

## DESENVOLVIMENTO URBANO E SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL: Um Estudo da Avenida Leste-Oeste em Fortaleza – Ce

*Carlos Henrique Lopes Pinheiro\**

### RESUMO

A dinâmica proporcionada pela implantação de eixos viários, interligando e inter-relacionando áreas da cidade antes pouco conjugadas entre si, provoca a valorização do solo e mudanças na paisagem urbana, dando-lhes novas funções e favorecendo o aparecimento de outros atores sociais. Este trabalho visa analisar as mutações na paisagem urbana de Fortaleza, em decorrência da construção e duplicação da Avenida Leste-Oeste e em especial no bairro Moura Brasil, que a partir da inauguração da avenida em destaque tem recebido investimentos públicos e privados, bem como, investigar os principais impactos à comunidade do entorno e para a sociedade de Fortaleza como um todo.

Palavras-Chave: Segregação, Desenvolvimento Urbano, cidade.

### ABSTRACT

The proportionate dynamics for the implantation of road axes, interconnecting and interrelating areas of the city before little conjugated amongst themselves, it provokes the valorization of the soil and changes in the urban landscape, giving them new functions and favoring other social actors' emergence. This work seeks to analyze the mutations in the urban landscape of Fortaleza, due to the construction and duplication of the Avenida Leste-Oeste and especially in the neighborhood Moura Brasil, that starting from the inauguration of the avenue in prominence has been receiving public and private investments, as well as, to investigate the main impacts to the community of the I spill and for the society of Fortaleza as a completely.

## 1 INTRODUÇÃO

Dentre as inúmeras transformações que modelam o espaço urbano de Fortaleza, e em destaque a porção litorânea oeste da cidade, algumas atividades proporcionam um processo mais evidenciado de mutação urbana, como é o caso da construção das vias de circulação ou eixos viários. Na década de 1970, construção da Avenida Presidente Castelo Branco, popularmente conhecida como Avenida Leste-Oeste em Fortaleza, proporcionou inúmeras transformações sócio-espaciais, destacando-se: o melhoramento no que se refere à mobilidade urbana, à integração de bairros antes não conjugados entre si; e a natural atração de comércio e serviços ao longo do eixo viário, valorizando o solo urbano e atraindo novos atores sociais. Entretanto, gerou também uma desestruturação dos laços de

---

\* Geógrafo. Licenciado em Geografia pela Universidade Federal do Ceará – UFC. Mestrando do Programa de Mestrado Acadêmico em Políticas Públicas e Sociedade – da Universidade Estadual do Ceará – UECE. Bolsista da Fundação Cearense de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FUNCAP

vizinhança, distanciando a população até então residente desta porção do centro comercial da cidade, ou seja, do setor da cidade que oferecia as principais ofertas de emprego.

O Bairro Moura Brasil, um dos mais antigos da cidade de Fortaleza, e onde foi edificada a Avenida Leste-Oeste, sempre se caracterizou por apresentar uma população de baixa renda, e por ser desprovido de uma infra-estrutura básica de qualidade como alguns serviços que proporcionem à população o mínimo necessário para a condição da vida humana. Justamente por apresentar níveis consideráveis de miserabilidade, este bairro, mesmo antes da construção do eixo viário em estudo, foi fortemente visado pelas campanhas políticas.

De forma geral, os bairros que se localizam na porção oeste de Fortaleza, por possuírem uma posição geográfica estratégica para o desenvolvimento do setor econômico, haja vista a proximidade com o centro comercial, com o antigo pólo industrial e ainda a já transferida área portuária, possuíam um poder de atração populacional, ao qual fazia com que a população do interior do Estado vislumbrasse na capital cearense grandes possibilidades de melhoria na qualidade de vida sua e de seus familiares.

Contudo, mediante a crescente explosão demográfica a cidade não reunia condições suficientes para a promoção de políticas públicas voltadas para a geração de empregos, para a redução do déficit habitacional, melhoramento dos serviços públicos de saúde, saneamento e educação, transportes, dentre outros.

A década de 1970 estabeleceu uma nova ordem urbana da cidade, tendo em vista que a população crescia, mas a cidade não. A infra-estrutura urbana passou principalmente durante a administração municipal do prefeito Engenheiro Vicente Fialho por um plano desenvolvimentista que tinha como intuito “restabelecer o equilíbrio urbano”, justificado pela construção de quatro grandes vias de circulação (Borges de Melo, Aguanhambi, José Bastos e a própria Leste-Oeste). Estas avenidas passaram a interligar as mais diversas regiões de Fortaleza, facilitando uma melhor integração de vários bairros à malha urbana.

Desta forma, percebe-se que Fortaleza passou por um processo produtivo. Processo esse que conforme observou Milton Santos (1987:47) seus resultados ofendem, pois expulsam e desenraizam as pessoas, fazendo com que elas não usufruam do seu direito à cidade ou ao menos, o direito ao entorno.

## **2 O CRESCIMENTO URBANO NA COSTA OESTE DE FORTALEZA**

O crescimento urbano de Fortaleza está intimamente relacionado à precária situação do campo no interior do Ceará, decorrente da problemática gerada pela economia

regional. Como já citado, Fortaleza no entre décadas de 1960 e 1970, sofreu grandes mutações em sua paisagem urbana, contudo, o aparente desenvolvimento apresentava em seu reverso inúmeras contradições sociais, tais como a histórica concentração de renda, distribuição desigual na oferta de serviços públicos, dentre outras que proporcionaram uma divisão espacial entre o Leste e o Oeste, em outras palavras, entre ricos e pobres, acentuando a exclusão social e a divisão da cidade em áreas desiguais.

O Bairro Moura Brasil, localiza-se na costa oeste de Fortaleza em uma região de duna fixa. Essa área caracteriza-se por possuir uma população de baixa renda, que migrou para a capital, principalmente durante o século XX, em função dos graves problemas climáticos que assolaram o Estado do Ceará e da estrutura fundiária concentradora. A crise na agricultura nordestina, as secas periódicas e a imagem atraente das cidades, divulgada nos meios de comunicação, favoreceram a migração rural-urbana, de uma população que tinha expectativa de se inserir no mercado de trabalho, alcançar uma renda fixa, e assim conseguir melhores condições de vida, habitação, educação, saúde etc. Fortaleza, que se encontrava em processo de crescimento econômico, recebendo investimentos industriais e comerciais, ao colher um grande número de migrantes, não tendo condições de assimilá-los e tampouco infra-estrutura suficiente, torna-se então uma metrópole miserável.

Os problemas sociais urbanos e o crescente processo de favelização de Fortaleza alcançaram índices alarmantes, pois a população numerosa destas áreas estava desprovida de políticas voltadas para o real atendimento de suas necessidades. Mediante tais problemas, a sociedade civil começou a se organizar através de grupos políticos, muitas vezes clandestinos na época, e de associações comunitárias de bairros, onde já:

No início de 1946, em Fortaleza, surgia o papel reivindicatório dos sindicatos, por meio da greve dos bancários e dos trabalhadores nas obras de construção do porto. Também a atuação dos comitês populares democráticos, instalados em diversos bairros, pela atuação do PCB, como Monte Castelo e Moura Brasil, era divulgada pelo jornal O Democrata, na luta contra a deficiência de transportes, iluminação e condições sanitárias. (JUCÁ, p. 2003).

Desta forma, percebemos a necessidade estrutural a que a cidade de Fortaleza se ressentia, dentre os outros setores destacamos o de transporte que não atendia de modo eficaz às demandas e reclamos da população.

O setor de transporte faz parte do ritmo diário da vida, é uma necessidade e uma atividade humana fundamental. É um setor complexo em termos de uso do solo, de empregos e de funções. O transporte, contudo, é um fator de suma importância relacionado com a questão do meio ambiente e à distribuição espacial, assim como o desenvolvimento de todas as outras formas de atividades econômicas e sociais. Desta forma, a construção de vias favorece a dinâmica e mobilidade urbana, proporcionando significativas transformações

na paisagem e, por conseqüência, à medida que o solo urbano se valoriza, há uma alteração também no que concerne ao seu uso e no perfil de produtores e consumidores. Mais do que uma questão de mobilidade e paisagem, a construção de vias de circulação, em muitas ocasiões favorece também o desenvolvimento econômico.

## 2.1 A avenida leste-oeste no contexto urbano de Fortaleza

As cidades de forma geral e, sobretudo, as grandes cidades e metrópoles são os principais palcos de conflitos sociais, de contradições e desigualdades cada vez mais evidentes. Os problemas urbanos e suas soluções não podem ser desvinculados dos problemas encontrados no meio rural. Neste contexto, a luta pelo direito e acesso à cidade tem sido constante, e, através deste sentimento de pertença criado e desenvolvido pelos atores sociais urbanos, faz com que a população passe a se organizar, lutando por uma política econômica e social descentralizada e incluyente.

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

Em Fortaleza, durante as décadas de 1960 e 1970, o contingente populacional crescia em ritmo acelerado, fazendo com que a cidade inchasse e não se expandisse de forma a gerar uma melhor distribuição espacial de pessoas e serviços, sendo estes concentrados juntamente com o comércio, indústria e ainda da zona portuária na área central da cidade, bem como ao longo do litoral oeste da cidade. A concentração da população migrante nesta área litorânea da cidade acentuou o número de pobres e provocou, de certa forma, uma espécie de expulsão das pessoas mais favorecidas (da elite de Fortaleza), que em boa parte também se alojava neste espaço da cidade, para locais mais distantes como a faixa litorânea leste e ainda no sentido continental do espaço rural-urbano existente em Fortaleza.

Tal deslocamento populacional e ainda a transferência do porto da cidade para o Mucuripe (Litoral leste) desencadeou uma série de ações do Estado, onde pressionado pela elite local tratou de interligar áreas antes não conjugadas entre si à malha urbana, em uma política notória de mobilidade e acessibilidade. Nota-se, neste período, uma ação intensa do poder público, visando à interligação de bairros e áreas de produção no sentido Norte-Sul e

Leste-Oeste, dando-lhe um caráter de desenvolvimento urbano. A política de construção de vias foi tida pelos órgãos administrativos como uma solução urbana de grande envergadura.

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

Sendo assim, a Avenida Castelo Branco popularmente conhecida como Leste-Oeste, e objeto de nosso estudo, foi construída com o propósito inicial de facilitar e tornar mais rápida a ligação da zona industrial da Francisco Sá ao Porto do Mucuripe. Sua inauguração em 1973 é considerada um marco na história dos bairros do litoral oeste de Fortaleza, que, de certa forma, foram integrados à malha urbana, assim como ao desenvolvimento econômico do Estado. Com a construção da ponte sobre o rio Ceará e o alargamento de trechos desta avenida, ela passa a ser também uma via de ligação entre os municípios de Fortaleza e Caucaia, facilitando o acesso às demais praias do litoral oeste cearense, beneficiando o desenvolvimento da atividade turística nas praias do Icará, Tabuba, Cumbuco, dentre outras.

A Avenida Leste-Oeste melhorou o acesso ao litoral oeste de Fortaleza, e, posteriormente, a abertura de ruas secundárias e perpendiculares, facilitou o fluxo de pessoas, transportes, mercadorias entre o litoral e o centro da cidade. Ao mesmo tempo, esta obra provocou mudanças de ordem social, pois a transferência da população das áreas cortadas pela avenida, como os moradores das favelas das Cinzas, Moura Brasil, Oitão Preto, Braga Torres e Soares Moreno, para áreas periféricas de Fortaleza, como o Conjunto Rondon, Conjunto Vicente Pizon, além da Jurema em Caucaia, desestruturou relações de vizinhança, distanciando-a do mercado de trabalho e do centro comercial. Na época, este processo de “desfavelização” foi tido pela administração municipal como a maneira mais eficaz de sanear diferentes problemas, através da eliminação de zona de baixo meretrício e de pontos de concentração de marginais.

Desde sua inauguração até os dias atuais, a avenida em destaque passou por algumas transformações tanto em sua estrutura física, com sua duplicação finalizada em meados do ano 2000, como no uso e ocupação de suas marginais (crescente atividade comercial) e ainda no que tange a legislação onde em 1996 a avenida foi regulamentada e classificada de acordo com a lei de uso e ocupação do solo como via arterial no sistema viário de Fortaleza, portanto:

Destinada a absorver substancial volume de tráfego de passagem de média e longa distância, a ligar pólos de atividades, alimentar vias expressas e estações de transbordo e carga, conciliando estas funções com a de atender ao tráfego local,

com bom padrão de fluidez. (artigo 224, inciso II, título IV, que trata do sistema viário e estacionamento da lei 1987, 96).

Enfim, a construção e duplicação da Avenida Leste-Oeste, proporcionou várias outras modificações no uso do solo urbano, decorrentes tanto das ações do poder público como do setor privado. Vários equipamentos urbanos e alguns serviços foram instalados, tais como o Instituto Médico Legal, Estação de Tratamento de Esgotos da CAGECE, Marina Park Hotel, Igrejas católicas (santa Edwiges, Casa Paroquial, Altar do Milênio), evangélicas, unidade do Corpo de Bombeiros, postos de gasolinas, lojas de autopeças, bares, mercearias, açougues, dentre outros.

## 2.2 Uso e ocupação da avenida leste-oeste

A Avenida Leste-Oeste em toda sua extensão mede 3.500 metros, iniciando-se na confrontação com a Avenida Dom Manoel e estendendo-se até a Barra do Ceará, na ponte sobre o rio Ceará. Com o decorrer dos anos a atividade comercial foi ganhando novas proporções devido a uma nova classe social que passou a residir às margens da Avenida Leste-Oeste, valorizando, assim, o solo urbano e os empreendimentos comerciais que ali se instalavam. A população de classe média baixa ora identificada passou a agir de forma organizada, pressionando o poder público e, com isso, atraindo não só o comércio, mas também serviços educacionais, saúde, pólos de lazer entre outros. É certo, porém que tais serviços apresentam uma série de problemas de funcionamento, não atendendo de forma suficiente a demanda populacional. No entanto, este fato só tende a fortalecer os movimentos sociais urbanos existentes no grande Pirambu (área correspondente ao objeto de estudo deste trabalho, no caso a Avenida Leste-Oeste), que devido ao nível de organização que alcançou, servem de referências aos demais bairros e organizações sociais.

A organização do espaço do Grande Pirambu não se apresenta homogênea, refletindo as diferenciações sociais e econômicas. Algumas áreas são mais bem servidas de infra-estrutura e de serviços, enquanto outras apresentam-se deficientes. Ao longo da Avenida Leste-Oeste, residências estão sendo substituídas por atividades comerciais e de serviços, gerando uma maior valorização do solo urbano. Nesta avenida, os estabelecimentos comerciais atendem não só a população dos bairros do grande Pirambu, mais também dos demais bairros da Costa Oeste, pois muitos são os consumidores que utilizam a Leste Oeste como via de passagem. Na área central do Pirambu, encontra-se a rua Nossa Senhor das Graças com comércio e serviços mais voltados para seus moradores. (COSTA, 2003, p.19).

Desta maneira, a avenida desde sua inauguração, até os dias atuais, demonstra que os espaços nas grandes cidades são constantemente reorganizados, e o



desenvolvimento ou, crescimento urbano, propicia o surgimento das atividades de comércio, lazer e cultura nos bairros de Fortaleza, embora esta distribuição espacial - voltada para o atendimento das necessidades básicas da população - não se dá de forma equilibrada espacialmente, o que torna a distribuição destes equipamentos urbanos um processo seletivo e segregador de classes sociais.

### 3 CONCLUSÃO

A abertura da Avenida Leste-Oeste em Fortaleza proporcionou uma gama de alterações na paisagem e dinâmica urbana da cidade. Sua construção foi responsável direta pela expulsão de antigos moradores das extintas favelas num processo cruel de higienização, colocando-os em áreas distanciadas dos principais pólos comerciais e geradores de emprego e renda da capital. A Leste-Oeste também atraiu investimentos e serviços públicos e privados através da facilitação dos fluxos de pessoas, mercadorias, sendo responsável não só pela sua abertura em si, mas principalmente de vias secundárias, dando uma nova feição na mobilidade urbana de Fortaleza, facilitando, por sua vez, a implementação de novas áreas comerciais. Ademais a avenida ainda passou a integrar bairros, antes sem nenhuma ou com péssimas condições de acessibilidade, à área central, beneficiando, de certa forma, a população remanescente das áreas afetadas pela sua construção, sobretudo dos bairros situados na costa oeste da cidade.

Portanto, pensar a cidade no sistema capitalista a que se considerar a análise de duas categorias fundamentais para a constituição da mesma, nos casos os produtores e os consumidores. Segundo Carlos (1988), para o produtor, a cidade aparece como equipamento e infra-estrutura produtiva. Já do ponto de vista do consumidor é um bem de consumo coletivo (habitação, transporte, lazer, ócio), algo mais que um amontoado de homens e edificações. Sendo assim, pensar a cidade é estar atento às constantes transformações espaciais, dependendo sempre dos fatores políticos econômicos e não menos importante da dinâmica social ao qual se encontra em pleno movimento, alterando a estruturação espacial e constituindo a história, impulsionando, por consequência, a produção científica.

Por fim, entendemos que a produção e reprodução do espaço urbano, é fruto das necessidades sociais, sendo estas constantemente recriadas, o que faz com que o espaço esteja em um processo dinâmico e contínuo de modelagem e remodelagem. Neste sentido a abertura da Avenida Leste-Oeste proporcionou uma considerável transformação espacial estabelecendo uma relação antagônica onde: por um lado facilitou o fluxo de pessoa, serviços e mercadorias, e por outro desestruturou laços sociais, além de ter

distanciado grande parte da população do seu lugar de origem do principal pólo empregatício da cidade que é o centro de Fortaleza.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manoel Correia. **Geografia Econômica**. São Paulo: Atlas Ed, 1981.
- ARENDT, Hannah. **A Condição Humana**. São Paulo: USP, 1981.
- BARREIRA, Irllys Alencar Firmo. **O Reverso das Vitrines – Conflitos e Cultura Política**. Rio de Janeiro: Rio Fundo Ed, 1992.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: EDUSP, c1994.
- \_\_\_\_\_. **Espaço e Indústria**. São Paulo: contexto/EDUSP, 1988.
- COELHO, Modesto Siebra. **A Nova Onda no Transporte Urbano – Mototaxi**. Sobral: Edições Universidade Vale do Acaraú, 1994.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. Urbanização da sociedade Cearense. In: Damiani, Amélia et al. **O espaço no fim do século: a nova realidade**. São Paulo: Contexto 1999.
- \_\_\_\_\_. Fortaleza expansão urbana e organização do espaço In: **Geografia do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2003.
- COSTA, Veridiana Marques da. **Saneamento e Saúde nos Bairros Pirambu e Cristo Redentor**. 2003. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2003.
- DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **Mar à Vista: estudo da maritimidade em Fortaleza**. Fortaleza: Museu do Ceará / Secretaria da Cultura e Desporto do Ceará, 2002.
- DECCA, Maria Auxiliadora Guzzo. **Indústria, Trabalho e Cotidiano: Brasil – 1889 a 1930**. São Paulo: Ed. Atual, 1991.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. **Verso e Reverso do Perfil Urbano de Fortaleza (1945 – 1960)**. São Paulo: Annablume, 2003.
- \_\_\_\_\_. **A Oralidade dos Velhos na Polifonia Urbana**. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2003.
- OLIVEIRA, Francisco de. **A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista**. Pertópolis – RJ: Vozes.
- QUEIROZ, Ivan da Silva et al. **O “Papel dos Shoppings” no Processo de Revitalização do Centro de Fortaleza**. ENCONTRO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 4. AGB, 1995.



SAMPAIO, Dorian; LUSTOSA, Costa. **Anuário do Estado do Ceará**, 1973.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, José Borzacchiello da. **Quando os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza**. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

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

SOUZA, M. Salete de. **Fortaleza uma Análise da Estrutura Urbana**. ENCONTRO NACIONAL DE GEOGRAFOS. Fortaleza : AGB, 1978.

SAMPAIO, Dorian; LUSTOSA, Costa. **Anuário do Estado do Ceará**, 1973

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