR GRUPOS DE ANOS DE ESTUDO / 2000

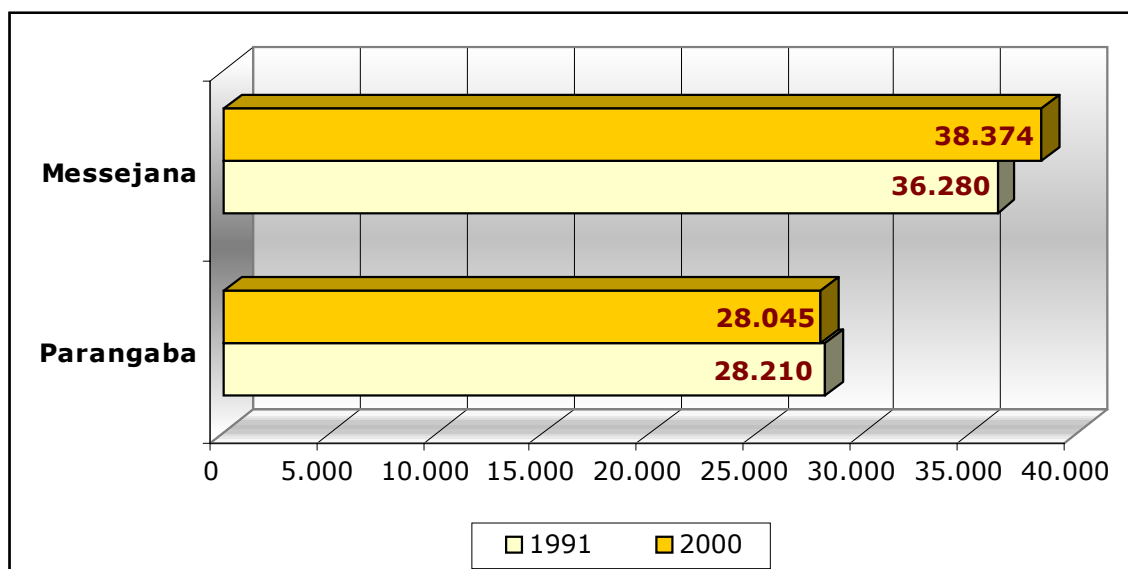
ANOS DE ESTUDO		PARANGABA		MESSEJANA	
		Absoluto	Relativo	Absoluto	Relativo
Grupos de anos de estudo	Sem instrução e menos de 1 ano	539	7,70%	1.175	12,60%
	1 a 3 anos	798	11,40%	1.335	14,40%
	4 a 7 anos	1.646	23,50%	2.586	27,80%
	8 a 10 anos	1.131	16,10%	1.581	17,00%
	11 a 14 anos	2.193	31,20%	2.121	22,80%
	15 anos ou mais	703	10,00%	467	5,00%
	Não determinados	8	0,10%	36	0,40%
TOTAL		7.018	100,00%	9.301	100,00%

FONTE: IBGE/CENSO DEMOGRÁFICO 2000

A taxa de crescimento populacional de Fortaleza decresceu nos últimos anos, com mais intensidade a partir da segunda metade da década de 1990. A taxa média de crescimento populacional no período entre censos, (1991/2000) foi de 2,15%. Embora com taxa declinante, Fortaleza tem um percentual de crescimento populacional superior a cidades como Recife e Salvador.

O gráfico N^o mostra a evolução da população de ambos os bairros. Como se pode ver Messejana teve um aumento de 2.094 habitantes, isto equívale a uma aumento de 5,77% em relação ao ano de 1991. Já Parangaba teve um pequeno decréscimo em seu número de habitantes (-0,58%) para o mesmo período.

GRÁFICO N^o 01
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
GRÁFICO N^o 01
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE HABITANTES PARANGABA E
MESSEJANA 1991/2000



FONTE: IBGE/CENSO DEMOGRÁFICO 2000

Verificando o contexto populacional dos bairros com suas respectivas regionais, observou-se que Messejana teve uma queda significativa na participação da Regional VI, embora esta Regional tenha sido a que mais teve crescimento populacional no período entre Censos(91/00). Já o bairro da Parangaba sofreu uma discreta queda na participação em relação a

população da Regional IV, a qual foi a única Regional que registrou queda no número de habitantes. Ressalta-se que Parangaba, pelo Censo 2000, é o bairro que possui o maior número de habitantes da Regional IV enquanto Messejana é o segundo colocado na Regional VI em número de habitantes, sendo que o bairro mais populoso da Regional VI é o Jangurussu.

TABELA Nº 04
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
POPULAÇÃO POR REGIONAL E PARTICIPAÇÃO POPULACIONAL
PARANGANBA E MESSEJANA – 1991 / 2000

ANO	REGIONAL		PARTICIPAÇÃO NA REGIONAL	
	IV	VI	Parangaba (%)	Messejana (%)
1991	260.277	283.290	10,84	12,81
2000	259.831	436.204	10,79	8,80

FONTE: IBGE/CENSO DEMOGRÁFICO 2000

Enquanto a população do município de Fortaleza cresceu 21,08%, a Regional VI registrou um crescimento de 53,98% e a Regional IV um decréscimo de -0,17%.

b) Tendências de crescimento

Os cálculos de projeção de crescimento populacional até 2010 realizados para Fortaleza considerando os cenários construídos, indicam que o acréscimo médio populacional até o referido ano será de 450 mil habitantes. Teríamos então, um população entre 2.524.639 a 2.649.000 habitantes.

Verificado a tendência de crescimento por faixa etária, as projeções mostram que poderá haver um decréscimo da população na faixa etária de 0 a 9 anos e um aumento bastante significativo da população com 60 anos ou mais. Tais fatos podem ser explicados pela diminuição

da taxa de natalidade, determinada em boa parte por questões econômicas que pesam na decisão das famílias em aumentar sua prole, e pelo aumento da longevidade das pessoas da terceira idade devido principalmente as novas tecnologias na área da saúde.

Dado o crescimento projetado para Fortaleza, se presumíssemos que o crescimento populacional para as Regionais IV e VI tenham comportamento semelhante ao do município, guardada as devidas proporções e as realidades de cada Regionais (realidades aqui entendidas principalmente como condições sócio-econômicas), em 2010 a população da Regional IV estaria entre 260.038 e 272.847 habitantes e a Regional VI entre 598.339 e 627.813 habitantes. Dadas as potenciais de ocupabilidade, visto a existência da áreas adensáveis, é mais factível se considerar os limites superiores dos intervalos das projeção populacional apontados nesse parágrafo.

2.2. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

a) Tendências do desenvolvimento local

O conceito de desenvolvimento local se ancora na idéia de que as localidades possuem recursos econômicos, humanos, institucionais, ambientais e culturais, além de economias de escala não exploradas, que constituem seu potencial de desenvolvimento. Há, então, um sistema produtivo potencial capaz de gerar rendimentos crescentes, mediante a utilização dos recursos disponíveis e a introdução de inovações. Isso ocorrendo passa-se ter uma maior potencialidade de geração de renda e emprego e a melhoria do bem-estar da população local.

Então, a idéia central é que o sistema produtivo das localidades pode crescer e se transformar, a partir da utilização mais efetiva do potencial de suas áreas, o que exige ações, oriundas dos agentes governamentais, e sob o controle e participação da comunidade local, que viabilizem e incentivem as iniciativas privados. Daí a relevância do levantamento do perfil dos bairros: dominar informações relevantes referenciais para as tomadas de decisão quanto às ações públicas para a geração de desenvolvimento.

De acordo com o inventário de uso do solo os bairros de Messejana e Parangaba são predominantemente residenciais. Embora esta característica seja marcante, ainda existe vazios urbanos, sendo que em Messejana este é bem mais evidente. O bairro de Messejana vem passando nos últimos anos por um processo de intensa ocupação. Já Parangaba, ainda que existam alguns espaços vazios, pode-se considerar um bairro com pouca possibilidades de maiores ocupações, se compararmos com Messejana.

Tanto Messejana quanto Parangaba são bairros cuja economia estrutura-se em setores do comércio e de serviços. Existe também estabelecimentos industriais porém, em número bem menor que os demais setores.

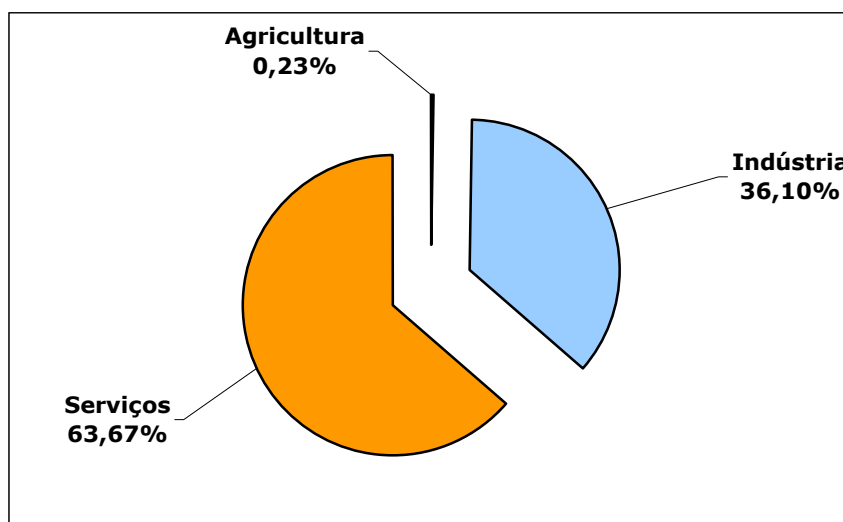
Dado esta característica dos bairros e considerando a nova política de atração de investimentos desenvolvida pelo governo do estado para o Ceará, a qual tem o objetivo de interiorizar o desenvolvimento do estado e, ao mesmo tempo, desconcentrar a atividade industrial do município de Fortaleza, presumi-se uma tendência de intensificação do desenvolvimento do setor de comércio e serviços para Fortaleza como um todo e para os bairros estudados a partir de alguns fatores:

- 1) processo de esvaziamento de funções pelo qual passa o centro da cidade que ainda contínua sendo a principal área do setor de comércio e serviços do município;
- 2) a maioria dos novos investimentos atraídos para o estado, excluindo Fortaleza, tem sido nos municípios da região metropolitana, que, em geral, não possuem centralidades estruturantes. Vários desses municípios ficam relativamente próximos a Messejana e Parangaba;
- 3) os dois bairros tem uma proximidade grande e ao mesmo tempo fácil acesso ao Aeroporto Internacional Pinto Martins;
- 4) Ambos os bairros são servidos de sistemas de vias e transportes que lhe conferem atributos boas condições de acessibilidade e mobilidade.

b) Atividades econômicas predominantes

De acordo com o IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará- o PIBpm de Fortaleza em 1998 foi de R\$ 7.197.918 mil. Verificando a estrutura setorial do PIB pode-se constatar que o setor de serviços tem uma participação de 63,67%, ou seja, R\$ 4.582.914 mil. Este números mostram a força do setor de serviços na estrutura econômica do município. Outra informação que mostra a importância do setor de serviço de Fortaleza é a participação deste no total do setor no estado. Em 1998, a participação foi de 44,83%. O gráfico N° 02 mostra a estrutura setorial do PIB de Fortaleza.

GRÁFICO Nº 02
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
ESTRUTURA SETORIAL DO PIBPM/1998 MUNICÍPIO DE FORTALEZA



FONTE: IPECE/ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ 20

A tabela Nº 05 mostra a participação das empresas de serviços de Fortaleza no total do estado. Como se pode ver a grande maioria está concentrada em Fortaleza com destaque para as empresa de saneamento, limpeza urbana e construção civil (69,51%), transporte (63,31%), comerciais (55,95%). Embora o serviço de bancos comerciais e Caixas Econômicas registre seis empresas em Fortaleza e nenhuma nas cidades do interior, o que resulta em uma participação de 100% para a capital, interpretamos esta informação como sendo o número de matrizes de cada banco comercial e da Caixa Econômica.

TABELA Nº 05
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
EMPRESAS DE SERVIÇOS POR ATIVIDADE ECONÔMICA - 2000

ATIVIDADES ECONÔMICAS	Ceará (A)	Fortaleza (B)	B/A %
Total	6.497	3.479	53,55
Transporte	815	516	63,31
Comunicação	168	76	45,24
Alojamento	81	26	32,10
Reparação, manutenção e conservação	358	136	37,99
Pessoais	362	139	38,40
Comerciais	924	517	55,95
Diversões e jogos	84	25	29,76
Escritórios de gerência, administração e depósitos	787	382	48,54
Saneamento, limpeza urbana e construção	2.204	1.532	69,51
Bancos Comerciais e Caixas Econômicas	6	6	100,00
Administração Pública Direta e Autarquias	708	124	17,51

FONTE: IPECE/ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ 2001

Quanto ao comércio, classificado por setor, Fortaleza concentra 65,80% do comércio atacadista do estado e 38,94% dos estabelecimentos comerciais do estado. Os principais destaques do comércio varejista, ou seja, os que apresentam maior concentração em Fortaleza são: máquinas e equipamentos médico-hospitalares (80,65%), máquinas e aparelhos eletro-eletrônicos e mecânicos (73,25%), artesanato, artigos de couro, cerâmica, palha e vidro (64,10%), livraria, papelaria e material para escritório (61,76%), brinquedos, artigos esportivos e bijuterias (61,12%), joalherias, óticas e foto (52,71%).

TABELA Nº 06
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS VAREJISTAS, POR GÊNEROS
DE ATIVIDADES - 2000

GÊNEROS DE ATIVIDADES	Ceará (A)	Fortaleza (B)	B/A %
Total	94.958	36.021	37,93
Pescados, animais, carnes e derivados	1.575	643	40,83
Produtos de gêneros alimentícios	46.456	14.526	31,27
Cooperativas e lojas de departamento	147	68	46,26
Bebidas em geral	1.525	443	29,05
Fumos, cigarros e artigos de tabacaria	89	29	32,58
Livraria, papelaria e artigos para escritório	1.331	822	61,76
Brinquedos, artigos desportivos e bijuterias	1.160	709	61,12
Discos, fitas e instrumentos musicais	337	144	42,73
Artesanato, artigos de couro, cerâmica, palha e vidro	624	400	64,10
Joalherias, óticas e foto	1.216	641	52,71
Vestuário, tecidos, calçados, armarinho e miudezas	16.289	6.457	39,64
Artigos de decoração e utilidades domésticas	3.283	1.417	43,16
Perfumaria e produtos farmacêuticos	2.863	1.224	42,75
Máquinas e equipamentos médico-hospitalares	155	125	80,65
Material p/ construção em geral	6.174	2.770	44,87
Veículos, peças e aces sórios	5.083	2.336	45,96
Máquinas e produtos agropecuários	964	404	41,91
Combustíveis e lubrificantes	1.608	451	28,05
Máquinas e aparelhos eletro-eletrônicos e mecânicos	1.839	1.347	73,25
Comércio ambulante	465	86	18,49
Artigos funerários	23	7	30,43
Outros	1.752	972	55,48

FONTE: IPECE/ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ 2001

A partir do inventário do uso do solo nos bairros em questão, foi possível identificar espacialmente as atividades econômicas dos mesmos. No que tange aos setores do comércio e serviços pode-se notar que é característico tanto em Messejana quanto na Parangaba uma concentração dessas atividades no núcleo central dos bairros, ou seja, no núcleo originários destes. Duas outras características observadas é que há uma concentração nas principais ruas e/ou avenidas que cortam os bairros assim, como uma relativa concentração nas proximidades de equipamentos urbanos (ver mapas 05 e 23) .

Em Messejana, há uma evidente concentração do comércio varejista na área central do bairro, enquanto o comércio atacadista está mais pulverizado espacialmente. Quanto ao serviços, este apresenta-se bastante distribuído pelo bairro. A exceção fica por conta do serviço de oficinas e especiais que tem uma maior concentração na região da BR 116 e nas proximidades do terminal.

Na Parangaba, embora haja também uma concentração do comércio varejista na área central do bairro, este setor apresenta-se mais desconcentrado do que em relação a Messejana. Já o comércio atacadista é bastante pulverizado. No que se refere ao setor de serviços há um número considerável de estabelecimentos de alimentação e lazer assim como de serviços de oficinas e especiais porém, distribuídos pelo bairro. Ambos os bairros mostram de forma mais detalhada a distribuição espacial do setores do comércio varejista/atacadista e setor de serviços (ver mapas 06 e 24).

c) Alcance do poder de polarização da economia

O conceito de centralidade econômica vem suplementar a idéia de desenvolvimento local no sentido de não se poder desprezar importantes áreas no entorno que podem sofrer os efeitos polarizadores dos bairros em questão, dado o adequado desenvolvimento das potencialidades produtivas desses bairros.

Observa-se que o Bairro de Messejana configura-se no centro de um Núcleo Urbano com considerável poder de atração quanto aos municípios de Itaitinga, Eusébio e Aquiraz.

Núcleo Urbano, ou Lugar Central, é o elemento que organiza a curva de oferta e demanda de bens no espaço. Este elemento demarca o ambiente (área de mercado) onde ocorre um intenso fluxo de trocas em um espaço geográfico delimitado. Os lugares centrais podem estabelecer uma hierarquia de sistemas urbanos. Tal hierarquia dependerá do tamanho e funcionalidade da oferta de bens e, assim, os pontos de maior tamanho e diversidade suprem com serviços especializados os centros menores que ficam em seu entorno.

Área de Mercado é onde ocorre o fluxo de trocas. O tamanho da área de mercado é constantemente restringido pela distância no espaço, dado que a curva de demanda dos bens no espaço é inversa ao crescimento do custo de deslocamento.

A teoria do lugar central remete, então, à idéia de que a área de mercado é polarizada por um centro urbano populoso e com alta densidade na oferta de serviços.

O Bairro de Messejana se apresenta como uma Base Exportadora para os municípios acima mencionados, ou seja, partindo da exploração de suas vantagens comparativas nota-se que esse bairro oferta de bens de baixa transportabilidade, que são constituídos basicamente pelos serviços. Já o Bairro da Parangaba apresenta um menor poder de atração por caracterizar-se como um corredor de passagem do Município de Maranguape e Maracanaú para a região central de Fortaleza.

Observa-se que o Bairro de Messejana age como polarizador dado ser esse bairro o centro de núcleo urbano mais próximos dos municípios que fazem fronteira com Fortaleza ao Leste (Aquiraz, Eusébio e Itaitinga) conjugado com suas boas condições de acessibilidade e de oferta de serviços de transporte. Contribui, também, para essa relação, além da estrutura ofertada pelo bairro, a falta de elementos que dêem a esses municípios condições de possuir uma centralidade no sentido de possuírem uma área que atenda a contento as demandas geradas pelas populações locais.

Conforme a Tabela Nº 07 percebe-se inicialmente como é representativa a concentração populacional em Messejana *vis-à-vis* os municípios de Aquiraz, Eusébio e Itaitinga. Conjugado a esse dado tem-se o volume do PIB do municípios de Fortaleza bastante superior ao dois demais municípios em questão, o que serve como uma referência da força relativa da economia do bairro de Messejana. Constata-se, também que o setor serviço tem uma participação de destaque em Fortaleza, 63,67%. Isso indica que além da aglomeração de Messejana ser bem mais intensa, sua economia se concentra no setor serviço. Isso faz com que esse bairro constitua-se na centralidade das cidades aqui citadas. Até porque a existência de um intenso fluxo serviços de transportes associado ao fato de se está a curtas distâncias do Centro do Bairro de Messejana coloca os municípios de Aquiraz, Eusébio e Itaitinga a poucos minutos desse bairro de Fortaleza.

Esses dados reiteram Messejana como polarizador dos municípios limítrofes a Leste. Finalmente é importante observar o poder de compra concentrado nesse municípios, principalmente no Eusébio, conforme explicita o PIB per capita exposto na Tabela Nº 07.

TABELA Nº 07
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DADOS ECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS DE MESSEJANA E
MUNICÍPIOS LÍMITROFES AO MUNICÍPIO DE FORTALEZA À LESTE

MUNICÍPIO/BAIRRO		FORTALEZA	MESSEJANA	AQUIRAZ	EUSÉBIO	ITAITINGA
População (Censo 2000)		2.141.402	38.374	60.469	31.500	29.217
Densidade (hab/km ²)		6.844,54	6.321,91	126,01	405,47	188,98
PIB em reais (1998)		7.197.917,54		146.532,50	241.069,68	52.593,01
PIB per capita em reais (1998)		3.154,53		2.674,63	8.020,95	1.934,28
Composição setorial do valor adicionado (%)	Agropecuária	0,23		19,09	0,36	4,02
	Indústria	36,1		37,35	53,15	36,12
	Serviços	63,67		43,57	46,48	59,86

FONTE: IBGE/CENSO 2000, IPECE/ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ 2001.

Quanto a Parangaba observa-se a formação de uma situação inversa com o que ocorre com Messejana. Dos municípios que tem Parangaba como corredor de acesso a Fortaleza (Maracanaú, Maranguape e Pacatuca), Maracanaú apresenta-se como um lugar central em consolidação. Esse centro urbano além de mostra-se altamente populoso, apresenta um PIB que equivalente a 36,72% (ver Tabela Nº 08) do município de Fortaleza e sua renda per capita cinco vezes maior a apresentada nessa capital. Isso confere a Maracanaú a possibilidade de se formar alta densidade na oferta de serviços.

Corroborando com as argumentações feitas, ao que se refere ao papel de lugar central a ser ocupado por Maracanaú, a instalação nesse município de um Shopping Center de dimensões consideráveis para a região. A instalação de um equipamentos desse nível exige vários pré-requisitos quanto ao perfil econômico do local escolhido, onde pode-se enumerar alguns deles:

- Altas densidade demográfica, renda gasta, hábitos e potencial de consumo;
- Consideráveis renda familiar, números de domicílios, potencial de renda;
- Consideráveis valores da projeção do crescimento populacional, da renda média e do número de domicílios;
- Boas condições de acesso e meios de transporte eficientes.

Com o fim da implantação das obras do Metrofor, o município de Maracanaú se terá completado uma série de quisitos quanto a sua consolidação como lugar central que polarizará não só os municípios de Maranguape e Pacatuba como áreas do município de Fortaleza, a qual, Parangaba poderá se incluir.

TABELA Nº 08
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DADOS ECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS DE PARANGABA E MUNICÍPIOS
LIMÍTROFES AO MUNICÍPIO DE FORTALEZA AO SUDOESTE

MUNICÍPIO/BAIRRO		FORTALEZA	PARANGABA	MARACANAÚ	MARANGUAPE	PACATUBA
População (Censo 2000)		2.141.402	28.045	179.732	88.135	51.696
Densidade (hab./km ²)		6.844,54	6.890.66	1.832,13	135,20	376,52
PIB em reais (1998)		7.197.917,54		2.643.748	157.165	57.132
PIB per capita em reais (1998)		3.154,53		16.392	1.819	1.237
Composição setorial do valor adicionado (%)	Agropecuária	0,23		0,12	10,28	5,69
	Indústria	36,1		84,93	34,15	17,62
	Serviços	63,67		14,95	55,57	76,68

FONTE: IBGE/CENSO 2000, IPECE/ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ 2001.

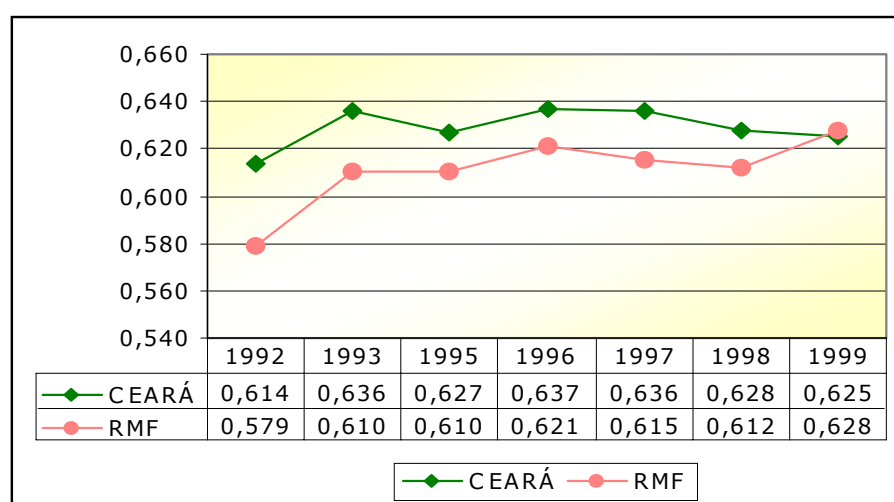
2.3 CONDIÇÕES DE EMPREGO E RENDA

a) Distribuição da renda e sua evolução e a renda per capita

O estado do Ceará, dentre os que fazem parte da região Nordeste tem um alto grau de concentração de renda. O Índice de Gini, que mede o grau de concentração¹ de renda, para o Ceará e RMF pode ser visualizado no gráfico Nº 03 abaixo.

¹ O Índice de Gini varia no intervalo de 0 a 1. Quanto mais próximo da unidade pior a distribuição de renda da população.

GRÁFICO Nº 03
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
ÍNDICE DE GINI - CEARÁ E REGIÃO METROPOLITANA FORTALEZA 1992 A 1999



FORNTE: BERNAL

Como se pode ver em 1999, o Índice de Gini para RMF foi de 0,628 enquanto que em 1992 era de 0,579. Pode se observar pelo gráfico que a tendência do estado tem sido de queda do Índice de Gini no período em análise. Já a RMF, até 1998 acompanhou a tendência do estado sendo que em 1999 houve uma inversão.

De acordo com Bernal (2002), a RMF em 1999 tinha uma participação de 59,7% da renda familiar estadual com uma renda média de R\$ 214,60. Os 40% mais pobres detinham em 1999 apenas 8,7% da renda enquanto que os 10% mais ricos detinham 51,8%. Fortaleza que em 1992 ocupava o 22º lugar no rebaixamento do nível de renda dos que ganham menos passou a ocupar o 10º posição. Este números mostram como a renda gera é mal distribuída na Região Metropolitana de Fortaleza.

TABELA Nº 09
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
APROPRIAÇÃO DA RENDA FAMILIAR PER CAPITA NA RMF (%)

ESTRATOS	1981	1989	1995	1999
10% +pobres	1,14	0,86	1,22	1,05
20	1,97	1,54	1,99	1,9
30	2,62	2,09	2,65	2,51
40	3,38	2,73	3,29	3,2
50	4,23	3,52	4,16	4,02
60	5,39	4,58	5,28	5,1
70	6,97	6,16	6,79	6,48
80	9,86	9,13	9,66	8,91
90	16,26	15,43	16	14,99
10% +ricos	48,19	53,96	48,96	51,84
5% +ricos	33,9	39,73	34,96	38
1% + ricos	12,89	16,51	13,13	15,64

FONTE DOS DADOS: IBGE/PNADS 1981, 1989, 1995, 1999.

Embora não se tenha o Índice de Gini calculado por bairros, é possível fazer algumas inferências sobre o rendimento da população de Parangaba e Messejana. A tabela Nº 10, mostra a distribuição em percentual do rendimento mensal da pessoa responsável pelo domicílio. Como pode se ver a maior concentração (19,95%) de rendimento para as pessoas responsáveis pelos domicílios em Messejana está na faixa de rendimento mais de 3/4 a 1 s.m. A segunda concentração de rendimento está na faixa de mais de 5 a 10 s.m.. As demais pessoas ficam distribuídas no intervalo de mais de 1 ½ a 5 s.m.

No caso de Parangaba, a maior concentração do rendimento esta na faixa de mais de 5 a 10 s.m. Na faixa de 3/4 a 1 s.m. o percentual é de 15,27%, sendo este percentual a segunda concentração de rendimento, ou seja, é o inverso do caso de Messejana. Pode-se afirmar que na Parangaba as pessoas responsáveis pelo domicílio tem um rendimento um pouco superior aos de Messejana (ver mapas 13 e 31).

TABELA Nº 10
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
MORADORES EM DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES CLASSES DE RENDIMENTO NOMINAL MENSAL
DA PESSOA RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO (SALÁRIO MÍNIMO) (1)

BAIRROS/MUNI- CÍPIO	TOTAL	ATÉ 1/4	+ DE 1/4 A 1/2	+ DE 1/2 A 3/4	+ DE 3/4 A 1	+ DE 1 A 1 1/4	+ DE 1 1/4 A 1 1/2	+ DE 1 1/2 A 2	+ DE 2 A 3	+ DE 3 A 5	+ DE 5 A 10	+ DE 10 A 15	+ DE 15 A 20	+ DE 20 A 30	+ DE 30	SEM RENDIMENTO (2)
Messejana	100	0,10	0,64	1,39	19,95	2,02	5,80	12,60	10,56	13,66	14,03	3,48	1,62	0,76	0,86	12,53
Parangaba	100	0,15	0,53	1,24	15,27	2,13	5,28	10,93	9,93	15,44	18,86	6,44	3,91	2,07	1,25	6,87
Fortaleza	100	0,19	0,92	1,57	16,64	2,44	5,63	10,40	8,31	10,23	13,77	6,00	5,32	3,78	5,74	9,08

FONTE: IBGE, CENSO DEMOGRÁFICO 2000.

(1) SALÁRIO MÍNIMO UTILIZADO: R\$ 151,00.

(2) INCLUSIVE OS DOMICÍLIOS CUJA PESSOA RESPONSÁVEL RECEBIA SOMENTE EM BENEFÍCIOS

TABELA Nº 11
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
VALOR DO RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO MENSAL, VALOR DO
RENDIMENTO NOMINAL MEDIANO MENSAL DAS PESSOAS COM
RENDIMENTO, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES
PERMANENTES, SEGUNDO OS BAIRROS.

BAIRROS	VALOR DO RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO MENSAL DAS PESSOAS COM RENDIMENTO, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES (R\$)	VALOR DO RENDIMENTO NOMINAL MEDIANO MENSAL DAS PESSOAS COM RENDIMENTO, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES (R\$)
Messejana	748,00	350,00
Parangaba	846,38	500,00

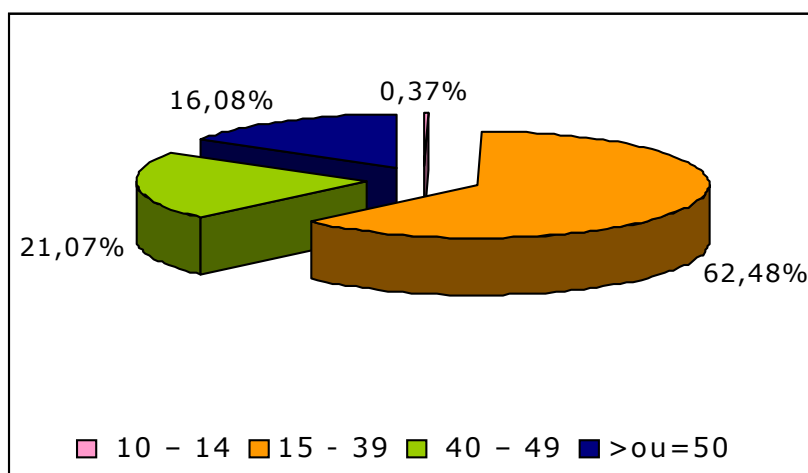
FONTE: IBGE, CENSO 2000.

b) Perfil da mão-de-obra local

De acordo com a Pesquisa de Desemprego e Subemprego (PDS) de abril/03, realizado pelo SINE/IDT, a População Economicamente Ativa (PEA) para Fortaleza foi calculada em 909.581 pessoas.

Pelos dados de ocupação conclui-se que a mão-de-obra de Fortaleza é bastante jovem. Das pessoas ocupadas no mês de abril/03, 62,48% estavam na faixa etária de 15 a 39 anos. Estratificando esta faixa etária verifica-se que há uma concentração maior em dois estratos: 20 a 24 anos (15,72%) e 30 a 39 anos (26,89%).

GRÁFICO Nº 04
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
TAXA DE OCUPAÇÃO POR FAIXA ETÁRIAFORTALEZA - ABRIL/2003



FONTE: PESQUISA DIRETA – IDT.

Outra fonte que mostra que a mão-de-obra é essencialmente jovem, são os dados da PNAD²/2001 para a RMF. A tabela Nº 12, abaixo mostra este fato.

TABELA Nº 12
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PESSOAS DE 10 ANOS OU MAIS DE IDADE, POR CONDIÇÃO DE ATIVIDADE NA SEMANA DE REFERÊNCIA , SEGUNDO OS GRUPOS DE IDADE - RM FORTALEZA/2001

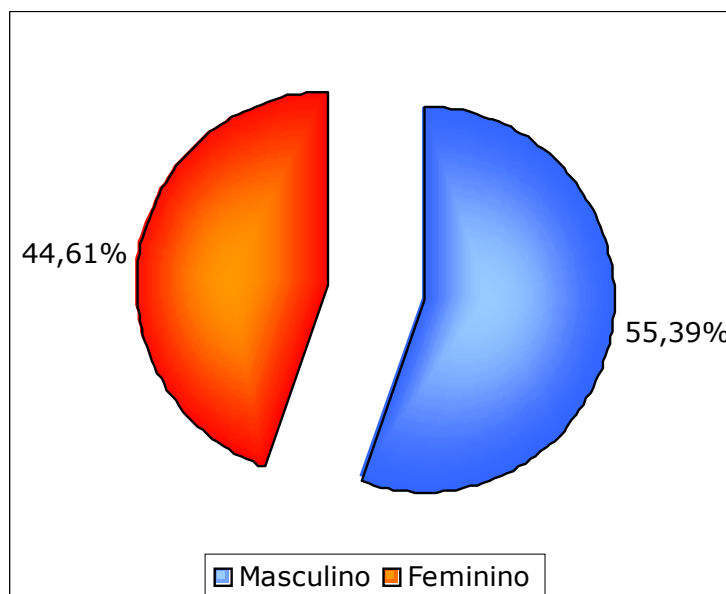
FAIXA ETÁRIA	ECONOMICAMENTE ATIVA	
	Absoluto	Percentual
Total.....	1.417.606	100,00
10 a 14 anos.....	34.075	2,40
15 a 19 anos.....	138.200	9,75
20 a 24 anos.....	218.781	15,43
25 a 29 anos.....	202.584	14,29
30 a 39 anos.....	384.968	27,16
40 a 49 anos.....	250.525	17,67
50 a 59 anos.....	129.994	9,17
60 anos ou mais.....	57.005	4,02
Idade ignorada.....	1.474	0,10

FONTE:IBGE-PNAD/2001

² PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Realizada pelo IBGE.

De acordo com a PNAD/2001 o total de pessoas economicamente ativa era de 1.417.606 pessoas para a RMF sendo que 54,77% era de homens e 45,23% de mulheres. Pela pesquisa do SINE/IDT o número de pessoas ocupadas foi de 749.768. A taxa de ocupação para o gênero masculino foi de 44,85% e 30,05% para o feminino.

GRÁFICO Nº 05
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PARTICIPAÇÃO PÔR GÊNERO NO NÚMERO DE OCUPADOS
FORTALEZA / ABRIL DE 2003



FONTE: SINE/IDT

Considerando as pessoas a partir de 15 anos até 64 anos aptas para o trabalho verificamos a partir dos dados do Censo/2000 que Messejana tem 25.645 pessoas e Parangaba tem 195.083. Verificado por gênero o contingente de mulheres em ambos os bairros é superior ao de homens. A participação da mulheres supera os 54% nos bairros e também para Fortaleza.

TABELA Nº 13
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
TOTAL DE PESSOAS APTAS PARA O TRABALHO POR SEXO
FORTALEZA, PARANGABA, MESSEJANA - 2000

MUNICÍPIO/BAIRRO	ABSOLUTO	RELATIVO %
Fortaleza	1.403.124	100,00
Homens.....	642.744	45,81
Mulheres.....	760.380	54,19
Parangaba	195.083	100,00
Homens.....	88.623	45,43
Mulheres.....	106.460	54,57
Messejana (sede)	25.645	100,00
Homens.....	11.782	45,94
Mulheres.....	13.863	54,06

FONTE: IBGE/CENSO 2000

NOTA: ESTAMOS CONSIDERANDO COMO PESSOAS APTAS PARA O TRABALHO AS QUE SE ENCONTRAM ENTRE 15 E 64 ANOS.

O mercado de trabalho está cada vez mais exigente quanto ao nível educacional dos trabalhadores. Em Fortaleza isto não é diferente. Das pessoas ocupadas em abril/2003, a taxa de ocupação para as pessoas com nível superior foi de 60,11%. Já as pessoas com ensino médio teve uma taxa de ocupação de 43,26% enquanto as com ensino fundamental 31,61%.

TABELA Nº 14
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
TAXA DE OCUPAÇÃO POR GRAU DE INSTRUÇÃO
FORTALEZA - ABRIL /2003

GRAU DE INSTRUÇÃO	ABSOLUTO	TAXA %
Analfabeto	30.666	24,3
Alfabetizado	26.092	29,81
Ensino Fundamental	314.753	31,61
Ensino Médio	309.129	43,26
Nível Superior	69.128	60,11

FONTE: SINE/IDT

Tendo como base de análise as pessoas responsáveis pelos domicílios particulares permanentes de acordo com os anos de tudo, pode-se dizer que em ambos os bairros há uma

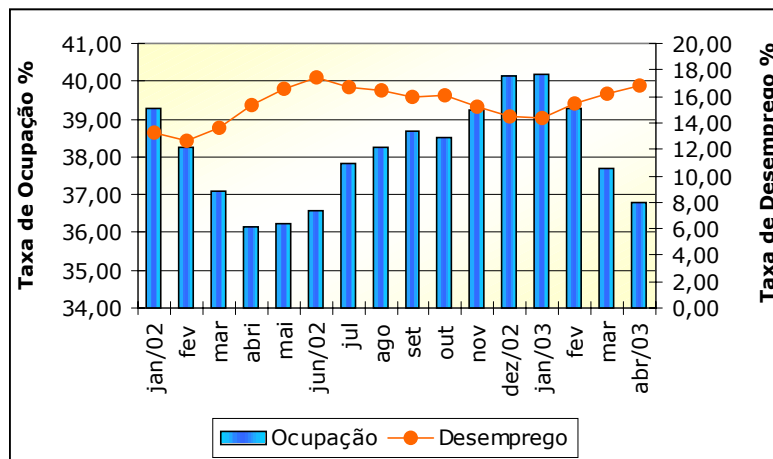
predominância de pessoas com 11 a 14 anos de estudo o que seria equivalente ao ensino médio. O percentual de pessoas com 15 anos ou mais de estudo restringe-se a 10% na Parangaba e 5% em Messejana.

c) Índices de desemprego e sua evolução

A evolução da taxa de desemprego e ocupação para Fortaleza, no período de janeiro a abril de 2003, seguiu o comportamento verificado no restante do país, ou seja, aumento da taxa de desemprego com respectiva redução no nível de ocupação. Este período é tipicamente sazonal para os primeiros meses do ano quando, em geral há uma dispensa maior de trabalhadores devido a um desaquecimento das atividades econômicas. Deve-se levar em consideração também, mais dois motivos além da questão sazonal: o primeiro, é o processo de mudança por que passa a estrutura do mercado de trabalho dado os novos paradigmas; o segundo, o reflexo da política macroeconômica até então. Em 2002 estes indicadores tiveram comportamento semelhante.

A taxa de desemprego aberto de Fortaleza evoluiu de 14,32% em janeiro para 16,87% em abril/2003. Esse acréscimo de 2,55% na taxa significou um aumento de 16.664 desempregados. Verificando o desemprego por subsetor de atividade constatou-se que todos vem evoluindo com taxas crescentes. A construção civil apresentou as maiores taxas seguida da indústria de transformação. A tabela 15, mostra as taxas de desemprego por subsetor de atividade.

GRÁFICO Nº 06
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
TAXA DE OCUPAÇÃO E DESEMPREGO - FORTALEZA/JAN./2002 A ABRIL/2003



FONTE: SINE/IDT

TABELA Nº 15
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
TAXA DE DESEMPREGO POR SUBSETOR DE ATIVIDADE
FORTALEZA - ABRIL/2003

SUBSETOR DE ATIVIDADE	MESES/2003			
	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.
Indústria de Transformação	10,60	12,04	13,59	14,62
Construção Civil	15,18	18,26	19,23	18,88
Comércio	11,61	12,23	12,36	13,17
Serviços	10,65	11,10	11,83	11,81

FONTE: SINE/IDT

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho – OIT- o desemprego jovem abrange os desempregados com idade de 15 a 24 anos enquanto o desemprego adulto aqueles com idade a partir dos 25 anos ou mais. Em Fortaleza, as taxas de desemprego jovem tem alcançado taxas crescentes e superiores a 25%. Já a taxa para os adultos , embora com o mesmo comportamento ascendente, registrou taxas menores variando no período entre 10 e 11%.

Em relação ao desemprego por gênero, este tem sido crescente para ambos os gêneros porém, mais intenso para o sexo feminino, que cada vez mais tenta ocupar espaço no mercado de trabalho.

As alegações com maiores percentuais para a dispensa dos trabalhadores, praticamente não sofreram nenhuma modificação. Porém, chama a atenção o crescimento do motivo de ordem pessoal que elevou-se de 14,59% em abril/02 para 20,17% em 2003 para o mesmo mês. Outro motivo que chama a atenção é a falência da empresa que em 2002 era de 9,31% enquanto que em 2003 foi de 11,07%.

TABELA Nº 16
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
CAUSAS DA DISPENSA DO TRABALHADOR
FORTALEZA – ABRIL/2003

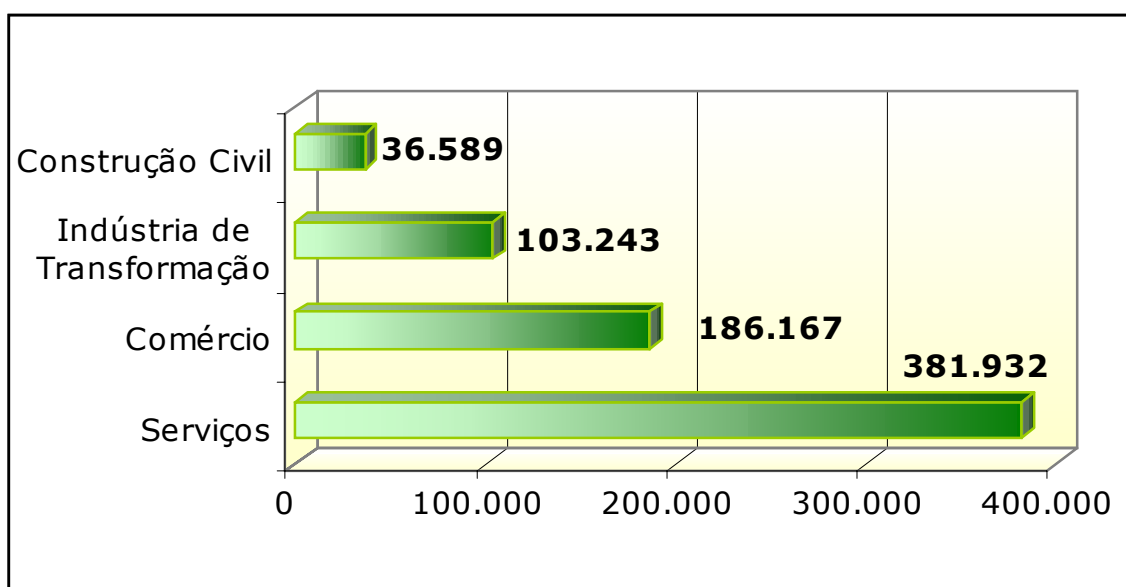
CAUSAS DA DISPENSA	2002	2003
Redução na produção, na atividade comercial ou nos serviços	10,87	10,30
Porque espera conseguir um outro trabalho com melhor remuneração e/ou melhores condições	7,05	6,09
Encerramento do período de experiência ou do trabalho	13,91	14,94
Por causa de conflitos pessoais e/ou funcionais com a empresa	6,66	6,18
Por participar do movimento sindical	0,10	0,09
Por motivo de ordem pessoal e/ou familiar	14,59	20,17
A empresa faliu	9,31	11,07
Não estava mais atendendo às atuais exigências da empresa	3,13	2,75
Por causa de acidentes de trabalho e/ou doenças ocupacionais	1,86	2,06
Foi demitido após retornar de férias, licença, etc.	2,06	1,20
Devido a uma redução geral no quadro de pessoal	20,47	19,14
Outros	9,99	6,01
TOTAL	100,00	100,00

FONTE: SINE/IDT

Com a elevação da taxa de desemprego é evidente uma queda no nível de ocupação como pode ser visto no gráfico Nº 06 acima. Em abril/2003 o número de trabalhadores que conseguiram colocação no mercado de trabalho foi de 749.768, o que resultou numa taxa de ocupação de 36,77%. Do total de trabalhadores ocupados, 372.560 estavam na informalidade, ou seja, 49,69%.

Embora com a diminuição das oportunidades de conseguir um vaga no mercado de trabalho, o setor de serviços é o que mais absorve mão-de-obra. Em abril/03 a taxa de ocupação deste setor foi de 50,94% vindo logo em seguida o setor do comércio com 24,83%. O gráfico 07 abaixo mostra a distribuição da ocupação da mão-de-obra por subsetor de atividade.

GRÁFICO Nº 07
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
NÚMERO DE PESSOAS OCUPADAS POR SUBSETOR DE ATIVIDADE FORTALEZA
– ABRIL/2003



FONTE: SINE/IDT

O nível de remuneração das pessoas ocupadas está concentrado basicamente em duas faixas rendimento em salários mínimo. Na primeira faixa encontram-se as pessoas que percebem uma remuneração de mais de $\frac{1}{2}$ salário até 1 (28,75%) enquanto a segunda faixa inclui as pessoas que ganham mais de 1 até 2 salários mínimo. Observe que quando comparamos a remuneração percebida entre os anos, houve um aumento das faixas sem remuneração de 0 até $\frac{1}{2}$ s.m. Por outro lado houve um redução das faixas salariais superiores que tem um maior nível de remuneração..

TABELA Nº 17
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
NÍVEL DE REMUNERAÇÃO DA ATIVIDADE PRINCIPAL DA POPULAÇÃO OCUPADA
FORTALEZA - MARÇO/2003

FAIXAS DE SALÁRIO(EM SM)	2002	2003
Sem Remuneração	1,86	2,31
0 -- ½	4,52	9,64
½ -- 1	20,8	28,75
1 -- 2	33,7	32,04
2 -- 3	12,28	9,87
3 -- 5	8,94	6,64
5 -- 10	5,22	2,68
> 10	1,97	0,62
Não Informou	10,71	7,45
TOTAL	100	100

FONTE: SINE/IDT

As informações a cerca dos indicadores sócio-econômicos dos bairros de Parangaba e Messejana apontam características que dão algumas referências importantes quanto algumas potencialidades e pontos fracos.

Em ambos os bairros a população é predominantemente jovem o que indica o grande potencial de mão-de-obra. A atenção quanto aos serviços de educação tradicional e profissionalizante e cultura constituem se em elementos que se colocam como prioritárias dentro desse aspecto.

Observa-se, também que os responsáveis por domicílios, quanto ao grau de instrução, se apresentam de forma concentrada nas faixas que possuem menos de oito anos de estudo, sendo que em Messejana (54,8%) essa concentração é maior que na Parangaba (42,6%). Esse

perfil acaba por refletir nos rendimentos das pessoas responsáveis pelos domicílios. Na Parangaba 35,53% desses percebem rendimentos abaixo de 2 salários mínimos, em Messejana o índice é de 42,5%. Apesar de ambos os bairros apresentarem perfis similares, percebe-se que Messejana apresenta-se em situação um pouco mais delicada. Esses dados reforçam as argumentações do parágrafo anterior quanto às ações de políticas que passem a influenciar estruturalmente na melhoria da renda das famílias desses bairros.

As condições de resposta dos bairros quanto à eficácia de políticas de desenvolvimento apresentam como pontos comuns a concentração das atividades econômicas no setor de comércio e serviços. Ambos os bairros apresentam facilidades quanto à acessibilidade e tiveram suas dinâmicas impulsionadas pelo esvaziamento do Centro da cidade de Fortaleza.

Se por um lado o bairro de Messejana apresenta indicadores menos favoráveis que a Parangaba, por outro, observa-se que sua posição estratégica lhe dá maiores possibilidades de melhorias. Dadas suas características de lugar central e o perfil dos municípios circunvizinhos, que apresentam um considerável potencial de consumo e que tem como Messejana como sua principal área exportadora de serviços e comércio, observa-se boas possibilidades de consolidação e expansão desse bairro como centralidade da área leste da Região Metropolitana de Fortaleza.

Já o bairro da Parangaba, que apresenta, em geral, melhor situação atual que Messejana (quanto aos índices apresentados nesse capítulo) tem, no município de Maracanaú, um elemento que inspira preocupação. Inicialmente deve-se atentar para o fato da acessibilidade que será criada entre esse município e a Parangaba quando se iniciar a operação do Metrofor nessa área. Dado o enorme potencial econômico de Maracanaú, observa-se o início do processo de instalação de equipamentos urbanos nesse município. Essa conjunção de melhoria de acesso e qualificação urbana de Maracanaú pode acabar por criar uma atração da população da Parangaba para realizar compras de bens e serviços nesse município. Isso diminui a possibilidade de internalização da renda dos moradores da Parangaba no bairro, via utilização de serviços e comércio disponibilizados no próprio bairro.

Cabe, então, saber quais ações devem ser tomadas em conjunto para esses bairros, e quais devem ser desenvolvidas de forma diferenciada.

2.4. EDUCAÇÃO

O município de Fortaleza tinha, em 2000, 2.334 estabelecimentos de ensino cobrindo os graus de escolaridade que vão até o nível médio (Tabela Nº 18). Desses 76% são estabelecimentos particulares, 11,5% são municipais, % são estaduais e 12,3% e apenas três estabelecimentos são federais. A maior concentração em números de estabelecimentos se dá no ensino infantil (43,32%) e fundamental (46,83%).

A rede de ensino com dependência administrativa municipal tinha no mesmo ano 269 estabelecimentos de ensino, sendo que 52,04% eram estabelecimentos destinados ao ensino fundamental e 47,58% para o ensino infantil. A Regional IV, da qual faz parte Parangaba, tinha em 1998 um total de 171 escolas enquanto a Regional VI, onde se insere o bairro de Messejana, tinha 203 estabelecimentos de ensino. Em ambas as Regionais, há uma predominância das escolas com dependência administrativa municipal em relação as escolas sob administração do estado. Em números absolutos as Regionais IV e VI tinham, respectivamente, 29 e 40 escolas.

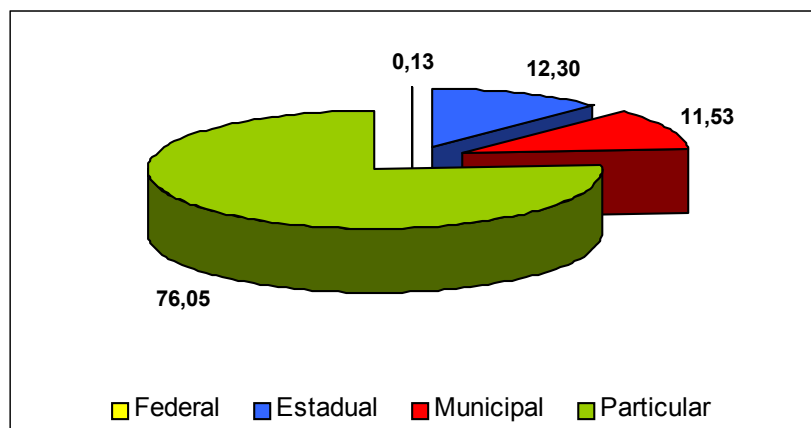
TABELA Nº 18
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS DE ENSINO POR DEPENDÊNCIA
ADMINISTRATIVA FORTALEZA / 2000

GRAU DE ESCOLARIDADE	ESTABELECIMENTOS DE ENSINO				
	Total	Federal	Estadual	Municipal	Particular
Infantil	1.011		6	128	877
Fundamental	1.093	1	182	140	770
Médio	230	2	99	1	128
TOTAL	2.334	3	287	269	1.775

FONTE: IPECE / ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARA-2001



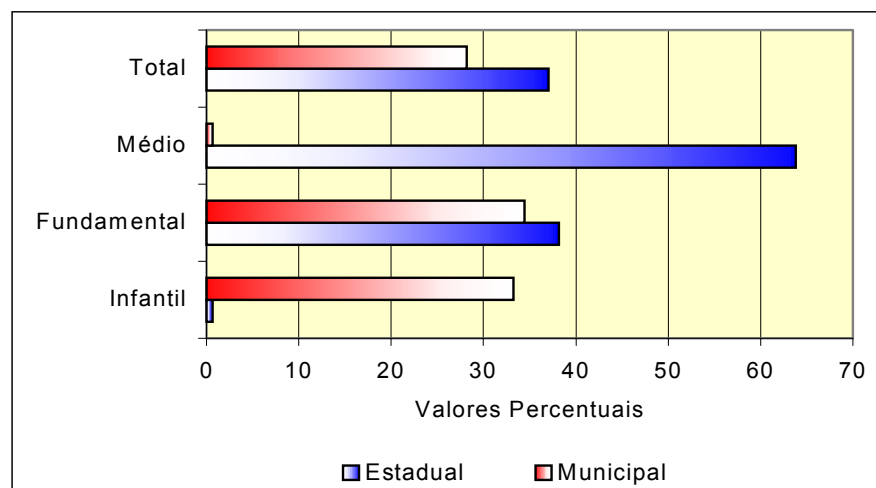
GRÁFICO Nº 8
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DISTRIBUIÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO POR DEPENDÊNCIA
ADMINISTRATIVA – FORTALEZA/2000



FONTE: IPECE – ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ – 2001

O total de matrículas iniciais mostra que há uma maior concentração de alunos no ensino fundamental (66,75%). Verificando o atendimento de matrícula por dependência administrativa notou-se que a rede estadual ainda tem um atendimento maior que a rede municipal, mesmo no ensino fundamental.

GRÁFICO Nº 9
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DISTRIBUIÇÃO DE MATRÍCULAS INICIAIS - FORTALEZA / 2000



FONTE: IPECE – ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ - 2001

Quanto ao ensino superior, Fortaleza possuía no 1º semestre de 1999, 38.942 alunos nas três universidades:

- Universidade Federal do Ceará - UFC, com 4 campi (Centro, Benfica, Porangabussu, Pici);
- Universidade Estadual do Ceará – UECE, com unidades no Centro, Vila União e *Campus* no Itaperi; e
- Universidade de Fortaleza - Fundação Edson Queiroz – Unifor, localizada no bairro Edson Queiroz.

Além das três universidades, Fortaleza ainda dispõem de outras instituições de ensino superior: Escola Superior de Computação, Faculdade de Administração e Pedagogia de Fortaleza, Faculdades Integradas do Ceará, Faculdade de Ciências Humanas de Fortaleza e a Escola Técnica Federal. No que se refere ao treinamento de mão-de-obra temos as unidades do SENAC e SENAI.

Quanto a disposição espacial das instituições de ensino, percebe-se a tendência de concentração dos estabelecimentos particulares de ensino superior na Regional II e no bairro Edson Queiroz, que se localiza na regional do bairro de Messejana. Já a Universidade Estadual tem sua maior unidade, o Campus do Itaperi, localizada próxima ao bairro da Parangaba.

Na Oficina de Planejamento de Messejana os estabelecimentos de ensino não foram lembrados pelos participantes como instituições que apresentassem destaques positivos ou negativos.

Já na oficina realizada no bairro da Parangaba fez-se referência a boa relação que a rede estadual tem com a comunidade, já as escolas municipais foram apontadas como ausentes, embora estivessem buscando maior proximidade. Apontou-se, também a falta de biblioteca e centro de pesquisa como uma deficiência, além de não existir facilidades quanto o acesso à internet. A falta de vagas na educação infantil também foi citada.

2.5. SAÚDE

Fortaleza foi uma das primeiras capitais a municipalizar as ações de saúde, desde o início da década de 90.

Apesar de, nos últimos anos, ter havido investimentos tanto com recursos do estado quanto do poder municipal, Fortaleza ainda apresenta um alta índice de mortalidade infantil. A tabela N° 19 apresenta as taxas de mortalidade ocorrida em Fortaleza para o ano de 2000. Chama atenção a causa de morte com menores de 1 ano de idade originadas no período pré-natal.

Na outra ponta da escala etária, pessoas com mais de 49 anos, é relevante o percentual de mortes cujas causas referem-se a doenças do aparelho respiratório e circulatório. Cabe aqui chamar a atenção do poder municipal para a questão de doenças que atingem de forma mais fatal a população que se encontra na terceira idade.

TABELA Nº 19
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
MORTALIDADE PROPORCIONAL (%) POR FAIXA ETÁRIA SEGUNDO GRUPO DE CAUSAS - CID10
FORTALEZA/2000

GRUPO DE CAUSAS	MENOR 1	1 A 4	5 A 9	10 A 14	15 A 19	20 A 49	50 A 64	65 E MAIS	TOTAL
I. Algumas doenças infecciosas e parasitárias	8.8	12.1	10.7	1.7	2.7	8.1	5.5	3.0	5.3
II. Neoplasias (tumores)	0.4	9.5	14.3	15.3	4.9	14.2	28.8	19.9	17.7
IX. Doenças do aparelho circulatório	0.6	7.8	3.6	10.2	4.0	12.7	30.6	41.1	27.3
X. Doenças do aparelho respiratório	8.0	26.7	12.5	6.8	4.4	5.4	8.0	15.9	11.2
XVI. Algumas infecções originadas no período pre-natal	63.4	-	-	-	-	-	-	-	5.7
XX. Causas externas de morbidade e mortalidade	1.2	19.0	33.9	54.2	73.9	44.8	9.1	2.6	15.8
Demais causas definidas	17.6	25.0	25.0	11.9	10.2	14.8	18.0	17.4	17.0
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE / SIM

Este índice vem em processo de queda em decorrência do controle das doenças imunopreveníveis (através de vacinas e vigilância à saúde), com a atuação dos agentes comunitários de saúde, voltados para a promoção da saúde das famílias e do manuseio adequado das doenças diarreicas e infecções respiratórias agudas (IRAs).

TABELA Nº 20
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
IMUNIZAÇÕES - COBERTURA VACINAL (%) POR TIPO DE IMUNOBIOLOGICO MENORES
DE 1 ANO - FORTALEZA

IMUNOBIOLOGICOS	1998	1999	2000	2001	2002
Contra pólio	98,9	99,5	111,9	109,2	100,1
Contra sarampo	116,7	120,1	143,2	116	106,6
DTP (tríplice bacteriana)	96,5	93,6	103,9	103,7	32,6
Tetavalente	-	-	-	-	63,1
BCG	136,7	136,3	150,7	138,7	132,6
Contra hepatite B	3,5	91,1	106,2	105,9	95,3
Contra febre amarela	0	17,7	29	5,9	2,8
Hib (Haemophilus influenzae tipo b)	-	22	84,3	106,8	27,4
Contra pólio (campanha)	200,3	206,8	-	-	-
Contra pólio (campanha 1º etapa)	-	-	108,9	107,9	106,3
Contra pólio (campanha 2º etapa)	-	-	107,9	104,2	108,6

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE - SI/PNIS

De acordo com os dados da Secretaria da Saúde do Estado e da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – DMTS, Fortaleza possuía, em 1998, uma infra-estrutura física de saúde composta de 313 unidades, distribuídas entre hospitais, institutos, clínicas, postos de saúde, centros de saúde e laboratórios de análises clínicas e patológicas. Pelos dados do IPECE, Anuário Estatísticos do Ceará/2001, as unidades de saúde ligadas ao SUS (Sistema Único de Saúde), em 2000, eram as que se seguem: 72 ambulatórios, 2 unidades móvel, 76 unidades básicas de saúde, 14 unidades de saúde da família.

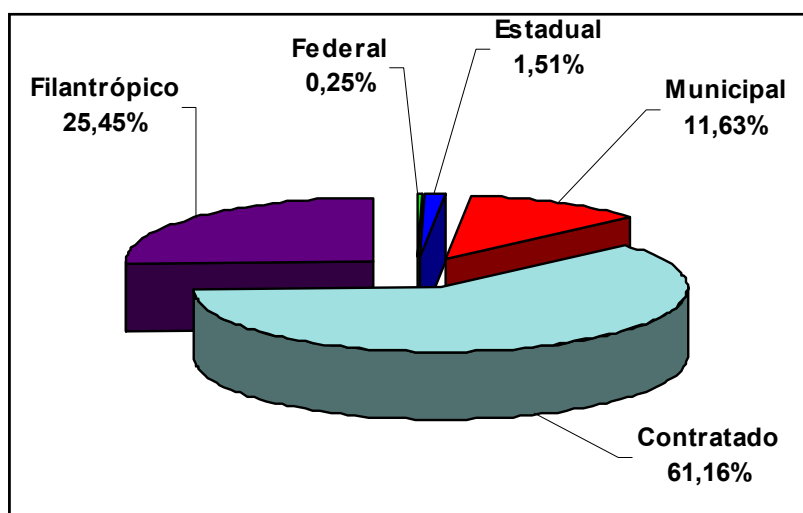
As unidades com leitos para internação, compostas por hospitais, clínicas e institutos, representam 24,6% do total, ou seja, 77 instituições. Deste total, apenas 26 (33,7%) não possuíam convênio com o Sistema Único de Saúde – SUS. A composição desta rede física hospitalar baseia-se essencialmente nas unidades privadas, que representam 68,8% do total. A participação

da rede pública (unidades municipais, estaduais e federais) no total de hospitais foi de 23,4% e as entidades filantrópicas correspondem a 6 unidades (7,8% do total).

Quanto à distribuição espacial da rede hospitalar pela área urbana de Fortaleza, verifica-se uma excessiva concentração nos bairros Centro e Aldeota, onde está localizada cerca de 36,4% da infra-estrutura física que permite internação. Assim, grande parte dos bairros (74,6%) não conta com nenhuma unidade para atendimento de urgência o que provoca um excesso de demanda dos demais bairros em relação aos equipamentos de saúde destes dois bairros.

Os demais equipamentos conveniados ao SUS são demandados fundamentalmente pela população carente. Formam o rol desses equipamentos centros de saúde, postos de saúde e postos de assistência médico-odontológico municipais e estaduais. Observa-se, também, a presença de serviços prestados pelos Sindicatos de Classe, além dos laboratórios de análises clínicas e patológicas com serviços contratados. Esses estabelecimentos estão distribuídos por 75 dos 114 bairros que compõem a cidade de Fortaleza.

GRÁFICO Nº 10
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
LEITOS EXISTENTES LIGADOS AO SUS POR TIPO DE PRESTADOR DE SERVIÇOS
FORTALEZA / 2000



FONTE: IPECE – ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ/2001

O bairro de Messejana conta com quatro hospitais: Hospital de Saúde Mental de Messejana, “Gonzaguinha”, Hospital de Messejana e “Frotinha”. Pelo levantamento do uso

institucional do solo, pode-se verificar que este bairro tem pouca oferta de serviços de saúde (ver mapa 24).

Quanto ao bairro da Parangaba, observa-se a presença de três hospitais: Hospital Psiquiátrico São Vicente de Paula, “Frotinha”, Instituto de Medicina Infantil. Além destes, há o “Desafio Jovem” que oferece tratamento e apoio a dependentes químicos. Quanto aos serviços de saúde, Parangaba tem uma oferta maior que Messejana (ver mapa 06).

Em ambos os bairros foram realizadas oficinas, onde foram feitos levantamentos de pontos positivos e negativos em alguns aspectos. No que se refere ao setor da saúde, em Messejana embora haja um bom serviço à comunidade, os participantes da oficina identificaram como ponto negativo a carência de pessoal e material hospitalar. Na Parangaba, os problemas identificados foram a falta de medicamentos, de médicos especialistas, postos de saúde e a lotação do “Frotinha”, dada a insuficiência do número de leitos.

2.6. CULTURA E LAZER

O município de Fortaleza é conhecido Brasil afora e até internacionalmente com alguns adjetivos bastantes peculiares: a cidade com a segunda-feira mais animada do mundo, a capital do humor, a cidade da quinta do caranguejo. Fora estes adjetivos, Fortaleza é a porta de entrada para o turismo do estado, oferecendo diversas opções de lazer e cultura para seus habitantes e visitantes.

A maioria das opções de lazer e cultura da capital cearense concentram-se principalmente na orla marítima e adjacências, onde encontra-se um grande número de equipamentos voltados para tais atividades. Além disso, Fortaleza oferece à seus habitantes e turistas as praias da Abreulândia, Barra do Ceará, Formoso, Iracema, Meireles, Mucuripe, Futuro e Sabiaguaba.

Observa-se a existência da seguinte rede de equipamentos culturais: Museu do Ceará, MAUC-Museu de Arte da UFC, cinemas de arte, teatros, com destaque para o Teatro José de Alencar e São José que são os mais antigos, galerias de artes, bibliotecas, os parques Adahil Barreto e Cocó, os pólos de lazer Barra do Ceará, Monte Castelo, Parangaba e Volta da Jurema, onde às pessoas podem usufruir de áreas verdes, quadras esportivas, bares, restaurantes, parques infantis, dentre outros.

São destaques dois centros culturais: o Centro Dragão do Mar e Arte e Cultura e o Centro Cultural Banco do Nordeste. No Dragão do Mar, como é popularmente chamado, temos um conjunto de equipamentos de lazer e cultura: teatro, cinema, bares e restaurantes, anfiteatro,

museu e o planetário. O Centro Cultural Banco do Nordeste oferece teatro, sala de exposições, curso de apreciação de arte além de apresentações audiovisuais. Esse Centro Cultural dispõe ainda de uma biblioteca com um bom acervo e acesso a *internet*.

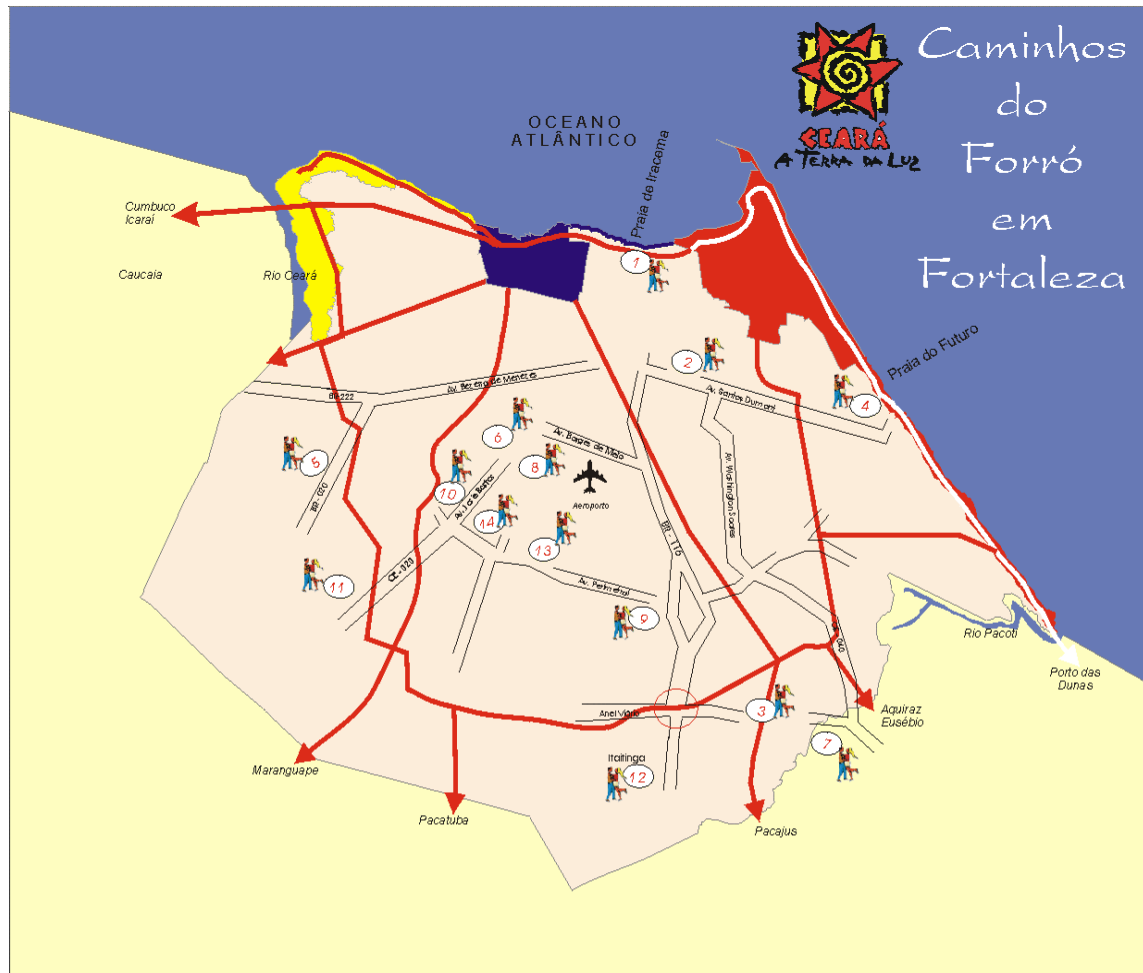
Fortaleza dispõe para a prática de esportes aéreos, o Aeroclub do Ceará e o Aeroleve Clube do Ceará Aviação Desportiva, que nos fins de semana promovem passeios turísticos sobre a cidade. Dispõe também de passeios marítimos pela orla e pontos para mergulho submarino.

O Teatro José de Alencar, além de sua programação principal com musicais e peças teatrais locais e nacionais, desenvolve outras programações paralelas em seu anexo e no seus jardins. No anexo, o *Bureau* de Artes Cênicas do Ceará, desenvolve atividades de direção, produção, assessoria e pesquisa no campo cultural.

Para quem gosta de apreciar um bom forró, a cidade oferece inúmeras opções de segunda a segunda.

Pelo exposto pode-se ver que Fortaleza tem um amplo leque de opções de lazer e cultura a disposição de seus habitantes e visitantes. Contudo, é patente a concentração dos equipamentos nas áreas da Regional II.

Observa-se, portanto, a falta de uma política de cultura e lazer que tenha como foco as comunidades dos bairros fora da centralidade de Fortaleza. Cabe aqui lembrar a imensa população jovem que reside nos bairros da Messejana e Parangaba. Nas oficinas realizadas foram identificados como pontos negativos, a inexistência de estímulo para a criação um roteiro turístico (em Messejana), já que o bairro é o berço de José de Alencar, falta de espaços para realização de eventos esportivos e culturais, falta de biblioteca e a inexistência de um centro digital com acesso a *internet*.



1 - Pirata Bar (Segundas) Fone: (085) 219.8030
 Rua dos Tabajaras, 325 - Praia de Iracema

2 - Oásis (Terças e Quintas) Fone: 234.4970
 Av. Santos Dumont, 606 - Papicú

3 - Clube do Vaqueiro (Quartas e Sábados) Fone: 278.2000
 IV Anel Viário, Eusébio

4 - Chico do Caranguejo (Quintas) Fone: 234.6425
 Av. Zezé Diogo, 4930 - Praia do Futuro

5 - Parque do Vaqueiro (Sextas) Fone: (085) 296.1159
 BR - 020, Km 10 - Caucaia

6 - Metrôpole Show (Sextas) Fone: (085) 292.9393
 Av. José Bastos, 3200 - Parangaba

7 - Forró dos Três Amores (Sábados) Fone: (085) 260.1603
 Estrada do Camará, km 03 - Eusébio

8 - Mansão do Forró (Sábados) Fone: (085) 225.3292
 Av. José Bastos, 3202

9 - Pau de Arara (Sábados) Fone: (085) 2293414
 BR - 116, Km 09 - Messejana

10 - Vila Forró (Sábados) Fone: (085) 292.0214
 Rua Augusto dos Anjcs, 2330 - Bom Sucesso

11 - Sítio Siqueira Clube (Domingos) Fone: (085) 498.1296
 Rua Adalberto Málveira, 230 - Siqueira

12 - Cajueiro Drinks (Domingos) Fone: (085) 275.482
 Rua Geraldo Batista, S/N - Itratinga

13 - Brisa do Lago (Domingos) Fone: (085) 296.3491
 Rua do Clube, 340 - Mandubim

14 - Palácio do Forró Fone: (085) 225.5293
 Av. José Bastos, 2930 - Parangaba

Centro de Fortaleza

Área de Concentração das Barracas de Praia



QUADRO Nº 03
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
MONUMENTOS HISTÓRICOS TOMBADOS / FORTALEZA – 2001

Monumentos
- Antiga Escola Normal (atual sede do IPHAN)
- Assembléia Provincial (Museu do Ceará)
- Banco Frota Gentil (Banco Banorte S/A)
- Cadeia Pública (Centro de Turismo)
- Casa José de Alencar
- Casa de Thomás Pompeu
- Cine São Luiz
- Estação João Felipe
- Restaurante Estoril
- Farol do Mucuripe (Museu de Fortaleza)
- Igreja do Rosário
- Palacete Carvalho Mota (Museu das Secas/DNOCS)
- Palacete Ceará (Caixa Econômica Federal)
- Palácio da Luz (Academia Cearense de Letras)
- Passeio Público
- Praça General Tibúrcio (Praça dos Leões)
- Secretaria da Fazenda
- Sociedade União Cearense (antiga SUCAP/COELCE)
- Solar Fernandes Vieira (Arquivo Público)
- Teatro José de Alencar
- Capela de Santa Terezinha
- Teatro São José
- Área do Entorno do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (1)

FONTE: IPECE / ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARA-2001

3. ASPECTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS DE PARANGABA E MESSEJANA



FIGURA 04 - FOTOGRAFIA AÉREA DO BAIRRO DE PARANGABA

3.1. PARANGABA

3.1.1 Aspectos fisiográficos

O bairro está localizado na região sudoeste do município de Fortaleza, com uma área de aproximadamente 407ha, distando cerca de 6,5km do centro antigo de Fortaleza e 10km de Messejana.

O perímetro de Parangaba se inicia na confluência da Av. José Bastos com a Av. Carneiro de Mendonça, segue por essa avenida, no sentido leste, até encontrar a Via Férrea Fortaleza / Baturité, segue pôr essa via férrea, no sentido sul, até encontrar a Via Férrea Parangaba / Mucuripe, segue por essa via férrea, no sentido leste, até encontrar a Rua Júlio Verne, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Rua Outono, segue por essa rua e depois passa pela Rua Hercules, no sentido sul, até encontrar a Rua Cônego Lima Sucupira, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Rua Gov. João Carlos, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Av. Dedé Brasil, segue por essa avenida, no sentido oeste, até encontrar a Rua Casimiro de Abreu, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Rua Antônio Bandeira, segue por essa rua, no sentido oeste, até encontrar a Av. Godofredo Maciel, segue por essa avenida, no sentido sul, até encontrar a Lagoa de Maraponga, segue pelo eixo dessa lagoa e depois pela reta imaginária que é prolongamento da Rua D. Henrique, no sentido oeste, até encontrar a Via Férrea Fortaleza / Baturité, segue por essa via férrea, no sentido norte, até encontrar a Rua Nereu Ramos, segue por essa rua, no sentido oeste, até encontrar a Av. Augusto dos Anjos, segue por essa avenida e depois pela Av. José Bastos, no sentido norte, até o ponto inicial.

3.1.2. Aspectos históricos, formação e evolução urbana

De acordo com Marlio Falcão (in: *Fortaleza em Preto e Branco*, Fortaleza, IPLANCE, 1996), o bairro teve origem em uma antiga aldeia de índios dirigida pelos jesuítas, recebendo a denominação portuguesa de *Arronches*, após ser elevada à categoria de vila em 1759. Tornou-se distrito de Fortaleza através da Lei N.º 2455, de 30 de outubro de 1926.

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).

A ocupação do bairro remete à história das vias de penetração de Fortaleza para o interior do Estado. A primeira, a estrada de Arronches - atualmente Av. João Pessoa – partia do

Centro em direção a Maranguape, passando pelas chácaras do Benfica. A segunda foi a Via Férrea que, trazendo o algodão interiorano, fez surgir edificações fabris que delimitaram os contornos gerais do núcleo de povoamento central, cujo esquema colonial reproduz a implantação central da Igreja e da praça, ambas voltadas para a Lagoa, à época, fonte de abastecimento, pesca, banho dos animais e lazer dos habitantes. Historicamente, essas edificações constituem, juntamente com a Estação Ferroviária e a Fábrica de Mineração Chaves, o acervo arquitetônico de relevância do bairro em melhores condições físicas, já que o casario circundante à Igreja e construído ao longo das estradas, encontra-se em franco processo de degradação, assim como dois importantes marcos, a Usina Everest e o Bar Avião, mais recentes.

Em 1º de julho de 1873 foram assentados os primeiros trilhos na cidade, permitindo que em agosto desse ano a Locomotiva Fortaleza já estivesse andando sobre eles. O primeiro trecho entre Fortaleza e Arronches, hoje Parangaba, foi concluído em 14 de setembro de 1873, sendo oficialmente inaugurado em 29 de novembro. A ferrovia assumiu um papel fundamental no processo de ocupação do espaço da cidade, a partir das relações mantidas entre Fortaleza e o interior do Estado.

As vias de acesso orientaram e dimensionaram a ocupação de Fortaleza. À proporção que aumentava a população da cidade, novos bairros iam surgindo ao logo delas, principalmente das ferrovias.

O processo de expansão urbana da cidade acarretou impactos visualizados no meio físico. Áreas anteriormente ocupadas por extensas faixas de dunas hoje apresentam dunas menores e isoladas, assim como as lagoas, antes mais numerosas, hoje se encontram aterradas ou reduzidas, por ações da construção civil. Durante este processo as populações de baixa renda, por sua vez, foram se dirigindo no sentido sudoeste da Cidade, tendo sido esta zona paulatinamente incorporada através da construção de conjuntos habitacionais, já a partir dos anos 60.

Nas décadas de 80 e 90 do século XX, consolidou-se a tendência de urbanização expansionista que espalhou população e atividades em todas as direções do território urbano e teve por conseqüência alguns fenômenos, como a divisão da cidade em duas áreas: uma *pobre* (oeste) e outra *rica* (leste), tomando-se como referência de localização a zona central de Fortaleza.

3.1.3. Funções na cidade, conexões municipais e metropolitanas

A principal função que o bairro de Parangaba desempenha no contexto da cidade de Fortaleza é a de grande articulação urbana, devido à sua localização estratégica, situada entre o

Sul e o Centro, entre o Leste e o Oeste, e à grande quantidade de vias que lá se encontram ou dele partem.

As conexões deste bairro com os diversos setores da cidade e com os municípios vizinhos da Região Metropolitana, como Maranguape, Pacatuba e Maracanaú (onde está localizado o maior número de equipamentos industriais do Estado), ocorrem através do sistema de vias, de dois terminais de ônibus (Lagoa e Parangaba), do sistema de trens urbanos existente e do ramal ferroviário de carga que segue até o Porto do Mucuripe. O bairro abrigará uma das estações intermodais do futuro sistema metroviário (METROFOR), tornando mais acessível as ligações com Maracanaú e o Centro (através da Linha Sul), e Caucaia (através da Linha Oeste).

3.1.4. Espaço natural

O destaque maior é para o grande recurso hídrico, localizado no setor norte, conferindo uma presença marcante no bairro. A lagoa de Parangaba e seu parque apresentam-se como recursos ambientais de forte conteúdo paisagístico, apesar de hoje estarem poluídos, devido à má utilização por parte da população usuária (ver mapa 02).



FOTO 1 E 2 – VISTA DA LAGOA DE PARANGABA

O nível de arborização pública é muito baixo, com grande parte da vegetação concentrada ao noroeste da lagoa. Em compensação encontram-se ainda generosas áreas verdes em propriedades privadas.

3.1.5. Parcelamento, uso e ocupação do solo

Existe uma certa regularidade, com relação ao tamanho dos lotes, no parcelamento do solo. A via férrea e as principais avenidas que cortam o bairro (Av. Gen. Osório de Paiva, Rua

Cônego de Castro, Av. Godofredo Maciel e Av. Paranjana) setorizam os espaços formando malhas ortogonais entre elas.

A área que mais sofreu alterações em termos de parcelamento está situada no setor leste, entre a Rua Júlio Verne e a Av. Paranjana, aonde hoje encontram-se lotes pequenos, com residências unifamiliares, provenientes do parcelamento de alguns terrenos, antes desocupados.

Parangaba é um bairro com características horizontais, apresentando uma pequena verticalização incipiente de edifícios residenciais, não havendo registros de edifícios comerciais em altura. O uso do solo é predominantemente residencial unifamiliar (ver mapa 03). A maior parte das edificações multifamiliares segue gabarito por volta dos quatro pavimentos. O uso residencial unifamiliar misto encontra-se bastante presente em diversos locais do bairro, principalmente em seu núcleo central, nas proximidades da Igreja Matriz (ver mapa 04). O mesmo acontece com o uso comercial do solo, com maior incidência no núcleo central e nas principais vias, tais como Av. General Osório de Paiva, Av. Godofredo Maciel, Rua Germano Frank, Rua Nereu Ramos, Av. Augusto dos Anjos e Rua Prof. Gomes Brasil, predominando os comércios varejista e atacadista. Observou-se uma especialização do comércio relacionado à veículos (lojas de autopeças, sucatas, borracharias) ao longo da Av. José Bastos (ver mapa 05).

Os serviços que mais se destacam, em termos de quantidade ofertada, são os de oficinas e especiais, além dos serviços de saúde (hospitais), educação (escolas, creches, orfanato), alimentação e lazer. Os serviços bancários e os de utilidade pública são reduzidos e se localizam, em sua maioria, na área central (ver mapas 06 e 07).

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. Apresenta um enorme potencial paisagístico para este bairro, porém encontra-se bastante deteriorada pelo acúmulo de lixo em suas margens e o esgoto clandestino que se dirige à ela. Dentro da área de preservação da lagoa ainda existem edificações que não foram indenizadas e retiradas e que, além de causarem impacto sobre o meio ambiental, ainda escondem as boas visuais que se poderia ter da paisagem. Constatou-se, ainda, a existência de casas construídas inclusive entre o calçadão que circunda a lagoa e o recurso hídrico propriamente dito, quase dentro da d'água.



FOTO 3 – LOCAL DA FEIRA DE PASSÁROS E AUTOMÓVEIS



FOTO 4 – CONDOMÍNIO RESIDENCIAL MULTI FAMILIAR

O bairro apresenta uma grande quantidade de áreas vazias, quase todas de grande porte e localizadas em áreas próximas à linha férrea, com relativa proximidade espacial (ver mapa 03).

Durante a realização da oficina de planejamento, com a participação de alguns moradores e representantes do bairro, foram comentadas as questões da inexistência de um espaço dedicado à venda de artesanato local e a sub-utilização de espaços no terminal de ônibus da Parangaba.

O número de domicílios em situação de abandono também tem crescido, especialmente aqueles remanescentes das primeiras ocupações.



FOTO 5 – PRÉDIO ABANDONADO



FOTO 6 – OCUPAÇÃO IRREGULAR NAS MARGENS DA LAGOA

A habitação é um dos componentes responsáveis pela evolução na estrutura urbana, envolvendo as atividades de trabalho, transporte, serviços públicos e o lazer. O problema da habitação não se relaciona apenas com a carência de moradias, é também um problema social, econômico e político.

O bairro de Parangaba apresenta um número bastante reduzido de favelas e ocupações subnormais. Durante a realização do levantamento de uso do solo, constatou-se a presença de apenas duas favelas: uma localizada na margem leste da lagoa e a outra próxima à via férrea, entre as Rua Cônego de Castro e a Av. Godofredo Maciel. No setor leste encontram-se três áreas que estão sendo alvo de mutirões para a construção de residências.

O patrimônio arquitetônico encontrado no núcleo central apresenta grande potencial para preservação da área, assim como o Bar Avião (onde hoje funciona uma oficina de automóveis) e a antiga Usina Everest (abandonada). A Av. João Pessoa é classificada pela Fundação Cultural como via com potencial de tombamento.



FOTO 7 – BAR AVIÃO



FOTO 8 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGABA

Parangaba possui uma quantidade muito pequena e mal distribuída de áreas verdes de domínio público. Exceto o núcleo formado pelo Pólo de Lazer da Lagoa de Parangaba, Praça dos Caboclos, Ginásio Esportivo e a Igreja e Praça da Matriz, o restante do bairro quase não apresenta praças. Tanto a Praça dos Caboclos quanto a Praça da Matriz tem freqüência bastante regular, mas tem suas áreas físicas bastante reduzidas em função das edificações que as ocupam.

A ocupação ocorre de forma mais adensada no setor sul, próximo à Rua Nereu Ramos, em parte por ocasião de um grande condomínio residencial multifamiliar que ali se estabeleceu, e

na favela próxima ao trilho. Em geral, as edificações possuem pequenos recuos frontais e ocupam quase a totalidade dos lotes, algumas deixando livres as áreas posteriores das casas, os chamados quintais.

3.1.6. Equipamentos

3.1.6.1. Equipamentos comunitários

A Igreja matriz e sua praça são equipamentos de referência no bairro, por sua localização e grau de importância histórica. Dentre as edificações relacionados à saúde, destacam-se: Hospital Frotinha de Parangaba, Instituto de Medicina Infantil, Hospital Psiquiátrico São Vicente de Paula, Hospital Menino Jesus e Desafio Jovem.



FOTO 09 – IGREJA MATRIZ



FOTO 10 – PRAÇA DA IGREJA MATRIZ

O bairro apresenta diversos equipamentos relacionados a transporte como os terminais de ônibus da lagoa e de Parangaba e as estações ferroviárias de Parangaba e Vila Peri. Existe também uma boa quantidade de equipamentos educacionais como o Colégio Evolutivo, a Escola Estadual Eudoro Corrêa e o Abrigo tia Júlia, para crianças abandonadas.



FOTO 11 – TERMINAL DE PARANGABA



FOTO 12 – HOSPITAL FROTINHA DE PARANGABA

Percebe-se, ainda, uma variedade de equipamentos religiosos (templos, igrejas, seminário e casas de oração) e alguns equipamentos de lazer e entretenimento, tais como o ginásio esportivo e a Praça dos Caboclos, construídos recentemente na margem sul da lagoa, e o Sesi de Parangaba, localizado na Av. João Pessoa. Existem, ainda, as casas de *shows* Mansão do Forró, na Av. José Bastos, e Metrôpole, em frente à primeira, porém fora do bairro.



FOTO 13 – PRAÇA DOS CABOCLOS



FOTO 14 – GINÁSIO POLIESPORTIVO

Dentre os equipamentos destinados ao comércio o que mais se destaca é o supermercado Pinheiro, na Av. Godofredo Maciel.

O cemitério encontra-se bem próximo ao núcleo central, apesar de ser classificado como atividade insalubre.

Das indústrias em funcionamento tem-se a Fábrica de Mineração Chaves como uma referência no bairro, devido à enorme área que ocupa na frente do terminal de Parangaba, apesar de não ser visível para a rua e ainda ser apontada como atividade poluidora (ver mapa 08).

O Pólo de Lazer da Lagoa de Parangaba, construído no início dos anos 80 pela Prefeitura de Fortaleza, do século passado, era a principal área de lazer do bairro e região. No entanto, o abandono pelo poder público provocou sua degradação, sendo hoje ocupado pela Feira de Carros Usados, fato que torna esta ocupação um dos exemplos de apropriação do espaço público de forma privada. Nos anos 90, o Governo do Estado com o objetivo de demarcar a área de preservação ambiental da Lagoa, realizou obras de urbanização tornando aberturas viárias e da conclusão do calçadão, mas sem melhorias significativas em iluminação, arborização e equipamentos urbanos, por exemplo. Os poucos equipamentos esportivos existentes ao ar livre ainda são da primeira urbanização e dividem espaço com a feira e casas noturnas improvisadas nos quiosques originais.



FOTO 15 – MARGENS DA LAGOA



FOTO 16 – LAZER NAS MARGENS DA LAGOA

3.1.6.2. Equipamentos urbanos

a) Abastecimento de água

Segundo dados do IBGE (censo 2000) 81,8% dos domicílios de Parangaba possuem ligação, em pelo menos um cômodo, com a rede de abastecimento d'água da cidade e 16,6% possuem poços ou nascentes na propriedade (ver Quadro N° 04 e mapa 09).

QUADRO N° 04
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO PARANGABA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR FORMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA			
Rede geral	Total	5.743	81,8%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	5.597	79,8%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	146	2,1%
Poço ou nascente (na propriedade)	Total	1.165	16,6%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	900	12,8%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	33	0,5%
	Não canalizada	232	3,3%
Outra	Total	110	1,6%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	21	0,3%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	3	0,0%
	Não canalizada	86	1,2%
TOTAL		7.018	100,0%

FONTE FIBGE/2000

b) Esgotamento sanitário

Conforme dados observados na tabela do IBGE (senso 2000), 99,3% dos domicílios possuem banheiro ou sanitário, sendo que somente 21,9% são atendidos pela rede geral de esgoto e 49,5% possuem fossa séptica (ver Quadro N°05).

O setor que recebe melhor atendimento quanto à rede de esgoto está situado a sudoeste da lagoa de Parangaba (ver mapa 10).

Os projetos existentes de esgotamento sanitário do município de Fortaleza foram elaborados e implantados gradativamente. Parangaba foi um dos bairros contemplados pelo Programa Sanefor, o terceiro bloco de projeto a ser executado na cidade, porém ainda é muito alto o grau de deficiência da rede de esgotamento sanitário no bairro.

QUADRO N° 05
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO PARANGABA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR EXISTÊNCIA DE BANHEIRO OU SANITÁRIO E TIPO DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO				
Tinham banheiro ou sanitário	Total		6.967	99,3%
	Tipo de esgotamento sanitário	Rede geral de esgoto ou pluvial	1.540	21,9%
		Fossa séptica	3.472	49,5%
		Fossa rudimentar	1.674	23,9%
		Vala	85	1,2%
		Rio, lago ou mar	83	1,2%
		Outro escoadouro	113	1,6%
Não tinham banheiro nem sanitário		51	0,7%	
TOTAL		7.018	100,0%	

FONTE FIBGE/2000

c) Coleta de lixo

A coleta de lixo do bairro atende 97,8% dos domicílios, sendo realizada em 90,9% por serviço de limpeza (ver Quadro 06 e mapa 11).

Em Fortaleza, a parcela referente ao lixo hospitalar é enviada diretamente para incineração. Este serviço é cobrado ao gerador, ao preço atual de R\$ 0,95 por kg de lixo incinerado.

QUADRO N° 06
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO PARANGABA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR DESTINO DO LIXO				
Destino do lixo	Coletado	Total	6.862	97,8%
		Por serviço de limpeza	6.378	90,9%
		Em caçamba de serviço de limpeza	484	6,9%
	Queimado (na propriedade)		19	0,3%
	Enterrado (na propriedade)		6	0,1%
	Jogado em terreno baldio ou logradouro		122	1,7%
	Jogado em rio, lago ou mar		1	0,0%
	Outro destino		8	0,1%
TOTAL			7.018	100,0%

FONTE FIBGE/2000

d) Energia

A energia elétrica de Fortaleza provém dos Complexos Hidrelétricos do Tucuruí e Paulo Afonso, e seu sistema se constitui de duas subestações da Companhia Hidrelétrica do São Francisco – CHESF e subestações da COELCE: Aldeota I e II, Barra do Ceará, Bom Sucesso, Dias Macedo, Água Fria, Messejana, Mondubim, Tauape, Maguari I e II, Passeio Público, Parangaba, Presidente Kennedy, Pici, Jurema, Mucuripe e Papicu.

Em Parangaba sente-se falta de uma iluminação adequada em todo o bairro, e principalmente no entorno da Lagoa, para que se possibilite seu uso noturno, além de proporcionar boas visuais do espelho d'água durante a noite.

3.1.7. Síntese dos recursos, das potencialidades e dos problemas do bairro sob o ponto de vista dos cidadãos

No dia 08 de julho de 2003, se realizou na Escola de Ensino Médio Eudoro Correia, no bairro da Parangaba, a oficina de planejamento, como parte integrante do PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE PARANGABA.

No início dos trabalhos foi feita a abertura pelo Secretário Interino da Regional IV, César Benevides e a apresentação dos dados sócio-econômicos do bairro por Luciano Guimarães. Em seguida, a moderadora Aparecida Façanha, expôs a metodologia a ser utilizada durante a oficina e os objetivos buscados: subsidiar a etapa de caracterização do PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DE PARANGABA (nesse momento, o representante da Secretaria de Planejamento afirmou que na verdade esse é um Estudo Sócio-econômico urbanístico e ambiental do bairro de Parangaba, considerando que já existe um Plano estratégico); detectar as potencialidades e problemas da comunidade. destacar as vantagens do planejamento participativo para o desenvolvimento local, integrado e sustentável.

A oficina contou com a participação de 37 pessoas, sendo que 23 pessoas estavam representando Associações Comunitárias, Instituições Sociais, Casa de Mediação, Ministério Público, Igreja Católica, Conselho Tutelar e Conselho Comunitário. As demais estavam representando a Secretaria Regional IV, nas áreas de Infra-Estrutura, Educação, Saúde, Assistência Social e Secretaria de Planejamento do Município.

Após discussão inicial, os grupos foram divididos em equipes que foram chamadas a pensar sobre os pontos fracos e fortes da realidade de Parangaba, nas dimensões sócio-cultural, economia e ambiente. Também foi pensada a dimensão político-institucional, com um mapa de relações das instituições sociais com a sociedade e o bairro e produzido um mapa falado de Parangaba.

As questões postas pelas equipes, no momento das apresentações, em cada uma das dimensões estão postas a seguir:

**QUADRO Nº 07
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DO BAIRRO DE PARANGABA**

DIMENSÃO SÓCIO-CULTURAL	
PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Equipamentos e efetivo da segurança pública insuficientes	Centro da Assistência à Criança (CROA)
Dificuldade de acesso e espaço físico limitado do CROA	Conselho de saúde com maior atuação
Falta de medicamentos, de médicos especialistas e postos de saúde	Algumas Escolas Públicas de qualidade
Número de leitos insuficiente / Lotação do Frotinha	Parceria do Distrito Modelo com a Casa de Mediação
Falta de Biblioteca	Juizado de pequenas causas
Falta de vagas na educação infantil	Desafio Jovem
Não incentivo à leitura	Ginásio Poliesportivo
Falta de um centro de pesquisa e Internet	Ministério Público
Falta de equipamentos culturais	
Perda das tradições	
Tomada dos espaços residenciais pelo comércio	
Mau uso do entorno do Bar Avião	
Venda de armas e comércio ilegal de carros na Feira de Carros/Pássaros	
Adolescente infratores nos sinais	
Drogas e alcoolismo	
Falta de policiamento para gangues e galeras	

- Continua

Continuação: 01

DIMENSÃO ECONÔMICA	
PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Localização inadequada de veículos na Lagoa	Vocação para serviços e comércio atacadista e varejista
Comércio de produtos ilegais	Esporte e lazer
Estrangulamento do sistema viário básico (avenidas)	Feira/comércio de veículos
Poluição da Lagoa	Feira de produtos varejistas
Desemprego- reduzida oportunidade/ falta de primeiro emprego para jovens/ baixa qualificação profissional	Estrutura de transporte ferroviário e terminais
Descaso aos pedestres	Recursos hídricos – presença da Lagoa
Pouca preocupação com os equipamentos públicos	Potencialidade para o turismo
Espaços de fábrica abandonadas	Atividade artesanal
Sub-utilização de espaços no terminal de ônibus de Parangaba	Espaço no terminal de ônibus
Comércio ambulante na Av. Osório de Paiva	
DIMENSÃO AMBIENTAL	
PROBLEMAS	POTENCIALIDADES
Má utilização da Lagoa	Lagoa da Parangaba
Feira dos carros/dos Pássaros - acúmulo de lixo	Ginásio poliesportivo
Falta de arborização	Praça dos Caboclos I e II
Poluição sonora no Terminal	Coleta sistemática de lixo
Falta de conscientização da comunidade	
Cartório na João Pessoa	
Poluição sonora e ambiental	
Ausência de saneamento	
Poluição da Lagoa e dos canais	
Riachos que deságuam na Lagoa	
Acúmulo de lixo	



FIGURA 05 - FOTOGRAFIA AÉREA DO BAIRRO DE MESSEJANA

3.2. MESSEJANA

3.2.1. Aspectos fisiográficos

O bairro está localizado na região sudeste do município de Fortaleza, com uma área de aproximadamente 607ha, distando cerca de 11km do centro antigo de Fortaleza e 10km de Parangaba.

O perímetro de Messejana se inicia na confluência da rodovia BR-116 com a Rua Madre Ana Couto, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Rua Alberto Torres, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Av. Frei Cirilo, segue por essa avenida, no sentido norte, até encontrar a Rua Inácio Vasconcelos, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Rua Fausto Aguiar, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Rua Homem de Melo, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Rua Tomás Ildfonso, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Rua Pedro Alcântara e Silva, segue por essa rua, no sentido leste, até encontrar a Av. Washington Soares, segue por essa avenida, passando pelo lado leste da rotatória, e depois pela Rua João Pereira, no sentido sul, até encontrar a Rua Manoel Castelo Branco, segue por essa rua, no sentido oeste, até encontrar a Rua I do Conjunto Residencial Bandeirante, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Rua Gurgel do Amaral, segue por essa rua, no sentido oeste, até encontrar a Rua José Cavalcante Sobrinho, segue por essa rua, no sentido sul, até encontrar a Rua Br. De Aquiraz, segue por essa rua, no sentido norte, até encontrar a Rua Oscar Leitão, segue por essa rua, no sentido oeste, até encontrar a Rua Guilherme Alencar, segue por essa rua, no sentido norte, até encontrar a Tv. Oliveira Chaves, segue por essa travessa, no sentido oeste, até encontrar a Rua Pe. Pedro de Alencar, na confluência com a estrada de Ancuri, segue por essa estrada, no sentido oeste, até encontrar a BR-116, segue por essa rodovia, no sentido norte, até o ponto inicial.

3.2.2. Aspectos históricos, formação e evolução urbana

Segundo Marlio Falcão (in: *Fortaleza em Preto e Branco*, Fortaleza, IPLANCE, 1996), a ocupação de Messejana está relacionada à existência da aldeia indígena denominada São Sebastião de Paupina ou Paupina, topônimo de origem indígena composto de PAV ou YPAB (lagoa) mais PINA (raspada), significando *lagoa sem vegetação* ou *lagoa limpa* devido à existência do recurso hídrico em destaque no local.

Para alguns, o topônimo *Mecejana* (grafia correta) é de origem lusitana, já que o Marquês de Pombal havia determinado, através da Carta Régia de 1758, que as aldeias com mais de 50 fogos (habitações) fossem elevadas à categoria de Vila com denominações de lugares de Portugal. De acordo com Orlando Bordoní (in: *A Língua Tupi na Geografia do Brasil*), o topônimo

vem da composição: ME ou MEE (acordar, despertar, olhar), mais ECE ou ESSE (por, por causa de), mais JANA ou JANAY (jandaia), significando *despertar por causa das jandaias*. Já no romance Iracema, o significado é de *lugar abandonado*, segundo José de Alencar.

A localidade recebeu a denominação de *Vila Nova Real de Mecejana da América*, após ser elevada à categoria de vila, em 1760. Posteriormente tornou-se distrito de Fortaleza através da Lei N.º 2445, de 30 de outubro de 1926. Com o passar dos tempos, a crescente ocupação da cidade, findou por transformá-lo em bairro.

Nos últimos anos acentuou-se a expansão dos serviços de infra-estrutura e do sistema viário no sentido sudeste e sudoeste da cidade. Esta região, que inclui Messejana, vem se mostrando atrativa para os segmentos de renda média e alta da população.

3.2.3. Funções na cidade, conexões municipais e metropolitanas

Apesar de apresentar feições de cidade do interior, Messejana exerce a importante função econômica de núcleo de comércio e serviços, atendendo não só à Regional VI como aos municípios vizinhos de Itaitinga, Eusébio e Aquiraz, cujos centros são frágeis como prestadores de serviços e pólos de atividades.

O mercado público e a feira-livre do bairro apresentam-se como equipamentos de abastecimento que atendem também aos municípios situados além do território metropolitano, pois integram uma rede de feiras relacionadas aos municípios de Quixadá e Pacajus, por exemplo.

3.2.4. Espaço natural

O grande recurso hídrico se destaca nas paisagens natural e construída do bairro. A lagoa de Messejana e seu parque, localizados no setor centro-oeste, juntamente com o Açude Danilo, no extremo sul, apresentam-se como recursos ambientais de grande potencial paisagístico (ver mapa 20).

A vegetação de médio e grande porte ainda é bastante percebida no bairro, concentrando-se nas propriedades privadas.



FOTO 17 E 18 – VISTA DA LAGOA DE MESSEJANA

3.2.5. Parcelamento, uso e ocupação do solo

Percebe-se uma uniformidade no parcelamento do solo de Messejana, através de uma leitura de sua malha ortogonal com lotes do mesmo porte, em sua maioria. O Conjunto Bandeirantes (setor sudeste) se destaca por apresentar um parcelamento com lotes menores, gerando maior adensamento populacional naquela área. Nas margens norte e oeste da lagoa as propriedades apresentam padrão diferenciado, destacando-se a existência de um grande sítio na margem oeste.

Afora o núcleo central, onde as edificações mais antigas circundam a Praça da Matriz e o Mercado, foram observados quatro modos principais de apropriação do espaço urbano em Messejana:

1. Ocupação mais rarefeita por residências de maior porte em áreas próximas aos principais recursos hídricos - Açude Danilo e Lagoa de Messejana, em suas margens Norte e Oeste;
2. Conjunto de casas térreas construídas em lote reduzido, a exemplo do Conj. Bandeirantes (setor sudeste), ocupando as quadras no tecido mais ortogonal;
3. Algumas unidades multifamiliares de gabarito até 4 pavimentos, construídas nas proximidades da Av. Frei Cirilo e da Rua Pe. Pedro Alencar;
4. Início de verticalização com maiores gabaritos em zona limite do bairro com o Parque Iracema³.

³ Apesar dessas novas construções em altura já tenham começado a aparecer, o perfil do bairro ainda é completamente horizontal.

Messejana apresenta um núcleo central bem definido, com concentração de usos comerciais, de serviço e institucionais, porém a predominância no bairro é de uso residencial unifamiliar (ver mapa 21). Existem duas áreas de maior concentração residencial, uma localizada ao centro-leste e outra à sudoeste. Longe das principais vias, as residências ocupam a quase totalidade dos lotes. Impressiona a quantidade de domicílios com uso misto que aparece no bairro, ocorrendo de forma mais intensa na região centro-leste. Outra situação recorrente são os condomínios multifamiliares, localizados próximo à lagoa e formados por conjuntos de vários blocos (ver mapa 22).

O comércio varejista tem as maiores concentrações no núcleo central do bairro e ao longo da Rua Doutor Joaquim Bento (ver mapa 23).

Os estabelecimentos atacadistas de maior porte situam-se na porção sul do território, mas não tem localização concentrada dentro dos limites do bairro. A concentração deste tipo de comércio que se visualiza ao longo da BR- 116 ocorre nos bairros Barroso e Cajazeiras.

Poucos foram os Centros Comerciais encontrados, o que sugere que não há tendências de implantação desse tipo de equipamento no Bairro. O fato de Messejana atrair consumidores de localidades como Aquiraz e Pacajus, pôr exemplo, de renda mais baixa, faz com que os estabelecimentos reproduzam o tipo de comércio mais parecido com o daquelas localidades, daí a existência de armazéns de cereais, de vestuário e mobiliário popular etc., que não são necessariamente o perfil de estabelecimentos como os Centros Comerciais.

A maior parte dos estabelecimentos comerciais de Messejana funciona normalmente aos domingos, aproveitando o grande fluxo de pessoas que circulam na região por ocasião da feira livre.



FOTO 19 – FEIRA DOMINICAL



**FOTO 20 – CONDOMÍNIO RESIDENCIAL
MULTIFAMILIAR**

Na categoria dos serviços, podemos localizar uma concentração de oficinas em um trecho da BR-116, em área próxima ao Terminal de Messejana, onde também aparecem alguns atacados (ver mapa 24) .

Os estabelecimentos relacionados ao serviço de alimentação e lazer são todos de pequeno porte e encontram-se espalhados pelo bairro. Os serviços bancários, por sua vez, estão concentrados no núcleo central do bairro, gerando problemas com espaços para estacionamento de veículos.

O serviço de saúde se concentra no Hospital de Saúde Mental e no Gonzaguinha, ambos na Av. Washington Soares, além dos hospitais que se encontram no limite do bairro, Frotinha e Hospital de Messejana. O que pode se verificar, do ponto de vista da localização, é que faltam equipamentos menores no interior do bairro.



FOTO 21 – HOSPITAL DE MESSEJANA

A atividade religiosa é bastante freqüente em Messejana, expressa através do número de edificações destinadas ao culto, principalmente situadas em zonas de predomínio residencial.

As atividades de cultura e lazer são escassas e acontecem em espaços bastante diminutos, como no caso dos dois estádios, além de não possuírem uma integração com as áreas verdes de domínio público.

Com relação aos usos associados ao transporte, destacamos a localização isolada do terminal de transporte em relação ao núcleo central existente, estando portanto, isolado dos usos institucionais e de comércio e serviço que caracterizam a centralidade de Messejana (ver mapa 25).

As atividades ligadas ao abastecimento são representadas pela feira dominical na praça do mercado, uma outra simultânea que acontece na praça do terminal de transporte e pelo próprio mercado de Messejana, apesar da deficiência de suas instalações.

Como atividade insalubre destacamos a existência do Cemitério de Messejana que, aliás, encontra-se saturado.

Foram localizadas poucas indústrias em Messejana e quase a totalidade é considerada adequada à região (ver mapa 26).

Em Messejana ainda é bastante expressiva a quantidade de terrenos não-ocupados ou sub-utilizados, sendo muitos deles, inclusive, de grande porte (ver mapa 21).

Atualmente se observa um processo de expansão dos serviços de infra-estrutura e do sistema viário no sentido sudeste da cidade. Essas ações propiciam a valorização do solo, tornando esta região atrativa para os segmentos de renda média e alta da população, os quais passaram a ocupar bairros como Cocó, Edson Queiroz, Messejana, Cidade dos Funcionários e Cambeba. São fatores de atração destacados a Universidade de Fortaleza e o 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 num intenso processo de diversificação de atividade e consolidação.

A maior parte das realizações em termos de habitação social não foi produzida no bairro de Messejana, mas em bairros próximos.

QUADRO N° 08
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
UNIDADES HABITACIONAIS CONSTRUÍDAS PELA COHAB, EM MUTIRÃO, NOS BAIRROS
DA GRANDE MESSEJANA – FORTALEZA - CEARÁ – 1998-2000.

CONJUNTO	BAIRRO	CONVÊNIO/ ENTIDADE	UNIDADES HABITACIONAIS			ANO
			Concluído	Em andamento	A Iniciar	
Barroso II	Barroso	A definir	-	-	77	1998
Barroso II	Barroso	N. S. da Consolação	115	-	-	1998
Barroso II	Barroso	Pantanal do Lagamar	30	-	20	1998
Barroso II	Barroso	Povo Unido	60	-	-	1998
Barroso II	Barroso	Regina de Fátima	30	-	20	1998
Parque S. Miguel	Messejana	A definir	-	-	162	1998
Sítio do Curió	Sítio Curió	A definir	300	-	-	1998
Sítio São José	Messejana	Sítio São José	103	-	-	1998
Barroso II	Barroso	Arco-Íris	117	-	113	2000
Barroso II	Barroso	Jangurussu	30	-	20	2000
Sítio Curió	Curió	Amigos Para Sempre	100	-	-	2000
Sítio Curió	Curió	N. S. das Dores	50	-	-	2000
Sítio Curió	Curió	José Casteliano	50	-	-	2000
Sítio Curió	Curió	Sonho Realizado	50	-	-	2000
Sítio Estrela	Barroso	Jangurussu/ Pantanal	207	-	220	2000
Sítio Estrela	Barroso	Família Carente	66	-	-	2000
Barroso II	Barroso	Parque Santa Cecília	30	-	-	2000
TOTAL			1338	-	632	

FONTE: SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA (SEINFRA).

NOTA: AS OBRAS CONCLUÍDAS EM 2000 FORAM TODAS INICIADAS EM 1999.

3.2.6. Equipamentos

3.2.6.1. Equipamentos comunitários

A Igreja matriz e sua praça constituem-se os equipamentos de referência do núcleo central. Dentre os principais equipamentos do bairro destacam-se: os Hospitais de Saúde Mental e Gonzaguinha (relacionados à saúde), as escolas Paulo Benevides e José de Alencar e o Liceu (relacionados à educação), o Parque da Lagoa, a praça Dep. Paulo Benevides, os estádios Murilo Borges e Salgado Gama Castelo, os clubes da Caixa e Casa de Shows Pau de Arara (relacionados ao lazer), o esquadrão de polícia montada da PM (relacionado à defesa e segurança) e o Terminal de Messejana (relacionado a transportes).



FOTO 22 – IGREJA MATRIZ DE MESSEJANA



FOTO 23 – PRAÇA DA IGREJA MATRIZ DE
MESSEJANA

O maior equipamento é o Parque da Lagoa de Messejana que, associado à Praça da Matriz e Igreja, se constitui no local prioritário de lazer do bairro. Construído recentemente, apresenta boa frequência, apesar da insegurança e da ausência de eventos culturais programados. As poucas praças existentes estão localizadas no setor sul e no núcleo central.

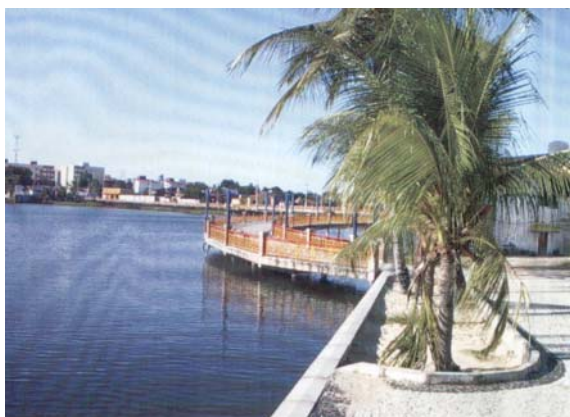


FOTO 24 E 25 – PARQUE DA LAGOA DE MESSEJANA

O cemitério, classificado como equipamento de atividade insalubre, encontra-se localizado no setor sul.

Os equipamentos de abastecimento e de comércio que se sobressaem são o Mercado e o Shopping Nordeste, respectivamente.



FOTO 26 - SHOPPING NORDESTE



FOTO 27 – PRAÇA DEP. PAULO BENEVIDES

3.2.6.2. Equipamentos urbanos

a) Abastecimento de água

O abastecimento de água por rede geral atende 94% dos domicílios permanentes de Messejana e 4,6% possuem poços ou nascentes em suas propriedades, conforme a Quadro Nº 09. O bairro encontra-se quase totalmente atendido pela rede (ver mapa 27).

QUADRO N° 09
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO MESSEJANA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR FORMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA			
Rede geral	Total	8.739	94,0%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	8.632	92,8%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	107	1,2%
Poço ou nascente (na propriedade)	Total	431	4,6%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	261	2,8%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	10	0,1%
	Não canalizada	160	1,7%
Outra	Total	131	1,4%
	Canalizada em pelo menos um cômodo	13	0,1%
	Canalizada só na propriedade ou terreno	2	0,0%
	Não canalizada	116	1,2%
TOTAL		9.301	100,0%

FONTE FIBGE/2000

b) Esgotamento sanitário

Segundo dados do IBGE (censo 2000) 99,2% dos domicílios possuem banheiro ou sanitário, sendo que somente 23% são atendidos pela rede geral de esgoto e 46,6% possuem fossa séptica (ver Quadro N° 10). Isso demonstra o quão deficitário é a rede de esgotamento sanitário no bairro (ver mapa 28).

QUADRO N° 10
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO MESSEJANA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR EXISTÊNCIA DE BANHEIRO OU SANITÁRIO E TIPO DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO				
Tinham banheiro ou sanitário	Total		9.228	99,2%
	Tipo de esgotamento sanitário	Rede geral de esgoto ou pluvial	2.138	23,0%
		Fossa séptica	4.334	46,6%
		Fossa rudimentar	2.681	28,8%
		Vala	17	0,2%
		Rio, lago ou mar	23	0,2%
		Outro escoadouro	35	0,4%
Não tinham banheiro nem sanitário		73	0,8%	
TOTAL		9.301	100,0%	

FONTE FIBGE/2000

c) Coleta de lixo

A coleta de lixo do bairro atende 98,8% dos domicílios, sendo realizada em 98,4% por serviço de limpeza (ver Quadro N° 11 e mapa 29).

Em Fortaleza, a parcela referente ao lixo hospitalar é enviada diretamente para incineração. Este serviço é cobrado ao gerador, ao preço atual de R\$ 0,95 por kg de lixo incinerado.



FOTO 28 - LIXO NA LAGOA DE MESSEJANA

QUADRO N° 11
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
BAIRRO MESSEJANA

DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR DESTINO DO LIXO				
Destino Do lixo	Coletado	Total	9.191	98,8%
		Por serviço de limpeza	9.155	98,4%
		Em caçamba de serviço de limpeza	36	0,4%
		Queimado (na propriedade)	29	0,3%
		Enterrado (na propriedade)	15	0,2%
		Jogado em terreno baldio ou logradouro	57	0,6%
		Jogado em rio, lago ou mar	4	0,0%
		Outro destino	5	0,1%
TOTAL			9.301	100,0%

FONTE FIBGE/2000

d) Energia

A energia elétrica de Fortaleza provém dos Complexos Hidrelétricos do Tucuruí e Paulo Afonso, e seu sistema se constitui de duas subestações da Companhia Hidrelétrica do São Francisco – CHESF e subestações da COELCE: Aldeota I e II, Barra do Ceará, Bom Sucesso, Dias Macedo, Água Fria, *Messejana*, Mondubim, Tauape, Maguari I e II, Passeio Público, Parangaba, Presidente Kennedy, Pici, Jurema, Mucuripe e Papicu.

3.2.7. Síntese dos recursos, das potencialidades e dos problemas do bairro sob o ponto de vista dos cidadãos

No dia 05 de agosto de 2003, foi realizada na Escola de Ensino Médio Angélica Gurgel, no bairro da Messejana, a oficina de planejamento, como parte integrante do ESTUDO SOCIOECONÔMICO, URBANÍSTICO E AMBIENTAL DOS BAIRROS DE PARANGABA E MESSEJANA.

O consultor Luciano Guimarães abriu a oficina explicando o objetivo da realização da oficina de planejamento estratégico participativo e sua importância para a formulação do Plano e para a definição das ações a serem desenvolvidas em Messejana que deve, antes de tudo, atender aos anseios da população residente e/ou daqueles que trabalham em Messejana.

Em seguida o representante da SEPLA, Paulo Lima, explicou que em 1992 foram selecionadas sete áreas de Fortaleza para que fossem realizados os Planos e que, diante da importância para o desenvolvimento da cidade dos bairros de Parangaba e Messejana, a Prefeitura decidiu iniciar aqui as atividades de formulação dos Planos, sendo que as outras áreas serão contempladas posteriormente.

Após a apresentação dos participantes, o representante da Consultoria fez uma rápida explanação sobre o conteúdo do Estudo, expondo aos presentes os principais dados obtidos com as pesquisas e estudos realizados e que permitiu aos participantes da oficina conhecerem um pouco mais da realidade do seu bairro. Foi ressaltado principalmente dados que pudessem contribuir para a identificação das principais questões que deveriam ser trabalhadas.

A oficina contou com a participação de 30 pessoas, entre membros da comunidade, representantes de diversas Instituições que atuam no bairro e representantes da Prefeitura Municipal de Fortaleza.

Após a elaboração e apresentação em plenária os grupos foram redistribuídos e elaboraram painéis sobre os problemas que o bairro enfrenta e as possíveis soluções para as dimensões sócio-culturais, econômicas e ambientais, representados no quadro abaixo.

QUADRO N° 12
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DO BAIRRO DE MESSEJANA

DIMENSÃO SÓCIO-CULTURAL	
PROBLEMAS	POSSIVEIS SOLUÇÕES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pouco apoio à cultura e não existe estímulo para a criação de um roteiro turístico de Messejana, mesmo o bairro sendo o berço de José de Alencar; ▪ Insuficiência de recursos financeiros para serem utilizados no resgate da história de Messejana; ▪ Atrações artísticas que não são identificadas culturalmente com os moradores residentes em Messejana; ▪ Faltam espaços para realização de eventos esportivos (pólos) e culturais; ▪ Pouco trabalho desenvolvido com os jovens; ▪ Foram extintos os projetos sócio-educativos para crianças e adolescentes no pólo (projetos efêmeros) ▪ A população não foi conscientizada para a importância dos equipamentos existentes no bairro. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Reestruturar o mercado de Messejana, transformando-o num espaço turístico;</i> ▪ Incentivar a cultura popular local ▪ Aparelhar as Secretarias Regionais com instrumentos eficazes e capazes de promover a cultura propriamente dita, observando as particularidades de cada bairro. ▪ Criar projetos que permitam a humanização das praças ▪ Democratização do Estádio Murilo Borges.
DIMENSÃO ECONÔMICA	
PROBLEMAS	POSSIVEIS SOLUÇÕES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Feira desorganizada; ▪ Lagoa: acesso difícil e problemas com segurança; ▪ Comércio: falta qualificação para os comerciários e comerciantes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Organizar a feira e criar setores por produto;</i> ▪ Incentivar a qualificação profissional ▪ Integração do terminal de Messejana com o terminal da Lagoa; ▪ Criar na lagoa um espaço para trabalhar a questão cultural; ▪ Aproveitar a vocação para o comércio existente em Messejana.

- Continua

Continuação: 01

DIMENSÃO AMBIENTAL	
PROBLEMAS	POSSÍVEIS SOLUÇÕES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transferência do Posto Quatro Rodas que polui a escola do entorno; ▪ Feira livre interfere no trânsito e no meio ambiente; ▪ Cemitério saturado; ▪ Shows no “Tremendão” poluem a lagoa; ▪ Falta de estação de tratamento nos condomínios poluem a lagoa; ▪ Descaso com a Lagoa Seca, gerado pela poluição (lixos, esgoto) poderá trazer conseqüências ambientais drásticas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Estação de tratamento dos Condomínios da Lagoa e Residencial de Messejana;</i> ▪ Transferência ou reforma da feira; ▪ Urbanização do Riacho Canaã; ▪ Recuperação da Lagoa Seca; ▪ Conclusão do projeto de urbanização do Riacho da Levada (Sítio São José); ▪ Proibição de shows no Tremendão; ▪ Transferência do Posto 4 Rodas; ▪ Ampliação ou transferência do Cemitério de Messejana; ▪ Despoluição da Lagoa de Messejana para o uso de esportes aquáticos e balneabilidade; ▪ Viabilização da pesca; ▪ Centro cultural anexo ao projeto urbanístico da lagoa de Messejana.

3.3. CIRCULAÇÃO URBANA, SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTES

3.3.1. Sistema Viário de Fortaleza

Os seis eixos viários estruturais da RMF (BR-222, BR-020, CE-065, CE-060, BR-116 e CE-040) têm seus prolongamentos no município de Fortaleza e continuidade em vias urbanas direcionadas para a área central, que apresentam intensa movimentação de tráfego.

O sistema viário de Fortaleza tem evoluído lentamente, em resposta ao crescimento das atividades residenciais e econômicas e às mudanças correspondentes nos fluxos de pedestres e veículos. O papel estruturante das ligações ferroviárias ao antigo centro e ao Porto de Mucuripe foi complementado, desde 1950, pelas principais rodovias, dando uma estrutura nitidamente radial ao sistema viário. As ligações entre o leste-oeste são deficientes, freqüentemente descontínuas. As vias radiais são congestionadas, como o são as ruas estreitas do antigo centro, do centro expandido e as vias de muitos dos outros bairros da cidade. A predominância das ligações radiais foi confirmada pelas pesquisas realizadas, em 1999, junto aos usuários do transporte.

Segundo a Classificação Viária da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDDU-FOR, as vias componentes do Sistema Viário estruturante da Cidade de Fortaleza são classificadas em:

- Via expressa, destinada a atender grandes volumes de tráfego de longa distância;
- Via arterial I e II, para absorver os volumes de tráfego de média e longa distância;
- Via coletora, para interligar o tráfego das vias locais e comerciais às vias arteriais e expressas;
- Via paisagística, localizada nas margens das áreas de lazer, preservação ou recursos naturais.

A rede viária da RMF apresenta, como característica preponderante, uma forte concentração de viagens ao longo dos eixos radiais que convergem para a Área Central e região de Aldeota. Muitas dessas viagens, de caráter metropolitano, decorrem de movimentos entre os municípios de Caucaia e Praia do Futuro, Pacatuba e Maracanaú com Caucaia, e entre Maracanaú e o quadrante Noroeste de Fortaleza. Mesmo as vias perimetrais, não puderam evitar, por seu aspecto descontínuo, que os eixos radiais se mostrassem congestionados, devido ao fato de o centro de Fortaleza ser bairro de destino ou passagem da maior parte das viagens. O Quadro 13, apresenta os principais Eixos Viário Urbanos de Fortaleza.

QUADRO Nº 13
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS URBANOS DE FORTALEZA

REGIÃO	DIREÇÃO	VIAS
Quadrante Oeste	Leste Oeste	Av's Castelo Branco, Francisco Sá, Sarg. Hermínio Sampaio e Jovita Feitosa; Ruas Carneiro da Cunha, da Independência, Raimundo Frota e Teodomiro Castro.
	Oeste-Sudoeste	Avenidas Coronel Carvalho, Mozart D.de Lucena, Robert Kennedy, Dr.Theberge, Gov.Parsifal Barroso, Pasteur, Olavo Bilac e Humberto Monte; Ruas Demétrio Menezes, Coronel Matos Dourado, Humberto Monte, Capitão Nestor Góis, Eretides Martins, Dom Lino, Alexandre, F.Rocha e Carneiro de Mendonça.
Quadrante Sudoeste	Sudeste – Sudoeste	Avenidas Senador Fernandes Távora, Estrada do Pici, Dedé Brasil, do Aeroporto e Presidente Costa e Silva / Tomás Coelho (2ª Perimetral).
	Sudoeste-Leste e Sudoeste – Oeste	Avenidas Cônego de Castro, dos Expedicionários, Presidente Juscelino Kubitschek, Alberto Craveiro e Deputado Paulino Rocha.
Quadrante Sul	Sul – Leste	Ruas Frei Cirillo, Padre Alencar e Capitão Olavo; Avenida Rogaciano Leite.
	Sudeste- Sudoeste	Avenidas General Murilo Borges, Oliveira Paiva, Ministro José Américo e Curió; Ruas Dr. Thompson Bulcão, Maestro Lisboa e Afonso Henrique.
Quadrante Leste	Leste – Oeste	Av's Vicente de Castro, Abolição, Pres. J.Kennedy, Alberto Sá e S. Dumont; Ruas Padre Antônio Tomás e Andrade Furtado.
	Leste – Sul	Avenidas Clóvis Arraes Maia e Dioguinho.
Fátima, Montese e Benfica		Av's Gomes de Mattos, Luciano Carneiro, Borges de Melo e Eduardo Girão; Ruas Alberto Magno, Marechal Deodoro, 15 de Novembro, Major Weyne, Germano Franck e Raul Cabral.
Centro Metropolitano (Área Central, Aldeota e Meireles)	Norte Sul	Avenidas Filomeno Gomes, Imperador, Tristão Gonçalves, Antônio Nepomuceno, Dom Manoel, Barão de Studart, Raul Barbosa, Desembargador Moreira, Senador Virgílio Távora e dos Jangadeiros; Ruas Padre Ibiapina, Justiano de Serpa, General Sampaio, Senador Pompéu, Barão do Rio Branco, Barão de Aratanha, Sena Madureira, Conde D'Eu, Jaceguai, Tibúrcio Cavalcanti e Frei Mansueto.
	Leste- Oeste	Avenidas 13 de Maio, Pontes Vieira, Soriano Albuquerque, Antônio Sales, Duque de Caxias, Heráclito Graça, J.Ventura, Padre Antônio Tomás, Santos Dumont, da Abolição, Antônio Justa, John Kennedy, Monsenhor Tabosa, Aquidaba, Almirante Barroso e Presidente Castelo Branco; Ruas Santa Terezinha, Adolfo Caminha, Pessoa Anta, Francisco Rabelo, Guilherme Rocha, Costa Barros, Desembargador L. Albuquerque, João Carvalho, Domingos Olímpio, Coronel Pergent Ferreira, Eduardo Girão e Monsenhor Salazar.

Destas vias, destacam-se as Avenidas Carneiro de Mendonça, Senador Fernandes Távora, Dedé Brasil, Senador Carlos Jeressati, Cônego de Castro e Estrada do Pici que fazem parte do sistema viário de acesso direto ao bairro de Parangaba, e as Avenidas, Presidente Juscelino Kubitschek, Ministro José Américo e as Ruas Frei Cirilo, Padre Alencar, Capitão Olavo e Curió que fazem parte do sistema viário de acesso direto ao bairro de Messejana.

A expansão da malha viária tem sido preponderante nas zonas sudeste e sudoeste da Capital do Estado do Ceará, bem como nas áreas remanescentes passíveis de ocupação, fazendo com que esta distribuição ultrapasse os limites da Cidade de Fortaleza, extrapolando as divisas intermunicipais. No entanto, tem havido uma certa defasagem desta evolução em relação ao uso do solo e atividades comerciais, e as conseqüentes mudanças nos fluxos diários do cidadão.

3.3.2. Sistema Viário de Parangaba e Messejana (ver mapas 17 e 35)

a) Principais Problemas do Sistema Viário

Os principais problemas e carências relacionados ao sistema viário dos bairros de Parangaba e Messejana, assim como na maioria da cidade, encontram-se sintetizados a seguir:

- I. Descontinuidade das vias, apresentando dificuldades ao tráfego. Ex.: Rua Osório de Paiva.
- II. Geometria inadequada, observando-se larguras irregulares ao longo de uma mesma via que se refletem na fluidez do tráfego. Ex.: Av. José Bastos.
- III. Pavimentação
- IV. Drenagem, observando-se que lançamento de águas residuárias e pluviais diretamente no leito das vias bem como o elevado nível do lençol freático e a presença de solo com baixa taxa de infiltração e inundação contribuem para deteriorar os pavimentos.
- V. Condições físico-operacionais do sistema viário da cidade, que rebata nos eixos rodoviários como a BR-116, com conseqüentes congestionamentos.

b) Volumes de Tráfego das Principais Vias

Através do sistema de circulação existente na cidade, a segunda ligação perimetral (a que interfere nos bairros em estudo) é constituída por um conjunto de vias que se articulam parcialmente, de maneira precária, e que têm a função de interligar os corredores radiais e ligar bairros mais afastados da área central. São elas: Av. Cel. Carvalho, R. Demétrio de Menezes, R. Engº Serraine, R. Rui Monte, R. Vitória, R. Cacilda Becker, R. dos Astronautas, R. Luiz Vieira, Av. Valdir Diogo, Av. Walfrido Mello, Av. Pres. Costa e Silva, **Av. Thomas Coelho**, **Av. Jurandir Alencar**, **R. Joaquim Bento**, **Av. Washington Soares** e Av. Engº. Santana Júnior.

Dados obtidos em pesquisas volumétricas, indicam a seguinte situação: o principal eixo, em termos de movimentação de veículos, é o da **Rodovia BR-116**/Visconde do Rio Branco com, aproximadamente, 86.000 veículos por dia, seguido pelo eixo Mr. Hull / Bezerra de Menezes, que recebem o tráfego da BR-222 e BR-020, com cerca de 60.000 veículos por dia.

Destacam-se, também, os eixos **José Bastos**/Carapinima, com movimentação diária da ordem de 40.000 veículos, e **João Pessoa**/Universidade, com aproximadamente 26.000 veículos, identificado com os principais acessos ao bairro de Parangaba.

c) Sistema de ciclovias

Constatou-se grande volume de bicicletas nos principais corredores da malha viária da cidade de Fortaleza, e a sua concentração em rotas determinadas, sem qualquer proteção ou espaços específicos (ciclovias ou ciclofaixas) contribui para os problemas de fluidez e segurança para ciclistas e os outros usuários da via.

O eixo oeste, formado pelas avenidas Francisco Sá, Sargento Hermínio e Bezerra de Menezes, e o eixo sudoeste, através da **Av. Augusto dos Anjos** e **Av. José Bastos**, este circulando a área central do bairro da Parangaba, são os mais representativos em volume de bicicletas. Este tipo de modalidade é principalmente utilizada nas viagens com o motivo trabalho.

O sistema de ciclovias na cidade se restringe a reduzidos trechos nas vias urbanas, destacando-se os corredores da **Av. José Bastos** e da **Av. Washington Soares**, sendo este último o mais adequado para os ciclistas, por existir uma ciclovia implantada no canteiro central, e sinalização específica nos locais de travessias nos principais cruzamentos. Nos últimos anos, poucos projetos foram desenvolvidos com o objetivo de melhorar as condições e até mesmo incentivar a utilização deste modo de transporte, com a implantação de ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, e sinalização complementar, entre outras melhorias.

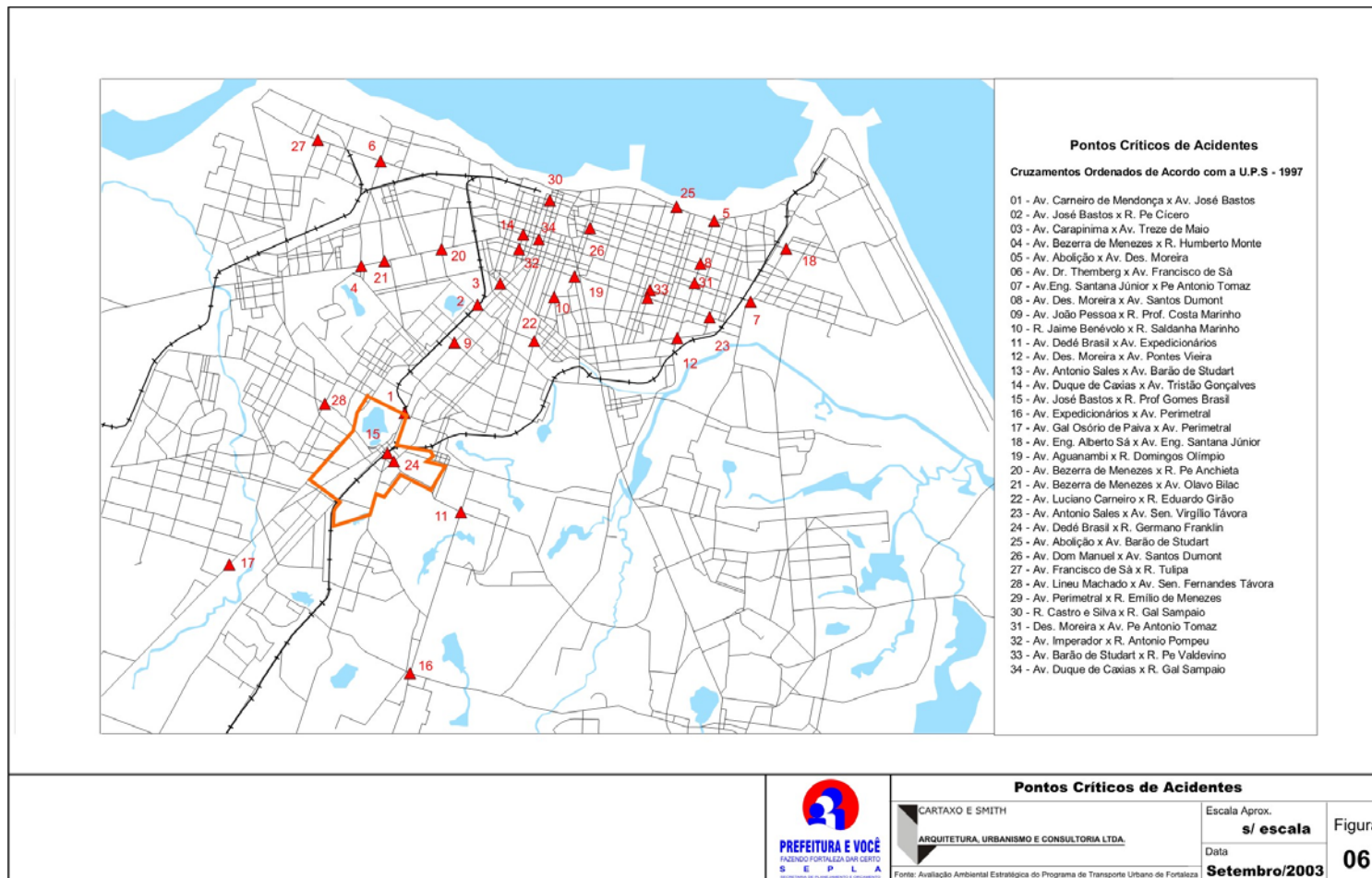
No Programa de Transporte Urbano de Fortaleza, da Prefeitura Municipal de Fortaleza, atualmente em fase de projetos, está sendo desenvolvido um conjunto de propostas de grande abrangência, de forma a tratar de maneira sistêmica a maioria dos problemas deste tipo de transporte em alguns dos principais corredores da cidade. Dentre as melhorias a serem implantadas, para proporcionar melhor qualidade de vida a população, destacam-se aquelas relacionadas com o Sistema de Transportes Públicos e com o Transporte Não-Motorizado. Este Programa inclui a implantação de ciclovias nos seguintes logradouros: **Av. Augusto dos Anjos**, **Av. Gomes Brasil**, **Rua Eduardo Perdigão**, **Rua Germano Franklin**.

d) Pontos Críticos de Acidentes

Nas regiões de maior movimentação de pessoas e veículos como shopping centers, terminais urbanos de ônibus, centros comerciais locais, hospitais e algumas escolas, são significativos os problemas físico-operacionais do sistema viário, com a ocorrência de pontos de congestionamento localizados, acentuados conflitos entre veículos e desses com os pedestres, aumentando os riscos de acidentes (ver figura 06).

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana

CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



Pontos Críticos de Acidentes
 CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.
 Fonte: Avaliação Ambiental Estratégica do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza

Escala Aprox.	Figura
s/ escala	
Data	06
Setembro/2003	

TABELA Nº 21
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
LOCAIS COM MAIOR ÍNDICE DE ACIDENTES EM FORTALEZA

AMC - AUTARQUIA MUNICIPAL DE TRANSITO, SERVIÇOS PÚBLICOS E CIDADANIA DE FORTALEZA						
NUTRAN - NÚCLEO DE TRÂNSITO						
SIAT - SISTEMA DE INFORMAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO						
RELAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS - CRUZAMENTOS						
PLANILHA 25 A - AMC						
Período : 01/01/01 a 31/12/01						
Item	Logradouro	Logradouro	Número de acidentes com:			UPS
			Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Vítimas Não-feridas	
1	AV GAL MURILO BORGES	AV DOR RAUL BARBOSA	3	8	46	125
2	AV ANTONIO SALES	AV ENG SANTANA JUNIOR	1	9	54	112
3	AV AGUANAMBI	AV DOMINGOS OLIMPIO	1	4	58	91
4	AV DEDE BRASIL	RUA GERMANO FRANCK	1	6	40	83
5	AV AGUANAMBI	RD BR-116	2	3	39	80
6	AV BEZERRA DE MENEZES	AV OLAVO BILAC	0	8	38	78
7	AV 13 DE MAIO	AV CARAPINIMA	0	10	21	71
8	AV JOSE BASTOS	AV CARNEIRO DE MENDONCA	0	8	24	64
9	AV ENG SANTANA JUNIOR	RUA ISRAEL BEZERRA	0	6	33	63
10	AV GAL OSORIO DE PAIVA	RUA LUIS VIEIRA	1	6	15	58
11	AV IMPERADOR	AV DOMINGOS OLIMPIO	1	6	15	58
12	AV JOSE BASTOS	RUA CEARA	0	9	11	56
13	AV 13 DE MAIO	AV DA UNIVERSIDADE	0	6	23	53
14	AV SANTOS DUMONT	AV SEN VIRGILIO TAVORA	1	3	24	52
15	AV DES MOREIRA	AV DOM LUIS	0	2	41	51
16	AV WASHINGTON SOARES	AV MAE LISBOA	1	6	7	50
17	AV ENG SANTANA JUNIOR	AV PDE ANTONIO TOMAS	0	2	39	49
18	AV DA UNIVERSIDADE	AV DOMINGOS OLIMPIO	0	6	18	48
19	AV ABOLICAO	AV DES MOREIRA	0	3	32	47
20	AV BEZERRA DE MENEZES	RUA PDE ANCHIETA	0	2	36	46

Na malha viária externa a estas áreas, o corredor formado pelas avenidas **José Bastos** e Carapinima possui locais críticos em termos de acidentes graves. No corredor da **Av. José Bastos**, destacam-se as interseções mais críticas as das **Av. Carneiro de Mendonça** e Rua Ceará.

3.3.3. Sistema de Transportes de Parangaba e Messejana

A maior parte da população depende do transporte público, da bicicleta ou da caminhada para se locomover.

Os principais problemas atualmente existentes no Sistema de Transporte Público nos dois bairros, como em outros da cidade, destacam-se:

- I. sistema troncal operando com elevados índices de integração;

- II. veículos de mesma capacidade nas linhas alimentadoras e troncais, acarretando o aumento nos tempos de embarque / desembarque, maior frota para o sistema troncal e problemas no arranjo físico dos terminais (menos espaço, formação de longas filas, etc.);
- III. tempo médio de espera para embarque no sistema alimentador no pico da tarde é superior a 10 minutos, para cerca de 65% dos transbordos e superior a 15 minutos, para 46% dos usuários;
- IV. as linhas complementares e circulares integrantes que fazem ligações interbairros possuem itinerários extensos, com baixos índices de produtividade, com IPK variando entre 2,0 e 2,5, acarretando dificuldades na programação ou intervenção na sua operação;
- V. ausência de integração físico-tarifária com o serviço de transporte de caráter metropolitano sobre trilhos e de linhas intermunicipais, penalizando os usuários dos sistemas, reduzindo a eficiência da infra-estrutura instalada, aumentando os tempos e custos das viagens;
- VI. ausência de tratamento viário e de prioridade ao transporte coletivo em corredores de transporte com movimentação variando de 12.000 a 5.000 passageiros / hora / sentido tais como **João Pessoa / Cônego de Castro, BR-116 / Aguanambi e Gal. Osório de Paiva / José Bastos / Carapinima**;
- VII. aumento contínuo do número de veículos (transporte alternativo – lotações / vans) ao longo dos principais eixos, pela deficiência crescente do transporte regular;
- VIII. tendência de incremento da concorrência direta nos corredores de transporte entre o serviço alternativo e o serviço regular; e
- IX. aumento no tempo de embarque / desembarque nos principais corredores, em função da parada desordenada e irregular dos veículos tipo lotação / van, acarretando problemas de segurança e fluidez.

a) Transporte Urbano de Passageiros

O transporte urbano de passageiros é de competência da Prefeitura de Fortaleza, gerenciado pela Empresa Técnica de Transporte urbano de Fortaleza S/A - ETTUSA. Existem, basicamente, dois tipos de serviço: transporte convencional e transporte alternativo.

a.1) Sistema de Ônibus Convencional

TABELA Nº 22
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
OFERTA E DEMANDA DE TRANSPORTE COLETIVO POR CORREDOR DE TRÁFEGO NO
MUNICÍPIO DE FORTALEZA

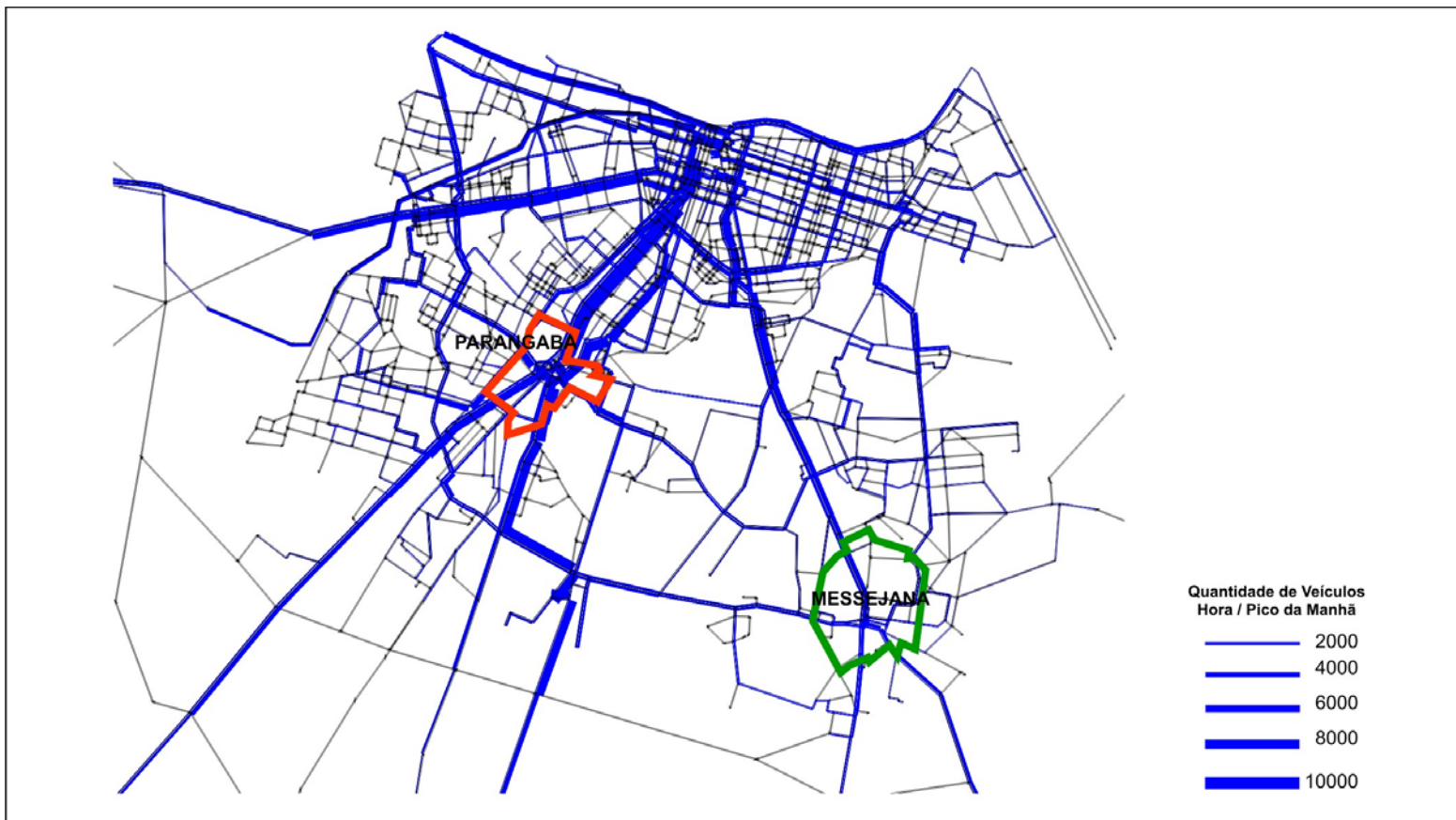
CORREDOR	NÚMERO DE LINHAS POR CORREDOR	PASSAGEIROS PAGANTES (DIA ÚTIL)	OFERTA DE VIAGENS (DIA ÚTIL)	FROTA OPERANTE (DIA ÚTIL)
01- Avs. Francisco Sá / Pres. Castelo Branco	11	38.834	1.012	71
02- Avs. Sargento Hermínio / Bezerra de Menezes	22	54.073		110
03- Avs. José Bastos / João Pessoa	74	207.279		381
04- Av. dos Expedicionários	08	52.829		82
05- Av. Luciano Carneiro	04	11.857		21
06- Br 116 / Av. Aguanambi	42	99.742		169
07- Av. Antônio Sales e Rua Pe. Valdevino	02	6.571		12
08- Av. Santos Dumont / Rua Costa Barros	11	35.297		66
09- Avs. Dom Luis e Abolição	07	31.516		53
Sem Corredor Definido	37	369.677		583
TOTAL	218	907.676		1.548

Analisando os dados da Tabela 22, observa-se que os corredores com maior número de passageiros pagantes, o das Avs. **José Bastos / João Pessoa** e **Br 116** e Av. Aguanambi, são os corredores que ligam os pólos de Parangaba e Messejana ao centro de Fortaleza.

Quanto ao carregamento do transporte coletivo em 1999, os estudos realizados indicaram que, na hora de pico da manhã os eixos com maior número de passageiros, incluindo os provenientes da RMF, são (ver figura 07):

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana

CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



	Eixos Viários mais Carregados no Horário de Pico da Manhã	
	Escala Aprox. s/ escala	Figura 07
Fonte: Avaliação Ambiental Estratégica do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza	Data Setembro/2003	

- I. **Cônego Castro / João Pessoa** (12.500 passageiros no trecho compreendido entre o terminal Parangaba até as proximidades da Av. 13 de Maio);
- II. **BR-116 / Aguanambi** (8.200 passageiros entre as avenidas Alberto Craveiro e Padre Valdevino / Antônio Pompeu);
- III. **General Osório de Paiva / José Bastos / Carapinima** (5.500 passageiros em praticamente toda a extensão);
- IV. **Mr. Hull / Bezerra de Menezes** (10.000 passageiros no trecho entre o terminal Antônio Bezerra e a Área Central);
- V. **Av. Francisco Sá** (5.000 passageiros no trecho compreendido entre Barra do Ceará até a Área Central);
- VI. **Av. Presidente Castelo Branco / Abolição** (4.450 passageiros);
- VII. **Av. Washington Soares / Engenheiro Santana Jr.** (4.000 passageiros).

b) Sistema Integrado de Transportes

O Sistema de Ônibus Integrado é predominantemente radial e apresenta trechos saturados, próximos da capacidade, na chegada da área central. Os principais corredores são:

- I) **Av. José Bastos / Carapinima;**
- II) **Av. João Pessoa / Universidade;**
- III) **Av. Bezerra de Menezes;**
- IV) **Rodovia BR-116 / Aguanambi.**

Esses corredores apresentam movimentação superior a 10 mil passageiros/hora e não dispõem de tratamento preferencial para o transporte coletivo.

b.1) Terminais de Integração

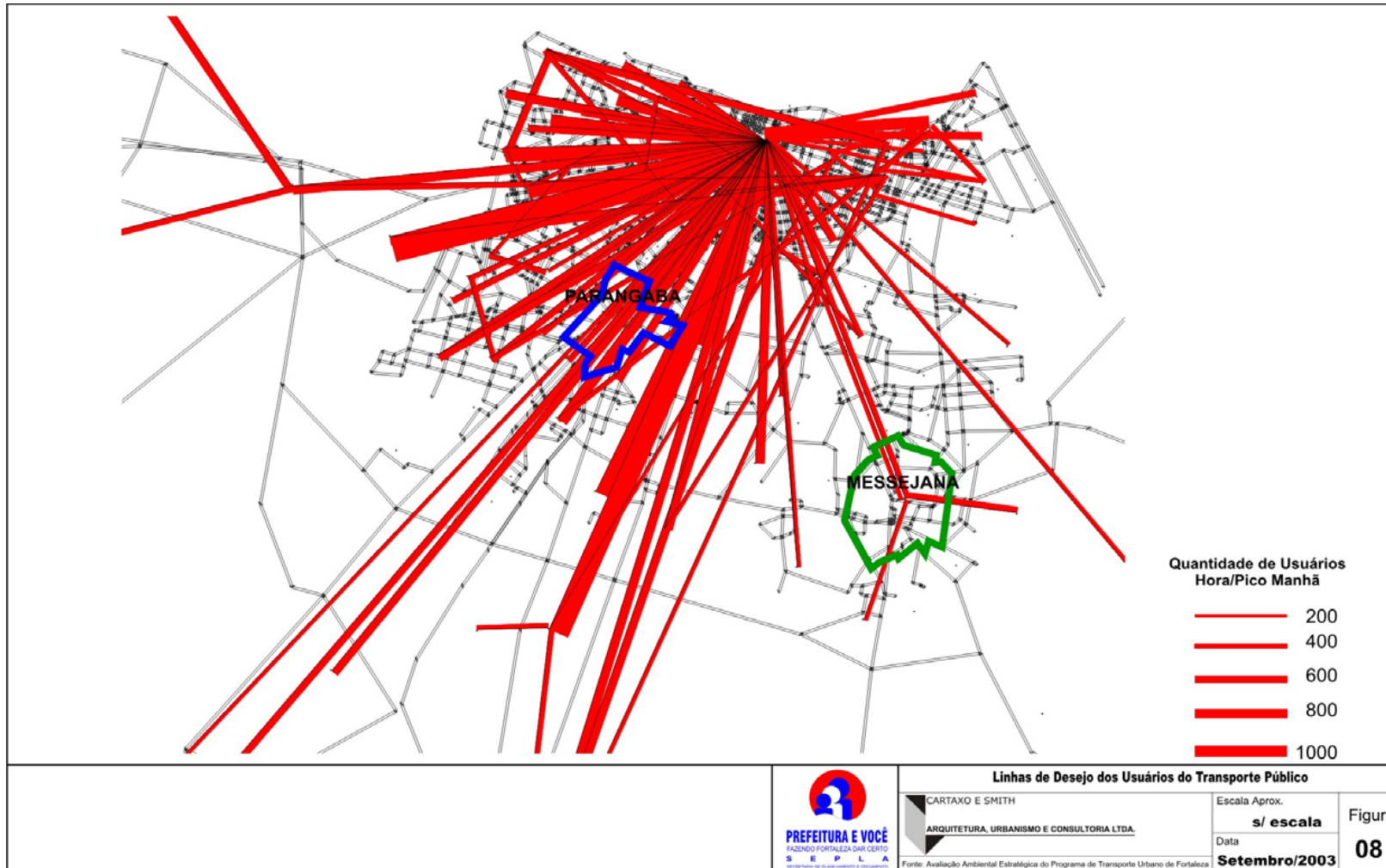
O sistema de linhas integradas aos terminais, permite acessibilidade a toda área urbana de Fortaleza através do pagamento de uma única passagem, possibilitando a livre transferência nos 7 terminais existentes, que registram em suas catracas cerca de 0,7 milhões de passageiros por mês. São eles: Terminal Antônio Bezerra, Terminal Papicu, **Terminal Messejana**, **Terminal Parangaba**, **Terminal Lagoa**, Terminal Conjunto Ceará, Terminal Siqueira.

Os terminais urbanos atualmente apresentam ao usuário a vantagem da integração tarifária e as desvantagens de rotas indiretas e transferências, que às vezes são longas e/ou, desnecessárias. Os terminais, na maioria das vezes, não foram projetados e dimensionados para permitir a introdução de tecnologias de transporte com maior capacidade e a instalação de equipamentos/dispositivos que possibilitem melhor nível de serviço para os usuários, como observa-se notoriamente no **Terminal de Parangaba**.

Em termos de qualidade de serviço prestado, observa-se um excesso de lotação nas horas de pico, o que torna o serviço pouco atrativo para usuários não cativos, isto é, aqueles que podem optar por outros meios de transportes para realizar suas viagens. As linhas de ônibus também apresentam defasagem em relação às “linhas de desejo” dos usuários, por não terem sido reprogramadas globalmente face às grandes mudanças demográficas e econômicas ocorridas na cidade (ver figura 08).

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana

CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



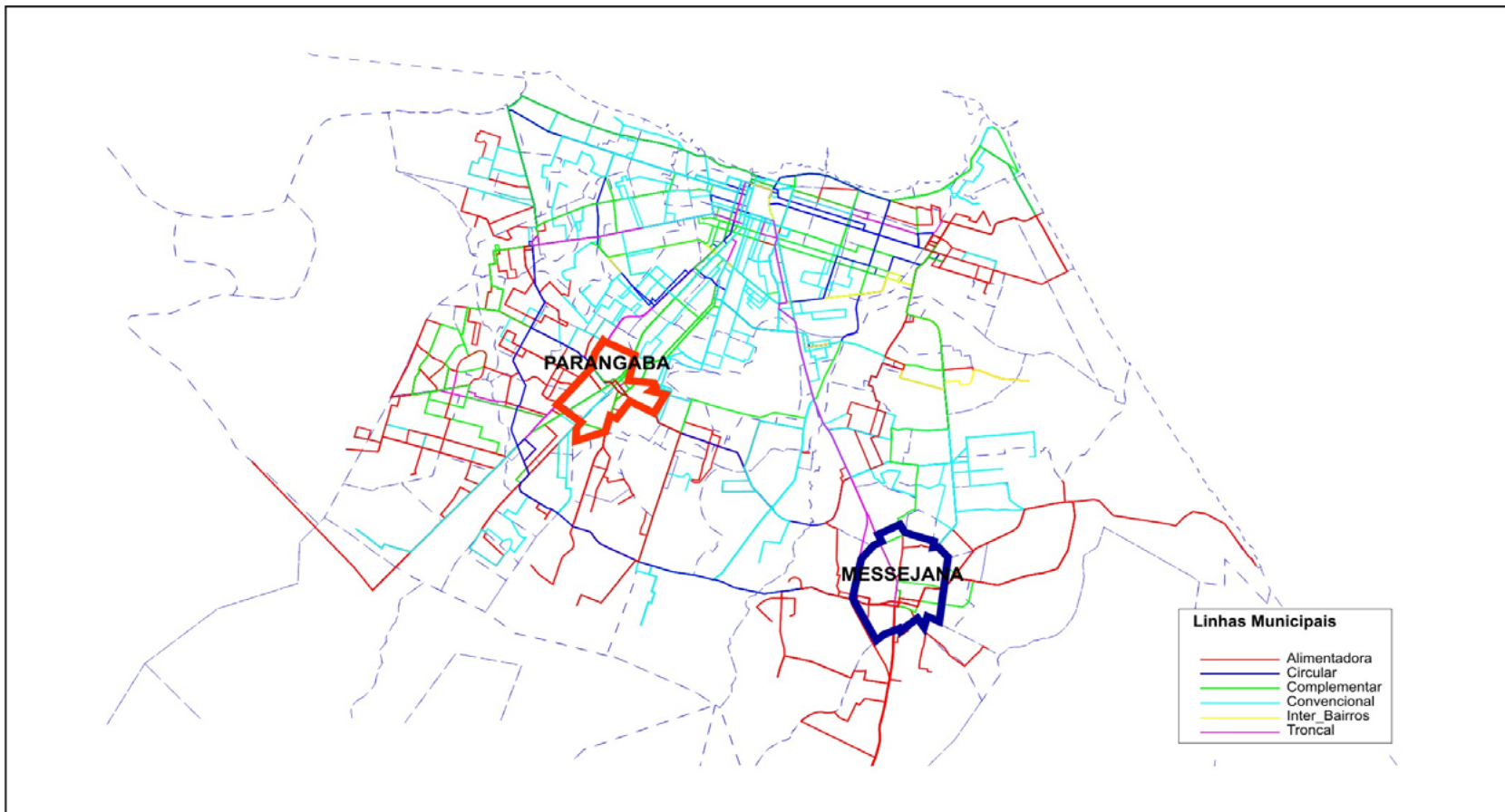
Os arranjos internos dos terminais possuem plataformas paralelas e travessias de pedestres em nível, a exceção do terminal Siqueira que dispõe de uma única área interna em retângulo e pontos de embarque nos lados. Em todos os terminais o processo de integração alimentador/troncal é bastante desordenado.

Os **terminais Parangaba e Lagoa** trazem transtornos à região onde estão localizados. A proximidade dos dois terminais, cujas áreas de influência quase se tocam, acarretam problemas no sistema viário da região.

Os Quadros 14 e 15, apresentam os resumos dos dados operacionais do sistema de linhas integradas, agregadas aos terminais de integração, classificado de acordo com o tipo de linha e Terminal (ver figura 09).

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana

CARTAXO E SMITH
 ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



Linhas Municipais

- Alimentadora
- Circular
- Complementar
- Convencional
- Inter_Bairros
- Troncal

 PREFEITURA E VOCE FAZENDO FORTALEZA DAR CERTO S E P L A <small>SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO</small>	Itinerários das Linhas de Ônibus Municipais		Escala Aprox. s/ escala Data Setembro/2003	Figura 09
	CARTAXO E SMITH ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA. <small>Fonte: Avaliação Ambiental Estratégica do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza</small>			

QUADRO Nº 14
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DADOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE ÔNIBUS INTEGRADO

LINHAS	DEMANDA DIÁRIA (PASSAGEIROS X 1000)
Alimentadoras	197,2
Troncais	146,1
Complementares	208,9
Circulares Integrantes	132,6
TOTAL	684,8

FONTE: SMDT- ETTUSA – 1999
ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO – IPK: 2,35
PERCURSO MÉDIO ANUAL – PMA: 88.803 KM
PASSAGEIROS VEÍCULOS DIA – PVD: 670

QUADRO Nº 15
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
SISTEMAS DE LINHAS INTEGRADAS, SEGUNDO OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO

TERMINAL	Nº DE LINHAS ⁽¹⁾	FROTA OPERACIONAL	PASSAGEIRO / DIA	IPK ⁽²⁾	PMA ⁽³⁾	PVD ⁽⁴⁾
Antônio Bezerra	26	320	227.188	2,46	92.770	730
Papicu	28	403	275.425	2,29	93.925	690
<i>Messejana</i>	<i>31</i>	<i>214</i>	<i>148.374</i>	<i>2,03</i>	<i>108.834</i>	<i>710</i>
<i>Parangaba</i>	<i>35</i>	<i>287</i>	<i>192.085</i>	<i>2,37</i>	<i>91.088</i>	<i>693</i>
Lagoa	181	155	100.692	2,29	91.160	670
Conjunto Ceará	15	123	70.314	2,29	80.932	595
Siqueira	23	236	148.635	2,12	94.244	641

FONTE: ETTUSA
ALIMENTADORAS, TRONCAIS, COMPLEMENTARES E CIRCULARES INTEGRANTES
ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO
PERCURSO MÉDIO ANUAL
PASSAGEIROS POR VEÍCULO DIA

Os dados operacionais do Sistema de Ônibus não Integrado são mostrados no Quadro 16.

QUADRO Nº 16
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DADOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE ÔNIBUS NÃO INTEGRADO

LINHAS	DEMANDA DIÁRIA (PASSAGEIROS X 1000)
Convencionais	207,9
Circulares	20,4
Interbairros	12,7
TOTAL	241,0

FONTE: SMDT- ETTUSA – 1999
ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR QUILOMETRO – IPK: 2,23
PERCURSO MÉDIO ANUAL – PMA: 80.720 KM
PASSAGEIROS VEÍCULOS DIA – 578

Segundo a pesquisa origem e destino, consolidada em 1999, as zonas Centro, Iracema, Aldeota e Meireles correspondem a cerca de 35% das origens dos terminais Conjunto Ceará e **Lagoa**. Nos terminais Siqueira, **Parangaba**, **Messejana** e Antônio Bezerra, as mesmas zonas, correspondem a cerca de 40% e no terminal Papicu a 53%.

Do total de passageiros embarcados nos terminais de integração, o principal motivo de viagem é o “trabalho”, com cerca de 68%, seguido do motivo “estudo”, com 13%. O principal modo de acesso aos terminais é o ônibus comum, correspondendo a 97,3%. O acesso à pé é de 2,1% e os demais modos (vans/lotação, trem, automóvel e outros) não se mostraram significativos.

b.2) Problemas dos Terminais de Integração

Os principais problemas e carências relacionados ao Sistema Integrado de Transporte nos dois bairros, encontram-se sintetizados nas deficiências de ordem física e funcional dos terminais de integração:

- I. carência de adequação dos acessos aos terminais com entorno e a circulação interna;
- II. condições inadequadas do pavimento nas áreas interna e externa limdeira aos terminais;

- III. conflitos veículos x pedestres e veículos x veículos pela falta de organização interna na circulação dos ônibus e caminhos dos pedestres;
- IV. carência de sinalização indicativa e horizontal específicas e posicionamento adequado dos pontos de parada das linhas, que favoreçam as transferências, facilitando a circulação dos passageiros dentro do terminal;
- V. deficiência na informação ao usuário sem a identificação visual clara das linhas por tipo;
- VI. formação desordenada de filas nas plataformas por falta de fiscalização e espaço físico;
- VII. carência de equipamentos de apoio ao usuário.

c) Sistema de Transporte Ferroviário Metropolitano

O sistema ferroviário da Capital do Estado do Ceará conta com duas linhas de trem: a linha tronco-norte, que cobre o percurso Fortaleza-Caucaia, com 20 km de extensão, e a linha tronco-sul, cobrindo o percurso Fortaleza-Maracanaú com 23 km.

c.1) Sistema METROFOR

O Governo Estadual está construindo o METROFOR, sistema de trens metropolitanos de passageiros, que será um metrô de superfície, atendendo aos Municípios de Fortaleza, Caucaia, Maracanaú, Maranguape, Pacatuba e Guaiúba.

Dentre os benefícios esperados com sua operação estão o processo de requalificação urbana, refletido no resgate cultural de importantes áreas da Cidade de Fortaleza, o aquecimento das atividades econômicas e turísticas, geração de emprego e renda, bem como a integração com o sistema de ônibus.

O sistema Metrofor é um sistema de transporte ferroviário de passageiros que irá substituir a operação atual do trem metropolitano da CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos). Em praticamente toda a rede do Metrofor existe uma coincidência com a rede da CBTU. A única exceção ocorre no trecho localizado entre o viaduto ferroviário da Rua Pe. Cícero e a Estação João Felipe. Nesse trecho o trem da CBTU trafega, em superfície, com várias interseções em nível como as da Av. Jovita Feitosa, Av. Bezerra de Menezes, Av. Francisco Sá e Av. Sgto. Hermínio. A nova configuração do trecho será subterrânea a partir do viaduto até a estação João Felipe com a linha sendo localizada abaixo do leito da Av. Tristão Gonçalves.

O Metrofor é composto de duas linhas: Linha Oeste (ligando Caucaia a Fortaleza) e Linha Sul (ligando Pacatuba a Fortaleza), que irão substituir as linhas Norte e Sul da CBTU, respectivamente.

O Quadro 17, mostra os valores resultantes do estudo de demanda do Sistema do Metrofor, realizado em fevereiro de 2000.

QUADRONº 17
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
RESULTADOS DO ESTUDO DE DEMANDA DO METROFOR

CENÁRIOS	DEMANDA DIA - 2001
1 - Rede Atual de Transporte Coletivo – Ano - base 1996	25.007
2 - Linha Oeste/Sul - Sem Integração	71.858
3 - Ramal Sul - Sem Integração	29.956
4 - Ramal Oeste - Sem Integração	5.727
5 - Linha Oeste/Sul - Com Integração Metropolitana	101.723
6 - Ramal Sul - Com Integração Metropolitana	52.510
7 - Ramal Oeste - Com Integração Metropolitana	17.973
8 - Linha Oeste/Sul - Com Integração Municipal e Metropolitana	344.313
9 - Linha Sul - Com Integração Municipal e Metropolitana	216.949
10 - Linha Oeste - Com Integração Municipal e Metropolitana	103.515

Analisando o Sistema do Metrofor, mesmo com a implantação das duas linhas e integração total com os sistemas urbanos e metropolitanos (Cenário 8), o Metrofor conseguirá transportar cerca de 43% da demanda da região Oeste e Sul de Fortaleza, 85% de Caucaia e 100% de Maracanaú. Portanto, não será possível eliminar as linhas de ônibus, provenientes dessas regiões, da área central, pois cerca de 57% da demanda urbana e 15% das demanda de Caucaia, ainda precisará do sistema de transporte coletivo por ônibus.

Uma das estações intermodais será implantada em Parangaba, ocasionando mudanças significativas no bairro, não só melhorando o sistema de circulação urbana (através da integração de ônibus e metrô), como também impulsionando as atividades econômicas e turísticas, gerando emprego e renda para a população local.

d) Sistema de Transporte Alternativo

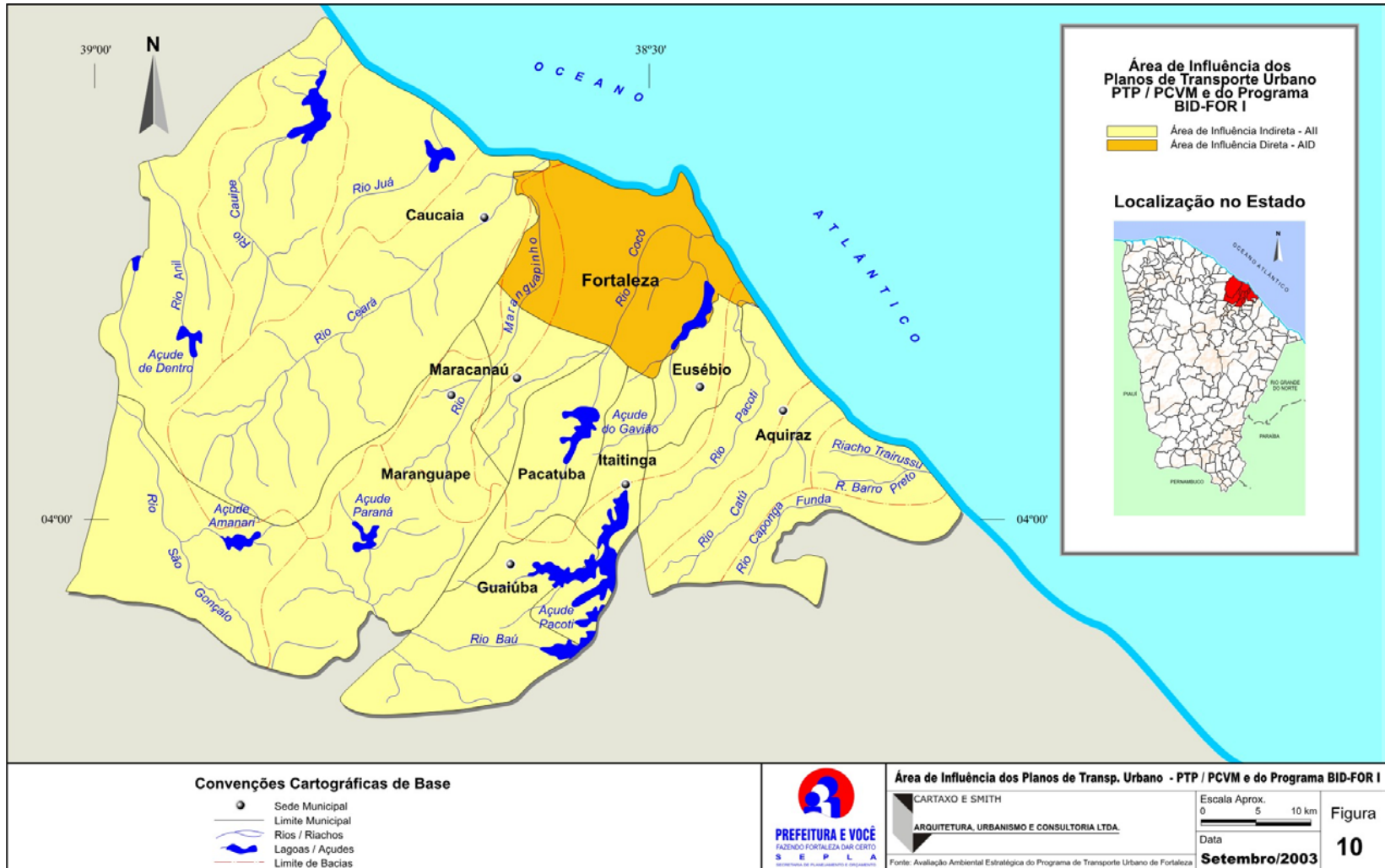
O serviço de transporte alternativo é operado por vários proprietários de veículos do tipo perua, com capacidade máxima de 16 passageiros, que operam cobrindo regiões de pouca acessibilidade e até concorrendo com transporte convencional nos principais corredores de transporte de Fortaleza como a Av. Bezerra de Menezes / Av. Mr. Hull e **Av. João Pessoa / Av. José Bastos**. Existem atualmente neste serviço 16 linhas. Esse serviço, segundo a legislação vigente, não pode operar no interior da área central o que, em virtude da insuficiência de fiscalização, não é cumprido na prática.

3.3.4. O Plano Setorial de Transporte Público e Circulação - PSTPC

No final da década de 90, o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID autorizou financiamento de obras viárias, estabelecendo como condição que estas obras fossem dotadas de alcance social. Assim, visando atingir os objetivos do PDDU-FOR, a Prefeitura Municipal de Fortaleza desenvolveu, através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente - SMDT, os Planos de Transporte Público – PTP e de Circulação Viária Metropolitana – PCVM, cujos estudos iniciaram-se em 1999, visando a formulação do Plano Setorial de Transporte Público e Circulação – PSTPC (ver figura 10).

**Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana**

CARTAXO E SMITH
ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



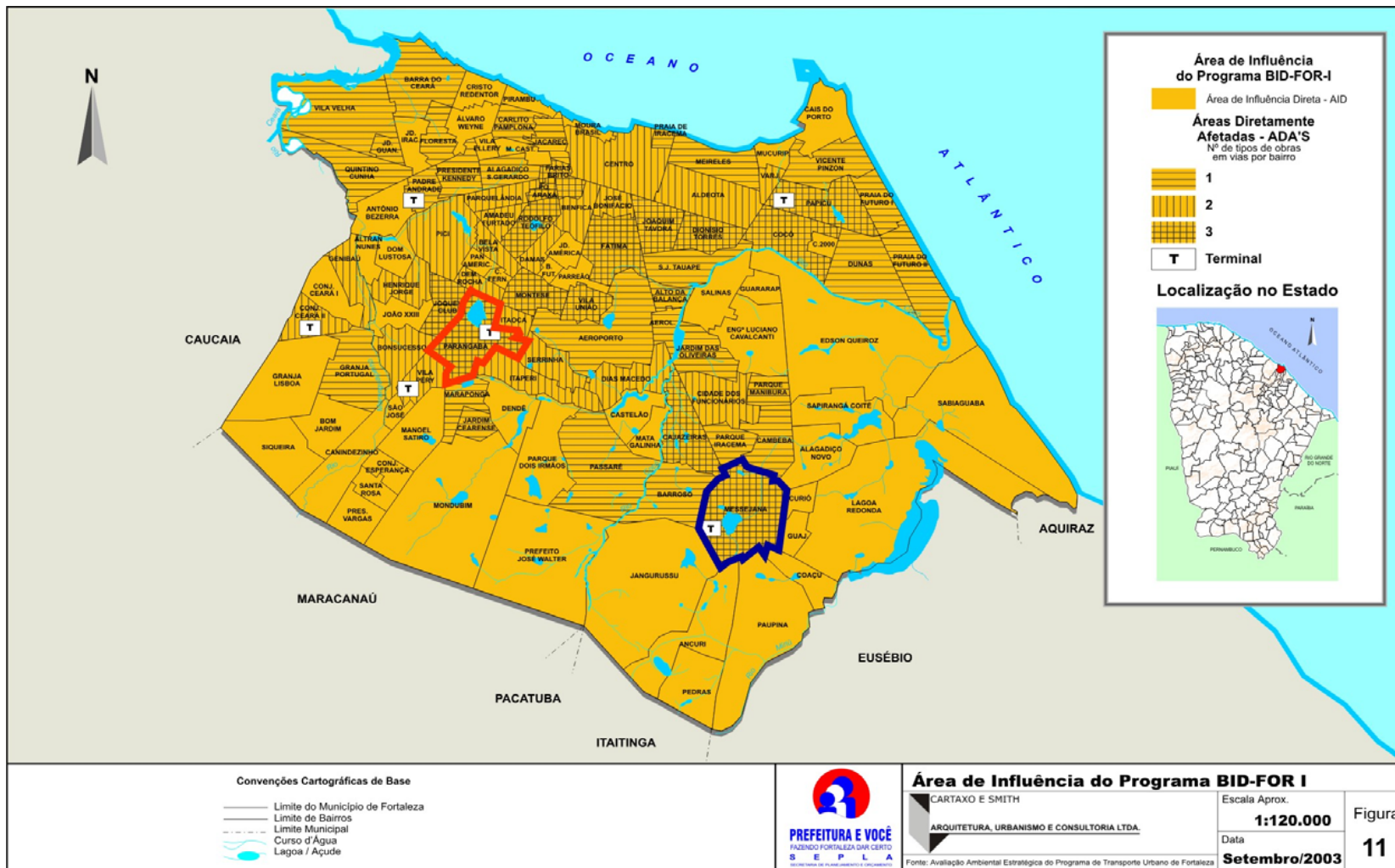
O Plano é proposto para ter sua implantação em etapas, das quais a primeira é o Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - BID-FOR 1, ora em desenvolvimento, previsto para ter sua implementação até 2007, e composto de intervenções físicas tais como:

- I - Alargamentos e duplicações de vias;
- II - Adequação de corredores;
- III - Melhoramentos de eixos viários;
- IV - Reestruturação e restauração de vias de circulação na área central e Aldeota;
- V - Adequação de terminais.

Atualmente, estão sendo realizados, segundo as diretrizes do BID, os projetos básicos de engenharia da amostra representativa do Programa, estimada entre 30% e 40% de seu total e previstos para terem seus projetos executivos concluídos em 2003. Os bairros de Parangaba e Messejana receberão influência direta deste Programa (ver figura 11).

Relatório da Coleta de Dados
Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana

CARTAXO E SMITH
ARQUITETURA, URBANISMO E CONSULTORIA LTDA.



O Plano Setorial, embora voltado ao transporte público, vem também, com suas diretrizes, atenuar as conseqüências do tráfego aos veículos particulares, que hoje transitam em vias cuja maioria apresentam caixas de rolamento com dimensões há muito tempo obsoletas, face à atual demanda.

a) Propostas do Plano de Transporte Público de Fortaleza – PTP

O Plano de Transporte Público de Fortaleza – PTP contemplou as seguintes recomendações:

- I. Implantação de Sistema de Transporte de alta capacidade;
- II. Implantação de Sistema de Transporte Coletivo de Média Capacidade com modelo diferenciado de sistema integrado, segundo as seguintes diretrizes básicas: minimização das necessidades de transferência; redução de impacto adverso a população; menores tempos de viagens; maior conforto, segurança e qualidade de serviço ao usuário; racionalização dos serviços; redução dos custos operacionais;
- III. Reformulação física e funcional do Sistema Complementar formado por ônibus convencionais (sistema não integrado) e ônibus intermunicipais e metropolitanos;
- IV. Implantação de um Sistema de Informação ao Usuário.

b) Plano de Circulação Viária Metropolitana

O Quadro 18, mostra o resumo das recomendações do Plano de Circulação Viária Metropolitana.

QUADRONº 18
ESTADO DO CEARÁ
MUNICÍPIO DE FORTALEZA
DIAGNÓSTICO DO PCVM - RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

RECOMENDAÇÕES	MEDIDAS E PROJETOS NECESSÁRIOS
<p>Consolidação das ligações perimetrais, setoriais e metropolitanas.</p>	<p>Projeto dos corredores correspondentes aos eixos viários existentes que promovem estas ligações, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - projetos de melhorias das principais interseções e transposições de barreiras (adequações de geometria e sinalização vertical, horizontal e semafórica); - pequenas obras e alargamento de trechos com restrição de capacidade; - implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, especialmente nos locais com grande número de acidentes; - regulamentação de estacionamento e operação de carga/descarga ao longo do corredor; - sinalização horizontal ao longo do corredor; - sinalização vertical de advertência e regulamentação, especialmente no controle dos movimentos de conversão e retornos; - sinalização semafórica com remodelação e modernização de controladores de tráfego e reprogramação de tempos de acordo com as demandas; - relocação de pontos de parada de ônibus e outros equipamentos urbanos; - projetos emergenciais de sinalização vertical de orientação para rotas perimetrais, considerando mensagens relacionadas com as viagens externas e deslocamentos de média e longa distâncias. <p>Implantação do 1º e 2º Anéis Viários propostos no PDDU – FOR.</p> <p>Implantação de Programa de Orientação de Tráfego – POT, para o Município de Fortaleza.</p>

- Continua

Continuação: 01

RECOMENDAÇÕES	MEDIDAS E PROJETOS NECESSÁRIOS
<p>Novo PAITT para a Área Central tendo como premissa básica a proposta de Transporte Coletivo (em desenvolvimento)</p>	<p>Projeto Específico da Área Central, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposta de nova circulação viária, definindo vias com prioridade ao transporte coletivo, segundo proposta específica; - sinalização vertical de advertência e regulamentação, especialmente no controle dos movimentos de conversão e retorno e restrição de circulação de caminhões; - sinalização semafórica incluindo posicionamento dos equipamentos, remodelação e modernização de controladores de tráfego e reprogramação de tempos de acordo com as demandas; - amplitude e tratamento físico das vias exclusivas ou com prioridade para pedestres; - definição e tratamento das rotas e locais com grande movimentação de pedestres e/ou conflitos com veículos; - tratamento físico das vias utilizadas por ônibus e com grande movimentação de pedestres (faixas de rolamentos e calçadas); - organização dos espaços viários destinados ao estacionamento rotativo pago, carga e descarga de mercadorias, pontos de táxi; <ul style="list-style-type: none"> - sinalização horizontal; - melhorias físicas nos pontos terminais e de parada de transporte coletivo considerando: <ul style="list-style-type: none"> - localização compatível com a demanda, espaço disponível - critérios de engenharia de tráfego; - equipamentos, mobiliários e serviços disponíveis; - sinalização e informação ao usuário.

- Continua

Continuação: 02

RECOMENDAÇÕES	MEDIDAS E PROJETOS NECESSÁRIOS
<p>Novo PAITT para a Região de Aldeota</p>	<p>Projeto Específico da região de Aldeota:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposta de nova circulação viária; - implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, especialmente nos locais com grande número de acidentes; - sinalização vertical de advertência e regulamentação, especialmente no controle dos movimentos de conversão e retorno; - sinalização semafórica incluindo posicionamento dos equipamentos, remodelação e modernização de controladores de tráfego e reprogramação de tempos de acordo com as demandas; - organização dos espaços viários destinados ao estacionamento rotativo pago, carga e descarga de mercadorias, pontos de táxi; - sinalização horizontal.
<p>Projetos dos Pontos Críticos referentes aos principais Pólos Geradores (terminais, shopping centers, hospitais, escolas, etc.) e/ou locais com grande número de acidentes</p>	<p>Diagnóstico de cada ponto crítico para a identificação dos problema específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposição das medidas necessárias a cada situação; - projetos de cada ponto crítico.
<p>Projetos de Corredores de Transporte</p>	<p>Aplicação de medidas que dão prioridade ao transporte coletivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vias ou faixas exclusivas para ônibus; - sinalização semafórica com prioridade para ônibus; - sinalização vertical específica; - relocação e padronização de tipologia das paradas.

- Continua

Continuação: 03

RECOMENDAÇÕES	MEDIDAS E PROJETOS NECESSÁRIOS
Aplicação de medidas voltadas ao ciclistas	Campanhas de segurança e esclarecimento quanto a regras de comportamento no trânsito: - implantação de ciclofaixas e sinalização específica nos trechos de vias com maior volume de ciclistas e/ou locais com maior conflito bicicleta x automóvel; - construção de bicicletários.
	Projeto de rotas para ciclistas com a implantação de ciclovias, faixas exclusivas e equipamentos e sinalização especial

c) Programa de Transporte Urbano de Fortaleza - BID-FOR 1

Conforme as diretrizes dos Planos de Circulação Viária e de Transporte Público apresenta-se a seguir as intervenções das vias dos lotes 02, 03 e 04, que compõem o eixo de ligação entre os terminais de Siqueira e Conjunto Ceará com Parangaba e o Centro da Cidade e áreas do bairro de Messejana (ver mapas 18 e 36).

c.1) Lote 02

As vias que compõem o Lote 02 terão seus projetos adequados para proporcionar fluidez do tráfego e propor mais segurança aos pedestres e ciclistas, com as seguintes intervenções, a serem previstas nos projetos de engenharia para as duplicações, incluindo: a implantação de novas faixas de rolamento, canteiro central, ciclovia (com exceção de casos onde seja inviável geometricamente ou financeiramente a sua implantação); drenagem superficial e de grotas; pavimentação; sinalização; segurança viária; avaliação ambiental e desapropriação.

- **A Av. General Osório de Paiva** no trecho compreendido entre o 2º Anel Viário e a R. Eduardo Perdigão, encontra-se parcialmente duplicada, sendo necessária as seguintes intervenções para padronização da seção transversal de projeto proposta, com faixa exclusiva, que é de 30 metros, a seguir descrito:
- 2º Anel Viário (Perimetral) – R. Nereu Ramos. Seção existente compatível com a seção transversal de projeto. Extensão aproximada de 1.600 metros.
- R. Nereu Ramos – R Osvaldo Aranha. Seção existente duplicada, sendo necessário alargamento das pistas para ficarem compatível com a seção de projeto. Extensão aproximada de 300 metros.

- R. Osvaldo Aranha – Av. Gomes Brasil. Seção existente com pista única, sendo necessário duplicação da mesma, conforme seção transversal de projeto proposta. Extensão aproximada de 1.100 metros.
- Av. Gomes Brasil – R. Eduardo Perdigão. Seção existente duplicada, sendo necessário alargamento das pistas para ficarem compatível com a seção de projeto. Extensão aproximada de 100 metros.

As diretrizes básicas para a adequação dos corredores do Lote 02 são identificadas a seguir.

I) Adequação do Tipo – 01

Compreende a manutenção da Seção Transversal da via na situação atual e implantação de Faixa Exclusiva, para o transporte Coletivo junto ao canteiro central ou a calçada na extensão de 5,80 km, contendo:

- Projeto de adequação geométrica ao longo do corredor junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação de faixa exclusiva;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;
- Projeto de nova pavimentação em todas as vias que compõem o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos;
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente;
- Projeto de desapropriação, se for o caso;
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído, o hibisco, por exemplo.

A relação dos trechos viários, que irão receber este tipo de Adequação do tipo 1, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
Av. Augusto dos Anjos	Av. S. Fernandes Távora – Av. Carneiro de Mendonça	830,00
Av. José Bastos	Av. Carneiro de Mendonça – Av. Pe. Cícero7	3.370,00
Av. General Osório de Paiva	2º Anel Viário (Perimetral) – R. Nereu Ramos	1.600,00
TOTAL		5.800,00

(1) AS EXTENSÕES DOS TRECHOS ACIMA DEVERÃO SER CHECADAS NO LOCAL, POIS AS MESMAS FORAM TIRADAS DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

II) Adequação do Tipo - 02

Compreende a implantação de Faixa Exclusiva para o Transporte Coletivo junto ao canteiro central ou a calçada com implantação de obras para a duplicação da Seção Transversal Existente, na extensão de 4,08 Km, contendo:

- Projeto geométrico ao longo da via junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação de faixa exclusiva;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;
- Projeto de pavimentação ao longo da via que compõe o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos;

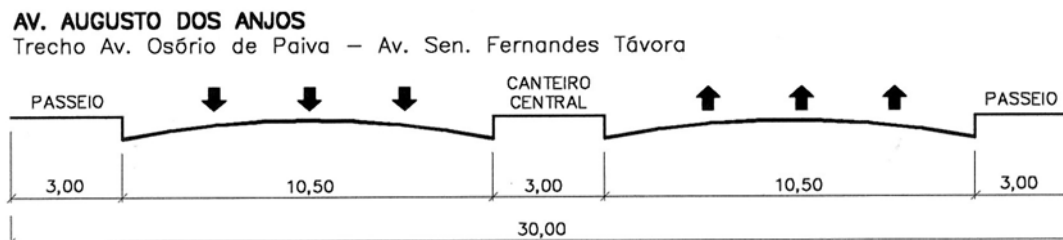
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos, quais sejam:
- Av. Osório de Paiva com a Av. Augusto dos Anjos;
- Binário da R. Vital Brasil/R. Emílio de Menezes com a Av. Augusto dos Anjos;
- Av. Porto Velho com a Av. Augusto dos Anjos;
- **Av. Augusto dos Anjos com as avenidas S. Fernandes Távora, José Bastos e Gomes Brasil;**
- Projeto de desapropriação;
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído, o hibisco, por exemplo.
- Projeto Executivo de Engenharia Final, contemplando todas as etapas de detalhamento, para projetos em vias urbanas.

A relação dos trechos viários, que irão receber este tipo de Adequação do tipo 2, corresponde:

Via	Trecho	Extensão (m) ⁽¹⁾
Av. Augusto dos Anjos – 30 m de seção	Av. Osório de Paiva – Av. S. Fernandes Távora	2.580,00
Av. Osório de Paiva – 30 m de seção	R. Nereu Ramos – R. Eduardo Perdigão	1.500,00
TOTAL		4.800,00

(1) A EXTENSÃO DO TRECHO ACIMA DEVERÁ SER CHECADA NO LOCAL, POIS A MESMA FOI TIRADA DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

Apresenta-se a seguir, proposta de seção transversal para projeto dos trechos em questão, que deverão ser avaliadas pela Consultora na elaboração do diagnóstico.



III) Adequação do Tipo - 04

Compreende a manutenção da Seção Transversal da via na situação atual e implantação de Tratamento Preferencial para o transporte coletivo, ou seja, os ônibus irão circular no tráfego misto, porém suas paradas terão tratamento especial, do tipo: baias, melhoria das condições de infra-estrutura das paradas, abrigos, etc., junto à calçada na extensão de 10,33 km, contendo:

- Projeto de adequação geométrica ao longo do corredor junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação do tratamento preferencial;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;
- Projeto de nova pavimentação em todas as vias que compõem o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos que terão intervenção:

Av. Carapinima com a Av. 13 de Maio;

Av. da Universidade com a Av. 13 de Maio;

Av. da Universidade/Av. João Pessoa com a Av. Eduardo Girão (1º Anel Viário);

Av. João Pessoa (R. 7 de Setembro) com a Av. Dedé Brasil.

- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos.
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído.

A relação dos trechos viários, que irão receber Adequação do Tipo 4, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
Av. Carapinima	Av. Pe. Cícero - Av. Domingos Olímpio	1.460,00
Av. Tristão Gonçalves ⁽²⁾	Av. Domingos Olímpio - R. Sen. de Alencar	1.350,00
Av. do Imperador	Av. Senador Alencar - R. Condessa	1.620,00
Av. João Pessoa	Av. Dedé Brasil – Av. Pe. Cícero	4.090,00
Av. da Universidade	Av. Pe. Cícero - Av. Domingos Olímpio	1.460,00
R. Senador Alencar	Av. Tristão Gonçalves – Av. do Imperador	130,00
Av. Pe. Cícero	Av. José Bastos – Av. João Pessoa	220,00
TOTAL		10.330,00

(1) - AS EXTENSÕES DOS TRECHOS ACIMA DEVERÃO SER CHECADAS NO LOCAL, POIS AS MESMAS FORAM TIRADAS DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

(2) - FUNCIONARÁ COM FAIXA EXCLUSIVA.

V) Projetos Propostos para Vias do Lote 02

Para a Av. Augusto dos Anjos está sendo proposto a duplicação da seção transversal, composto de duas pistas de rolamento variando de 10,0 m a 10,8 m, com 03 (três) faixas de tráfego de 3,5 m de largura por sentido, separadas por canteiro central que comportará uma ciclovia de largura variando entre 2,8 m a 3,2 m. Serão implantados pontos de paradas de ônibus, com recuo e com plataforma elevada para atendimento dos ônibus das linhas troncais.

Na Av. José Bastos, as principais intervenções para esta via corresponde o alargamento dos passeios e a implantação/readequação da ciclovia no canteiro central. Os pontos de paradas para os ônibus das linhas troncais terão recuos e plataformas elevadas.

c.2) Lote 03

O Lote 3 é composto pelo corredor de transporte de ligação Leste – Oeste entre os terminais do Conjunto Ceará – **Parangaba** – Estação Lagoinha (Centro)/Papicu, sendo as avenidas S. Fernandes Távora, **Gomes Brasil**, Germano Frank, Expedicionários e Barão do Rio Branco e as ruas José Mendonça, Dr. Perilo Teixeira, **Eduardo Perdigão**, Almirante Rubim, César Rossas Expedicionários a Implantar e Senador Pompeu, as vias integrantes do referido corredor.

Conforme diretrizes dos Planos de Circulação Viária e de Transporte Público em elaboração pela Prefeitura de Fortaleza, apresenta-se a seguir as intervenções necessárias, para dotar as vias e os terminais que compõem o corredor de transporte, de características compatíveis para um bom desempenho do transporte público urbano.

As diretrizes básicas para a adequação dos corredores do Lote 03 são identificadas a seguir.

I) Adequação do Tipo - 02

Compreende a implantação de Faixa Exclusiva para o Transporte Coletivo junto ao canteiro central ou a calçada com implantação de obras para a duplicação da Seção Transversal Existente, na extensão de 3,12 Km, contendo:

- Projeto geométrico ao longo da via junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação de faixa exclusiva;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;



- Projeto de pavimentação ao longo da via que compõe o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos.
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos:

R. Eduardo Perdigão com a Av. Germano Frank/Av. Dedé Brasil;

R. César Rossas com a Av. Gomes de Matos;

Av. dos Expedicionários com a R. Lauro Vieira Chaves/Av. Expedicionários a (implantar);

- Projeto de desapropriação;
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído, o hibisco, por exemplo;
- Projeto Executivo de Engenharia Final, contemplando todas as etapas de detalhamento, para projetos em vias urbanas.

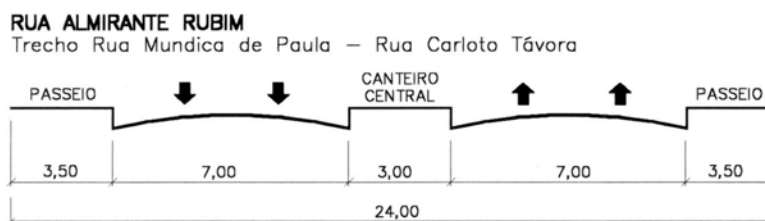
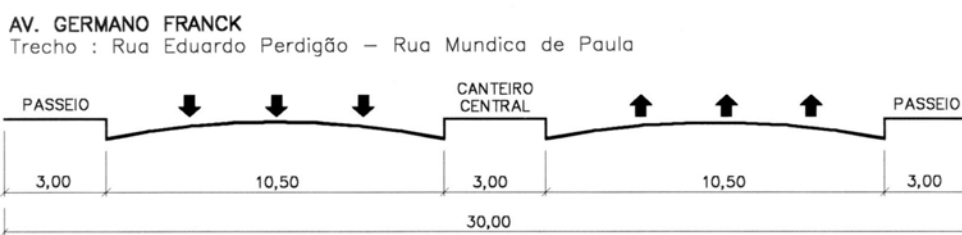
As principais intervenções necessárias, a serem previstas nos projetos de engenharia para as duplicações, serão a implantação de novas faixas de rolamento, canteiro central, ciclovia (com exceção de casos onde seja inviável geometricamente ou financeiramente a sua implantação), drenagem superficial e de grotas, pavimentação, sinalização, segurança viária, avaliação ambiental e desapropriação.

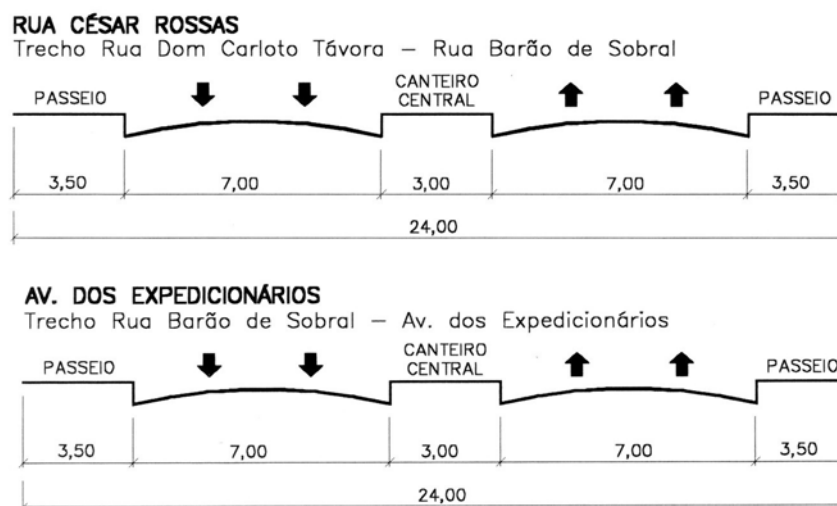
A relação dos trechos viários, que irão receber Adequação do Tipo 2, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
Av. Germano Frank – 30m de seção	R. Eduardo Perdigão – R. Mundica de Paula	1.100,00
R. Almirante Rubim – 24m de seção	R. Mundica de Paula – R. D.Carloto Távora	450,00
R. César Rossas – 24m de seção	R. D. Carloto Távora – R. Barão de Sobral	520,00
Av. dos Expedicionários (a implantar) – 24m	R. B. de Sobral – Av. dos Expedicionários	1.050,00
TOTAL		3.120,00

(1) AS EXTENSÕES DOS TRECHOS ACIMA DEVERÃO SER CHECADAS NO LOCAL, POIS AS MESMAS FORAM TIRADAS DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

Apresenta-se a seguir, proposta de seções transversais para projeto dos trechos em questão, que deverão ser avaliadas pela Consultora na elaboração do diagnóstico.





II) Adequação do Tipo - 03

Compreende a implantação de obras de alargamento para padronização da Seção Transversal da via existente, com tratamento preferencial para o transporte coletivo, na extensão de 0,98 km, contendo:

- Projeto geométrico ao longo da via junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação de faixa exclusiva;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;
- Projeto de pavimentação ao longo da via que compõe o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos;

- Projetos de Melhorias das interseções, envolvendo o estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos:

R. José Mendonça/R. Perilo Teixeira com a Av. S. Fernandes Távora;

Av. Osório de Paiva com a Av. Gomes Brasil/R. Eduardo Perdigão;

R. Eduardo Perdigão com a Av. Germano Frank/Av. Dedé Brasil.

- Projeto de desapropriação;
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído, o hibisco, por exemplo;
- Projeto Executivo de Engenharia Final, contemplando todas as etapas de detalhamento, para projetos em vias urbanas.

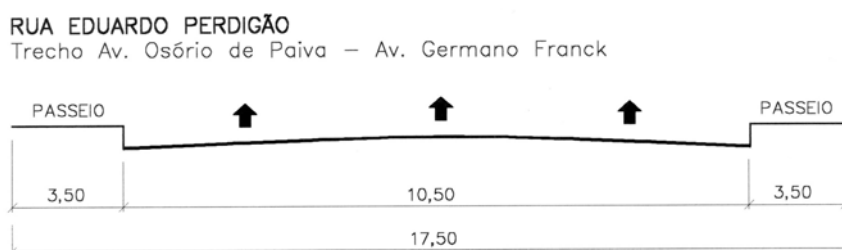
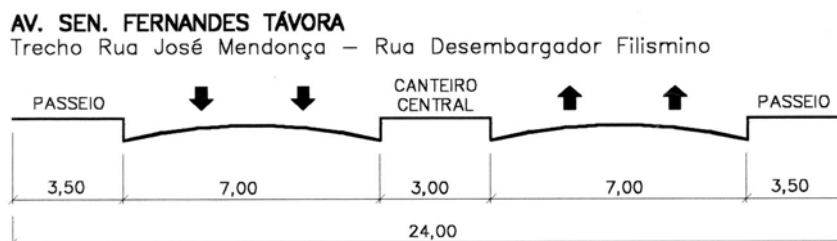
As principais intervenções necessárias, a serem previstas nos projetos de engenharia, serão a implantação de novas faixas de rolamento, com tratamento preferencial para o transporte coletivo, ou seja, os ônibus irão circular no tráfego misto, porém suas paradas terão tratamento especial, do tipo: baias, melhoria das condições de infra-estrutura das paradas, abrigos, etc., canteiro central, drenagem superficial e de grotas, pavimentação, sinalização, obras-de-arte especiais, segurança viária, avaliação ambiental e desapropriação.

A relação dos trechos viários, que irão receber Adequação do Tipo 3, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
Av. S. Fernandes Távora – 24m de seção	R. José Mendonça – R.Desem. Filismino	400,00
R. Eduardo Perdigão – 17,50m de seção	Av. Osório de Paiva – Av. Germano Frank	580,00
TOTAL		980,00

(1) A EXTENSÃO DO TRECHO ACIMA DEVERÁ SER CHECADA NO LOCAL, POIS A MESMA FOI TIRADA DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

Apresenta-se a seguir, proposta de seções transversais para projeto dos trechos em questão, que deverão ser avaliadas pela Consultora na elaboração do diagnóstico.



III) Adequação do tipo – 04

Compreende a manutenção da Seção Transversal da via na situação atual e implantação de Tratamento Preferencial para o transporte coletivo, ou seja, os ônibus irão circular no tráfego misto, porém suas paradas terão tratamento especial, do tipo: baias, melhoria das condições de infra-estrutura das paradas, abrigos, etc., junto à calçada na extensão de 11,18 km, contendo:

- Projeto de adequação geométrica ao longo do corredor junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação do tratamento preferencial;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;
- Projeto de nova pavimentação em todas as vias que compõem o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;

- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos;
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos, quais sejam:
 - Av. S. Fernandes Távora com a Av. Lineu Machado;
 - Av. Dos Expedicionários com a Av. Eduardo Girão (1º Anel Viário);
 - Av. Dos Expedicionários com a Av. 13 de Maio.
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído.

A relação dos trechos viários, que irão receber Adequação do Tipo 4, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
Av. Expedicionários	Av. dos Expedicionários – Av. 13 de maio	3.050,00
R. Barão do Rio Branco	Av. 13 de maio – Av. Dom. Olímpio	980,00
R. Senador Pompeu	Av. Domingos Olímpio – Av. 13 de Maio	960,00
Av. S. Fernandes Távora	Av. Augusto dos Anjos– R. Desemb. Filismino	3.750,00
R. José Mendonça	Av. Senador Fernandes Távora - Av. "D"	770,00
R. Dr. Perilo Teixeira	Av. "D"- Av. Senador Fernandes Távora	920,00
Av. Gomes Brasil	Av. Augusto dos Anjos – Av. Osório de Paiva	750,00
TOTAL		11.180,00

(1) AS EXTENSÕES DOS TRECHOS ACIMA DEVERÃO SER CHECADAS NO LOCAL, POIS AS MESMAS FORAM TIRADAS DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

IV) Ampliação e/ou Readequação de Terminais do Lote 03

O **Terminal de Parangaba** terá a formulação de um projeto de readequação física e funcional do terminal existente, com base nas condições de oferta atual e nas características físico-operacionais das linhas integradas no terminal.

Apresenta-se a seguir uma estimativa da quantidade total de metros lineares de plataforma, necessária para a operação do terminal, de forma a se avaliar as condições atuais de atendimento das instalações existentes. A capacidade atual do terminal no que diz respeito à frequência total (número de ônibus na hora pico) é de 156 ônibus/hora, o que equivale a um déficit de capacidade da ordem de 35%. Trata-se de uma avaliação aproximada, que não contempla fatores tais como uma possível otimização de distribuição dos berços nas plataformas e os diferentes tipos de linha que servem o terminal.

PLATAFORMA	COMPRIMENTO (M)	BERÇOS SIMPLES (20M)	BERÇOS DUPLOS (33M)	FREQ. MÁXIMA (ÔNIBUS/HORA)
1	45	2	-	16,0
2	85	-	2	36,0
3	48	2	-	16,0
4	48	2	-	16,0
5	66	-	2	36,0
6	66	-	2	36,0

FREQUÊNCIA MÁXIMA DE DIMENSIONAMENTO (ÔNIBUS/HORA).....	156,0
CONDIÇÕES ATUAIS DA OFERTA (ON/HORA)- 35 LINHAS	240,0
DÉFICIT (%).....	35,0

Este terminal não dispõe de plataformas específicas de desembarque, nem áreas destinadas à regulagem de fluxos (mangueira / estocagem).

No detalhamento do Projeto executivo para readequação do terminal de integração, deverão ser tomadas as seguintes medidas corretivas:

- Criação de áreas específicas de desembarque (plataformas) dentro do terminal, (conforme avaliação aproximada de dimensionamento acima), para permitir uma

melhor organização na circulação interna, com orientação aos usuários através de sinalização adequada, das opções disponíveis;

- Projeto de rearranjo físico para as plataformas, de forma a minimizar conflitos de travessia entre usuários e ônibus, e permitam um melhor ordenamento na formação de filas;
- Criação de áreas específicas, no interior do terminal ou nas suas proximidades, que possibilitem o estacionamento dos veículos durante o fora-pico e minimizem os impactos à circulação viária no entorno;
- Plataformas em nível com os ônibus no terminal, com rebaixos apenas nos pontos de travessia, buscando um menor tempo de embarque e desembarque dos usuários na baldeação;
- Adaptação da estrutura interna do terminal ao acesso e circulação dos portadores de deficiências (de acordo com a NBR-9050);
- Melhoria da pavimentação na área de circulação dos ônibus com a utilização de tecnologias mais apropriadas, sendo uma das alternativas para o estudo a adoção de pavimento rígido;
- Utilização de equipamentos que propiciem a todos os usuários, inclusive aos portadores de deficiência, conforto, segurança e informação nos momentos de embarque e desembarque no serviço de transporte;
- Avaliação funcional e reestudo do tráfego de passagem e de acesso ao Terminal.

V) Projetos Propostos para Vias do Lote 03

Na Av. Fernandes Távora / **Av. Gomes Brasil**, para aumentar a fluidez do tráfego no corredor foi proposto o fechamento do canteiro central nos cruzamentos, com exceção dos locais onde serão realizados os retornos de quadra para possibilitar a circulação do tráfego na área. Está sendo também proposto a implantação de ciclovias no canteiro central. As paradas dos ônibus foram remanejadas para melhor atendimento das demandas de usuários.

No binários das vias **Eduardo Perdigão/Dedé Brasil**, na área central de Parangaba, a adequação proposta para este binário, teve como propósito a ligação da Av. Gomes Brasil (acesso oeste ao Centro de Parangaba) a Av. Germano Frank (acesso norte ao Centro de Parangaba), com também facilitar os acessos dos ônibus (linhas troncais e alimentadoras) ao novo terminal de

Parangaba, a ser implantado na quadra norte da Av. Dedé Brasil, entre a Via Férrea e a Av. Germano Frank.

Na **Av. Germano Frank / Av Almirante Rubim**, o projeto inclui duplicação da via, com duas pistas de rolamento com 03 (três) faixas de tráfego por sentido com largura de 3,5 m, passeio de 3,5m (Germano Frank) e 2,5 m (Almirante Rubim), e canteiro central com implantação de ciclovia com largura de 2,8 m. Os pontos de parada para os ônibus da linha troncal terão recuo com plataforma elevada.

Na **Av. Godofredo Maciel**, na área da Parangaba, serão implantadas melhorias da circulação e redução dos pontos de conflitos do tráfego, e proposto mudança na conexão desta via com as Ruas Germano Frank e Sete de setembro. Será duplicado o trecho entre a Rua Napoleão Quezado e a Av. Dedé Brasil, de forma a possibilitar mais fluidez ao tráfego de passagem, Maraponga/Montese.

A interseção **Av. José Bastos com a Av. Fernandes Távora**, por onde passa os veículos proveniente da área oeste da Cidade e destino ao Bairro da Parangaba, é proposto um novo projeto viário e de circulação para o cruzamento, de forma a melhor atender aos movimentos dos veículos que trafegam pela área. A proposta inclui a implantação de uma rotatória alongada formada por binários, cujo finalidade é permitir os giros à esquerda para os veículos que, trafegam, tanto pelo Corredor das Avs. José Bastos/Augustos dos Anjos, com pelo corredor das Avs. Fernandes Távora/Gomes Brasil. O projeto mantêm o atual traçado das Avs. José Bastos/Augusto dos Anjos no cruzamento, de forma a priorizar a circulação dos ônibus das linhas troncais, e possibilitar a implantação de paradas de ônibus próximas ao cruzamento, para facilitar a conexão dos usuários destes dois corredores.

c.3) Lote 04

l) Adequação do Tipo - 03

Compreende a implantação de obras de alargamento para padronização da Seção Transversal da via existente, com tratamento preferencial para o transporte coletivo, na extensão de 0,70 km, contendo:

- Projeto geométrico ao longo da via junto às paradas e nos trechos entre paradas, para a implantação de faixa exclusiva;
- Implantação de medidas que visem a segurança de veículos e pedestres, levando em consideração dados estatísticos de acidentes e séries históricas;



- Projeto de pavimentação ao longo da via que compõe o corredor, em substituição ao pavimento com estrutura em “pedra tosca”, considerando o novo carregamento de veículos, utilizados nos planos de circulação e transporte público pela SMDT;
- Projeto de drenagem superficial, principalmente junto às paradas;
- Projeto de remanejamento de interferências de serviços público e privado, ao longo do corredor e junto às paradas;
- Projeto completo de sinalização vertical e horizontal, especialmente junto às paradas, conversões e retornos;
- Projeto de Melhorias das interseções, envolvendo estudo de capacidade, para as adequações necessárias, quanto à geometria, sinalização semafórica e segurança para o pedestre e deficiente. Apresenta-se a seguir alguns dos principais cruzamentos, quais sejam:
 - R. Pe. Pedro de Alencar com a Av. Pe. Carlos de Alencar;
 - R. Pe. Pedro de Alencar com o 2º Anel Viário (Perimetral);
- Projeto de desapropriação;
- Projeto de padronização e adequação de passeios, considerando a circulação de deficientes (de acordo com a NBR-9050);
- Projeto de Iluminação viária;
- Projeto para arborização adequada ao meio, utilizando, quando possível, vegetação que reduza os níveis de poluição e ruído, o hibisco, por exemplo;
- Projeto Executivo de Engenharia Final, contemplando todas as etapas de detalhamento, para projetos em vias urbanas.

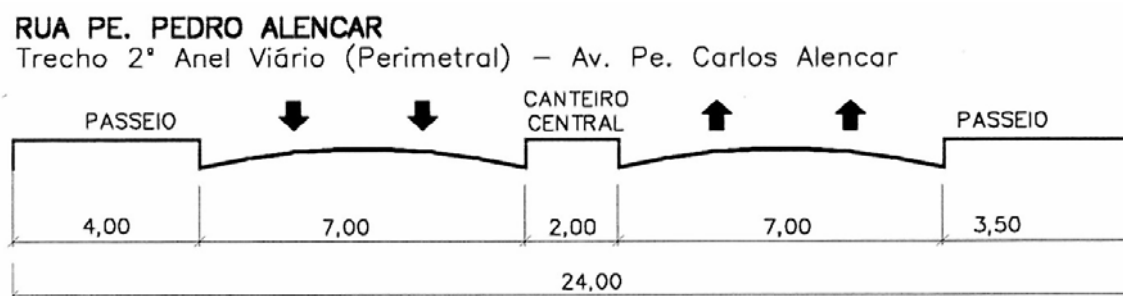
As principais intervenções necessárias, a serem previstas nos projetos de engenharia, serão a implantação de novas faixas de rolamento, com tratamento preferencial para o transporte coletivo, ou seja, os ônibus irão circular no tráfego misto, porém suas paradas terão tratamento especial, do tipo: baias, melhoria das condições de infra-estrutura das paradas, abrigos, etc., canteiro central, drenagem superficial e de grotas, pavimentação, sinalização, segurança viária, avaliação ambiental e desapropriação.

A relação dos trechos viários, que irão receber Adequação do Tipo 3, corresponde:

VIA	TRECHO	EXTENSÃO (M) ⁽¹⁾
R. Pe. Pedro de Alencar – 24m	2º Anel Viário (Perimetral) – Av. Pe. Carlos de Alencar	700,00
TOTAL		700,00

(1) A EXTENSÃO DO TRECHO ACIMA DEVERÁ SER CHECADA NO LOCAL, POIS A MESMA FOI TIRADA DE BASE CARTOGRÁFICA DIGITAL DA CIDADE.

Apresenta-se a seguir, proposta de seção transversal para projeto do trecho em questão, que deverá ser avaliada pela Consultora na elaboração do diagnóstico.



II) Projetos propostos para as Vias do Lote 04

Neste Lote 04 serão propostos o alargamento das seguintes vias:

- Rua Pe Pedro de Alencar, numa extensão de 700 metros a partir a Rua Gurgel do Amaral no sentido leste;
- Rua Lauro Chaves, entre as Avenidas Luciano Carneiro e dos Expedicionários, com ciclovia;
- Rua Desembargador Praxedes, entre as Avenidas José Bastos e Luciano Carneiro, com ciclovia;
- Rua Humberto Monte, com ciclovia, ligando a Parte da Avenida Humberto Monte, já alargada e a Avenida José Bastos, incluindo a passagem sob a Avenida José Bastos e a Linha Sul do METROFOR;



- Avenida Sargento Hermínio, entre a Avenida Parimetral e a Via Férrea, com ciclovia;
- Avenida Dr. Theberge, entre a Avenida Leste-Oeste e a Linha Oeste do METROFOR, com ciclovia; e
- Avenida José Bastos, entre a Avenida Bezerra de Menezes a Rua Pe Cícero, com ciclovia, incluindo a construção de dois viadutos, uma no cruzamento com a Avenida Bezerra de Menezes e outro no cruzamento com a Rua Pe Cícero.

Destas intervenções a serem contempladas pelo Lote 04, que compõem o projeto de alargamento de vias que trafegam os ônibus das linhas alimentadoras do Sistema de Transporte Público, a que irá beneficiar diretamente o **Pólo de Messejana**, corresponde o projeto para a **Rua Pe. Pedro de Alencar**, pois atrevassa o seu centro.

Foi proposto o alargamento desta via no trecho entre as vias Pe. Carlos de Alencar e Joaquim Bezerra, com extensão de 14.361,40 m. A seção transversal será padronizada, ficando igual a da Rua Frei Cirilo (prolongamento) composta por duas pistas de rolamento com duas faixas de tráfego por sentido com largura de 3,5 m, canteiro central de 2,0 m de largura com ciclovia, e passeio com 3,0 m de largura. Dentre as melhorias a serem implantadas destacam-se: a realocação dos pontos de parada de ônibus, com implantação de abrigo para os usuários, e a adequação dos passeios com raio de giro de 18,0 m nas interseções e rampas de acesso para os deficientes físicos próximos aos cruzamentos.

ÍNDICE DAS TABELAS

Tabela 01 - POPULAÇÃO DOS BAIRROS MESSEJANA E PARANGABA, DAS RESPECTIVAS REGIONAL E DO MUNICÍPIO E PERCENTUAIS DE PARTICIPAÇÃO - 2000	25
Tabela 02 - POPULAÇÃO POR FAIXA ETÁRIA/2000 MESSEJANA E PARANGABA.....	26
Tabela 03 - PESSOAS RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR GRUPOS DE ANOS DE ESTUDO / 2000.....	26
Tabela 04 - POPULAÇÃO POR REGIONAL E PARTICIPAÇÃO POPULACIONAL PARANGABA E MESSEJANA – 1991 / 2000.....	28
Tabela 05 - EMPRESAS DE SERVIÇOS POR ATIVIDADE ECONÔMICA - 2000	32
Tabela 06 - ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS VAREJISTAS, POR GÊNEROS DE ATIVIDADES - 2000	33
Tabela 07 - DADOS ECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS DE MESSEJANA E MUNICÍPIOS LIMÍTROFES AO MUNICÍPIO DE FORTALEZA À LESTE	36
Tabela 08 - DADOS ECONÔMICOS E DEMOGRÁFICOS DE PARANGABA E MUNICÍPIOS LIMÍTROFES AO MUNICÍPIO DE FORTALEZA AO SUDOESTE	37
Tabela 08 - APROPRIAÇÃO DA RENDA FAMILIAR PER CAPITA NA RMF (%).....	39
Tabela 09 - MORADORES EM DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES CLASSES DE RENDIMENTO NOMINAL MENSAL DA PESSOA RESPONSÁVEL PELO DOMICÍLIO (SALÁRIO MÍNIMO) (1).....	40
Tabela 10 - VALOR DO RENDIMENTO NOMINAL MÉDIO MENSAL, VALOR DO RENDIMENTO NOMINAL MEDIANO MENSAL DAS PESSOAS COM RENDIMENTO, RESPONSÁVEIS PELOS DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, SEGUNDO OS BAIRROS.....	41
Tabela 11 - PESSOAS DE 10 ANOS OU MAIS DE IDADE, POR CONDIÇÃO DE ATIVIDADE NA SEMANA DE REFERÊNCIA , SEGUNDO OS GRUPOS DE IDADE - RM FORTALEZA/2001	42
Tabela 12 - TOTAL DE PESSOAS APTAS PARA O TRABALHO POR SEXO FORTALEZA, PARANGABA, MESSEJANA - 2000	44
Tabela 13 - TAXA DE OCUPAÇÃO POR GRAU DE INSTRUÇÃO FORTALEZA - ABRIL /2003	44
Tabela 14 - TAXA DE DESEMPREGO POR SUBSETOR DE ATIVIDADE FORTALEZA - ABRIL/2003.....	46
Tabela 15 - CAUSAS DA DISPENSA DO TRABALHADOR FORTALEZA – ABRIL/2003	47
Tabela 16 - NÍVEL DE REMUNERAÇÃO DA ATIVIDADE PRINCIPAL DA POPULAÇÃO OCUPADA FORTALEZA - MARÇO/2003	49
Tabela 17 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS DE ENSINO POR DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA FORTALEZA / 2000.....	51
Tabela 18 - MORTALIDADE PROPORCIONAL (%) POR FAIXA ETÁRIA SEGUNDO GRUPO DE CAUSAS - CID10 FORTALEZA/2000	55
Tabela 19 - IMUNIZAÇÕES - COBERTURA VACINAL (%) POR TIPO DE IMUNOBIOLOGICO MENORES DE 1 ANO - FORTALEZA.....	56
Tabela 20 - LOCAIS COM MAIOR ÍNDICE DE ACIDENTES EM FORTALEZA	101
Tabela 21 - OFERTA E DEMANDA DE TRANSPORTE COLETIVO POR CORREDOR DE TRÁFEGO NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA.....	103

ÍNDICE DOS QUADROS

Quadro 01 - RELAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL DE PARANGABA.....	22
Quadro 02 - RELAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL DE MESSEJANA.....	23
Quadro 03 - MONUMENTOS HISTÓRICOS TOMBADOS / FORTALEZA – 2001	61
Quadro 04 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR FORMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA	73
Quadro 05 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR EXISTÊNCIA DE BANHEIRO OU SANITÁRIO E TIPO DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO.....	74
Quadro 06 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR DESTINO DO LIXO	75
Quadro 07 - PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DO BAIRRO DE PARANGABA.....	77
Quadro 08 - UNIDADES HABITACIONAIS CONSTRUÍDAS PELA COHAB, EM MUTIRÃO, NOS BAIRROS DA GRANDE MESSEJANA – FORTALEZA - CEARÁ – 1998-2000.	86
Quadro 09 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR FORMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA.....	89
Quadro 10 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR EXISTÊNCIA DE BANHEIRO OU SANITÁRIO E TIPO DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO	90
Quadro 11 - DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES, POR DESTINO DO LIXO	91
Quadro 12 - PROBLEMAS E POTENCIALIDADES DO BAIRRO DE MESSEJANA	93
Quadro 13 - PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS URBANOS DE FORTALEZA	96
Quadro 14 - DADOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE ÔNIBUS INTEGRADO	110
Quadro 15 - SISTEMAS DE LINHAS INTEGRADAS, SEGUNDO OS TERMINAIS DE INTEGRAÇÃO	110
Quadro 16 - DADOS OPERACIONAIS DO SISTEMA DE ÔNIBUS NÃO INTEGRADO	111
Quadro 17 - RESULTADOS DO ESTUDO DE DEMANDA DO METROFOR.....	113
Quadro 18 - DIAGNÓSTICO DO PCVM - RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES	119

ÍNDICE DOS GRÁFICOS

Gráfico 01 - EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE HABITANTES PARANGABA E MESSEJANA 1991/2000	27
Gráfico 02 - ESTRUTURA SETORIAL DO PIBPM/1998 MUNICÍPIO DE FORTALEZA.....	31
Gráfico 03 - ÍNDICE DE GINI - CEARÁ E REGIÃO METROPOLITANA FORTALEZA 1992 A 1999	38
Gráfico 04 - TAXA DE OCUPAÇÃO POR FAIXA ETÁRIAFORTALEZA - ABRIL/2003	42
Gráfico 05 - PARTICIPAÇÃO PÔR GÊNERO NO NÚMERO DE OCUPADOS FORTALEZA/ ABRIL DE 2003.....	43
Gráfico 06 - TAXA DE OCUPAÇÃO E DESEMPREGO - FORTALEZA/JAN./2002 A ABRIL/2003	45
Gráfico 07 - NÚMERO DE PESSOAS OCUPADAS POR SUBSETOR DE ATIVIDADE FORTALEZA – ABRIL/2003	48
Gráfico 08 - DISTRIBUIÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO POR DEPENDÊNCIA ADMINISTRATIVA – FORTALEZA/2000	52
Gráfico 09 - DISTRIBUIÇÃO DE MATRÍCULAS INICIAIS - FORTALEZA / 2000	52
Gráfico 10 - LEITOS EXISTENTES LIGADOS AO SUS POR TIPO DE PRESTADOR DE SERVIÇOS FORTALEZA / 2000	57

ÍNDICE DAS FIGURAS

Figura 01 - Organograma da Prefeitura de Fortaleza	15
Figura 02 - Diretrizes do PDDU-FOR/1992	Erro! Indicador não definido.
Figura 03 - Diretrizes do Zoneamento Urbano/1996.....	Erro! Indicador não definido.
Figura 04 – Fotografia aérea do bairro de Parangaba	62
Figura 05 - Fotografia aérea do bairro de Messejana	Erro! Indicador não definido.
Figura 06 - Pontos críticos de acidentes	Erro! Indicador não definido.
Figura 07 – Eixos viários mais carregados no horário de pico da manhã	Erro! Indicador não definido.
Figura 08 - Linhas de desejo dos usuários do transporte público	Erro! Indicador não definido.
Figura 09 - Itinerários das linhas de ônibus municipais	Erro! Indicador não definido.
Figura 10 – Área de influência dos Planos de Transporte Urbano – PTP/PCVM e do Programa BID/FOR 1	Erro! Indicador não definido.
Figura 11 – Área de influência do Programa BID-FOR 1	Erro! Indicador não definido.

ÍNDICE DAS FOTOS

PARANGABA

FOTO 1 E 2 – VISTA DA LAGOA DE PARANGABA.....	66
FOTO 3 – LOCAL DA FEIRA DE PASSÁROS E AUTOMÓVEIS.....	68
FOTO 4 – CONDOMÍNIO RESIDENCIAL MULTI FAMILIAR	68
FOTO 5 – PRÉDIO ABANDONADO	68
FOTO 6 – OCUPAÇÃO IRREGULAR NAS MARGENS DA LAGOA.....	68
FOTO 7 – BAR AVIÃO	69
FOTO 8 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PARANGABA	69
FOTO 09 – IGREJA MATRIZ	70
FOTO 10 – PRAÇA DA IGREJA MATRIZ.....	70
FOTO 11 – TERMINAL DE PRANGABA	71
FOTO 12 – HOSPITAL FROTINHA DE PARANGABA.....	71
FOTO 13 – PRAÇA DOS CABOCLOS	71
FOTO 14 – GINÁSIO POLIESPORTIVO	71
FOTO 15 – MARGENS DA LAGOA.....	72
FOTO 16 – LAZER NAS MARGENS DA LAGOA.....	72

MESSEJANA

FOTOS 17 E 18 – VISTA DA LAGOA DE MESSEJANA.....	82
FOTO 19 – FEIRA DOMINICAL	83
FOTO 20 – CONDOMÍNIO RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR	83
FOTO 21 – HOSPITAL DE MESSEJANA.....	84
FOTO 22 – IGREJA MATRIZ DE MESSEJANA	87
FOTO 23 – PRAÇA DA IGREJA MATRIZ DE MESSEJANA.....	87
FOTOS 24 E 25 – PARQUE DA LAGOA DE MESSEJANA	88
FOTO 26 - SHOPPING NORDESTE	88
FOTO 27 – PRAÇA DEP. PAULO BENEVIDES	88
FOTO 28 - LIXO NA LAGOA DE MESSEJANA.....	91

BIBLIOGRAFIA

BERNAL, Maria Cleide Carlos. A Metrópole de Fortaleza neste Fim de Século: Desigualdade e Fragmentação. Anais do VII Encontro Nacional de Economia Política, Curitiba.2002.

CARTAXO, Joaquim Filho – A Cidade Fatural. Imprensa Universitária/UFC.2000.

CARTAXO & SMITH. Relatório da Coleta de Dados: Estudo Socioeconômico, Ambiental e Urbanístico dos Bairros de Parangaba e Messejana/2003.

IBGE, Censo 2000. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio - PNAD/2001

IDT/SINE. Pesquisa Desemprego e Subemprego de Fortaleza, março ,abril, maio/2003

- Relatório de Ocupação e Desemprego de Março/2003 do IDT

- Tabelas de Indicadores de Desempenho no Período de Junho/2001 a Junho/2002 do SINE. IPECE/Portal de Informações e Serviços do Governo do Estado do Ceará. www.ceara.gov.br

IPLANCE/IPECE. Anuário Estatístico do Ceará/2001. Governo do Estado do Ceará
Ministério da Saúde www.saude.gov.br

Prefeitura Municipal de Fortaleza/SEPLA. Plano Estratégico de Fortaleza.2003

Prefeitura Municipal de Fortaleza/SMDT - AAEP – Avaliação Ambiental Estratégica do Programa de Transporte Público de Fortaleza.2001.

Prefeitura Municipal de Fortaleza/SEINF – Mapas do projeto LEG/FOR. 2003.