



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

ENALE DE CASTRO COUTINHO

**O DIREITO À CIDADE: UM EXAME SOBRE AS CONSEQUÊNCIAS DAS OBRAS
DA COPA DO MUNDO DE 2014 NA COMUNIDADE TRILHA DO SENHOR**

FORTALEZA

2015

ENALE DE CASTRO COUTINHO

O DIREITO À CIDADE: UM EXAME SOBRE AS CONSEQUÊNCIAS DAS OBRAS DA
COPA DO MUNDO DE 2014 NA COMUNIDADE TRILHA DO SENHOR

Monografia apresentada ao Curso de
Graduação em Direito da Universidade
Federal do Ceará, como requisito parcial para
obtenção do Título de Bacharel em Direito.
Orientadora: Prof^ª. Dra. Gretha Leite Maia

FORTALEZA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Setorial da Faculdade de Direito

-
- C871d Coutinho, Enale de Castro.
O direito à cidade: um exame sobre as consequências das obras da copa do mundo de 2014 na comunidade Trilha do Senhor / Enale de Castro Coutinho. – 2015.
62 f. ; 30 cm.
- Monografia (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2015.
Área de Concentração: Direitos Humanos.
Orientação: Profa. Dra. Gretha Leite Maia de Messias.
1. Direito à moradia – Fortaleza (CE). 2. Direitos fundamentais. 3. Copa do mundo (Futebol). 4. Remoção (habitação). I. Messias, Gretha Leite Maia (orient.). II. Universidade Federal do Ceará – Graduação em Direito. III. Título.

ENALE DE CASTRO COUTINHO

O DIREITO À CIDADE: UM EXAME SOBRE AS CONSEQUÊNCIAS DAS OBRAS DA
COPA DO MUNDO DE 2014 NA COMUNIDADE TRILHA DO SENHOR

Monografia apresentada ao Curso de
Graduação em Direito da Universidade
Federal do Ceará, como requisito parcial para
obtenção do Título de Bacharel em Direito.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Gretha Leite Maia

Aprovada em ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof^ª. Dra. Gretha Leite Maia (Orientadora)

Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Newton de Menezes Albuquerque

Universidade Federal do Ceará (UFC)

Me. Julianne Melo dos Santos

Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, por toda a sua dedicação e amor incondicionais ao longo de toda a minha vida. E em especial, nos momentos de formação como estudante, tendo feito sempre todo o possível para me proporcionar as melhores experiências de educação.

A FUNCAP, pelo apoio na pesquisa.

À minha orientadora, por sua dedicação ao transmitir os ensinamentos necessários para a elaboração deste trabalho.

Ao Núcleo de Assessoria Jurídica Comunitária (NAJUC) e ao Curso Pré-Vestibular Paulo Freire, pela contribuição em minha formação durante os cinco anos da Graduação, me fazendo enxergar e sentir o significado de se realizar extensão popular socialmente engajada.

Ao Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM), por me permitirem, com suas experiências, dar um passo na construção do saber acadêmico e científico.

“Muitas coisas são necessárias para mudar o mundo:

Raiva e tenacidade. Ciência e indignação.

A iniciativa rápida, a reflexão longa,

A paciência fria e a infinita perseverança,

A compreensão do caso particular e a compreensão do conjunto,

Apenas as lições da realidade podem nos ensinar como transformar a realidade.”

(Bertolt Brecht)

RESUMO

O processo de formação das cidades brasileiras teve relação direta com a industrialização e a urbanização do espaço, resultando na formação de centros urbanos marcados pela desigualdade social e pela negação de direitos fundamentais a grande parte da população, principalmente a negação do direito à cidade. O presente trabalho teve por objetivo estudar os impactos das obras de infraestrutura construídas para atender o fluxo de turistas da Copa do Mundo de 2014 na cidade de Fortaleza, em especial o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), resultando na remoção forçada de milhares de famílias que foram obrigadas a se deslocar para áreas periféricas da cidade, o que revelou a dinâmica excludente dos centros urbanos. Foi estudado no presente trabalho a categoria teórica do Direito à Cidade por meio de revisão bibliográfica a partir de Henri Lefebvre, e têm-se como sujeitos desta pesquisa os moradores e lideranças das comunidades próximas ao trilho localizadas ao longo dos bairros Parangaba e Mucuripe. A mobilização dessas comunidades articulou o Movimento de Luta em Defesa da Moradia a fim de resistir à tentativa de remoção promovida pelo Governo do Estado do Ceará. Buscou-se, com isso, compreender o conceito de direito à cidade, partindo de uma análise da formação do território cearense e, com esses achados, poder colaborar com a construção do espaço urbano orientado para uma perspectiva emancipadora.

Palavras-chaves: Direito à Cidade, Copa do Mundo, Mobilização Popular.

RÉSUMÉ

Le processus de formation des villes brésiliennes était directement liée à l'industrialisation et l'urbanisation de la zone, entraînant la formation de centres urbains marqués par les inégalités sociales et le déni des droits fondamentaux à une grande partie de la population, en particulier le déni du droit à la ville. Ce recherche vise à étudier les impacts des projets d'infrastructures construites a propose de la Coupe du Monde 2014 pour répondre aux touristes que se écoulent dans la ville de Fortaleza, en particulier le train léger sur rail (TLR), entraînant le déplacement forcé de milliers de familles qui ont été forcés de se déplacer vers les zones périphériques de la ville, en révélant la dynamique d'exclusion des centres urbains. Dans ce travail, il y a étudié la catégorie théorique du droit à la ville, surtout dans l'oeuvre de Henri Lefebvre, et ont comme sujets de recherche les résidents et les dirigeants des communautés près du rail situé le long des quartiers Parangaba et Mucuripe. La mobilisation de las communautes formant le Mouvement de lutte pour la défense de le droit a la ville dans le but de résister à la tentative d'enlèvement effectué par le gouvernement de l'État de Ceará. Il a cherché, par conséquent, comprendre le concept de droit à la ville, à partir d'une analyse de la formation du territoire de Ceará et, avec ces résultats, à coopérer avec la construction de l'espace urbain à partir d'une perspective émancipatrice.

Mots-clés: droit à la ville, la Coupe du Monde, mobilisation populaire.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|-----------|---|
| CF/88 | Constituição Federal de 1988 |
| Habitafor | Fundação do Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza |
| MLDM | Movimento de Luta em Defesa do Direito à Moradia |
| NAJUC | Núcleo de Assessoria Jurídica Comunitária |
| ONU | Organizações das Nações Unidas |
| VLT | Veículo Leve sobre Trilhos |
| SDH | Secretaria de Direitos Humanos |
| Setra | Secretaria de Trabalho, Desenvolvimento Social e Combate à Fome |
| SFH | Sistema Financeiro de Habitação |
| UFC | Universidade Federal do Ceará |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 01 |
| 2. A QUESTÃO URBANA..... | 04 |
| 2.1 Uma análise da questão urbana à luz da compreensão de Henri Lefebvre..... | 04 |
| 3. AS CIDADES DO BRASIL: PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO..... | 16 |
| 3.1 A formação do espaço territorial brasileiro..... | 16 |
| 3.2 O processo de industrialização e urbanização do território brasileiro..... | 21 |
| 3.3 O desenvolvimento do espaço urbano Cearense..... | 25 |
| 3.4 Cidades e suas contradições..... | 29 |
| 3.5 Direito à moradia e seus instrumentos jurídicos de concretização..... | 32 |
| 4. O DIREITO À CIDADE..... | 36 |
| 4.1 O direito à cidade: uma perspectiva emancipadora..... | 36 |
| 4.2 O direito à cidade como uma bandeira não apenas política..... | 39 |
| 4.3 Megaeventos e as transformações no espaço urbano de Fortaleza..... | 41 |
| 4.4 Fortaleza no olho do furacão: a construção do Veículo Leve sobre Trilhos e seus impactos..... | 42 |
| 4.5 O Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM): a luta pelo direito à cidade..... | 47 |
| 4.6 As obras da Copa do Mundo de 2014 e seus impactos nas comunidades..... | 49 |
| 4.7 O Direito de Resistência das comunidades..... | 52 |
| 4.8 Conquistas do Movimento de Luta em Defesa à Moradia..... | 54 |
| 5. CONCLUSÃO..... | 57 |
| REFERÊNCIAS..... | 59 |

1. INTRODUÇÃO

O trabalho aqui proposto teve a marca do envolvimento com problemas existentes na cidade de Fortaleza durante a execução das obras de infraestrutura voltadas para atender as necessidades da Copa do Mundo de 2014.

Fortaleza foi escolhida como uma das cidades sede dos jogos da Copa do Mundo de 2014, e a partir daí, a capital, visando atender o fluxo de turistas que participaram do evento, passou por diversas transformações que foram analisadas ao longo dessa pesquisa à luz do direito à cidade

Diversas obras foram projetadas e tiveram sua execução iniciada, dentre elas o Veículo Leve sob Trilhos (VLT), objetivando fazer a ligação entre o setor hoteleiro e a Arena Castelão, estádio inteiramente reformado para receber o evento. A obra trouxe desdobramentos significativos no campo imobiliário, valorizando ainda mais a região como fonte de capital especulativo.

O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) foi uma das obras de maior expressão, devido ao impacto causado a milhares de famílias que foram ameaçadas pela desapropriação ou, de fato, transferidas para locais distantes de suas moradias, fato que foi analisado e discutido no presente trabalho a partir de um estudo de caso que fez um resgate sobre o processo de desapropriação da comunidade Trilha do Senhor.

Foi observado que a população trabalhadora e pobre, fixada ao longo dos trechos nos quais a obra foi executada, ocupava terrenos de grande valor pecuniário, tendo acesso a serviços e bens públicos inusuais a esse segmento historicamente excluído e marginalizado.

A oportunidade de remoção de tal classe pelo capital imobiliário, não obstante os laços de vida, trabalho e memória construídos pela comunidade com o lugar é uma tendência excludente dos processos urbanos na periferia capitalista que se combinam com a dinâmica global do capitalismo mundial no qual onde as cidades funcionam como unidades de investimentos para a atração de capitais e para promoção de megaeventos.

Desse modo, o presente trabalho tem como tema o direito à cidade: um exame sobre as consequências das obras da Copa do Mundo de 2014 na Comunidade do Trilho que visa problematizar a construção do VLT e seus impactos jurídicos e políticos na comunidade.

O envolvimento com o tema foi fruto de experiências adquiridas ao longo do tempo de faculdade na participação e militância no Núcleo de Assessoria Jurídica

Comunitária (NAJUC), projeto de extensão da Faculdade de Direito, que tem como *práxis* o desenvolvimento de uma extensão popular que permita a construção de um vínculo entre a universidade e sociedade, expondo e problematizando suas contradições. O núcleo trabalha junto a comunidades que estão sofrendo o processo de desapropriação, acompanhando a sua luta e contribuindo para o fortalecimento do movimento.

Buscou-se, inicialmente, a partir de uma revisão bibliográfica, tendo como referencial teórico Henri Lefebvre, estudar o processo de formação das cidades da Europa Ocidental para traçar um paralelo com o processo de formação das cidades brasileiras, tendo como referência as obras de Gilberto Freyre, Milton Santos e Ermínia Maricato.

A compreensão da evolução das cidades brasileiras foi essencial para poder entender os problemas presentes nas grandes metrópoles e a negação de direitos existente no espaço urbanos, dentre elas a negação ao direito à moradia. A análise do direito à moradia no presente trabalho foi feita partindo da compreensão que o referido direito social representa uma das facetas do direito à cidade, expressão que foi trabalhada partindo dos vários sentidos que podem ser atribuídos ao termo (sentido político e jurídico).

O trabalho foi elaborado também com base no resgate de experiências vivenciadas em uma das comunidades atingidas pelas obras da Copa do Mundo de 2014, a Comunidade Trilha do Senhor, investigando os impactos das medidas adotadas pelo Governo do Estado referente a remoção de milhares de famílias sobre a alegação da viabilização da Copa do Mundo de 2014 e se as medidas tomadas estavam de acordo com a política de planejamento e desenvolvimento urbano positivadas no ordenamento jurídico brasileiro em diversos dispositivos legais (Constituição Federal de 1988, Estatuto da Cidade).

Para os procedimentos metodológicos, foi realizado um resgate das experiências vividas na comunidade Trilha do Senhor, impactada pela construção da obra do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com o objetivo de registrar no presente trabalho a mobilização e luta dos moradores afetados para resistir ao processo de remoção forçada e sem planejamento.

A pesquisa se baseou na revisão bibliográfica dos principais conceitos a serem analisados pela visão de determinados autores que trabalham com o Direito à Cidade e com a questão urbana (processo de formação das cidades brasileiras) para que se pudesse realizar uma análise da conjuntura da cidade de Fortaleza e das transformações e impactos causados pelos megaeventos, dentre eles as violações dos direitos fundamentais individuais e sociais.

Com o objetivo de compreender o processo de formação das cidades brasileiras para verificar a relação com a violação de direitos humanos, o presente trabalho foi dividido em três capítulos, partindo de uma análise geral sobre o processo de formação das cidades

européias até se chegar à análise do caso concreto objeto de estudo, qual seja, a análise dos impactos das obras da Copa do Mundo de 2014 na Comunidade Trilha do Senhor.

O primeiro capítulo abordou o processo de formação das cidades da Europa Ocidental, bem como a relação entre o processo de urbanização e industrialização, destacando a relação entre o modelo de produção capitalista e a formação e desigualdades presentes no espaço urbano como consequência desse processo de formação. Nesse capítulo, as reflexões realizadas giraram em torno do autor Henri Lefebvre que trabalhou e debateu o direito à cidade partindo de uma perspectiva marxista para compreensão do espaço urbano e de suas contradições.

No segundo capítulo do trabalho foi analisado o processo de formação das cidades brasileiras, fazendo um resgate histórico a partir da revisão bibliográfica de autores como Boris Fausto, Gilberto Freyre e Milton Santos. Após a compreensão do processo histórico da formação das metrópoles brasileiras, realizou-se, ainda no segundo capítulo, um estudo mais específico sobre a formação da cidade de Fortaleza baseado na obras de estudiosos e pesquisadores cearenses que analisaram a gênese da ocupação da cidade e suas consequências no espaço urbano. Completa o segundo capítulo com uma análise na legislação brasileira, identificando os aparatos jurídicos que legitimam o direito à moradia e o direito à cidade, usando como ponto de partida os Tratados Internacionais, a Constituição Federal de 1988 e a legislação infraconstitucional, como o Estatuto da Cidade.

O último capítulo do trabalho representou um resgate histórico com base em experiências vividas pessoalmente nas comunidades atingidas pelas obras da Copa do Mundo, tentando realizar um registro da luta e mobilização popular em torno de uma causa: o direito à cidade. Para isso, foram feitas consultas bibliográficas em monografias que abordaram o mesmo tema, bem como notícias publicadas pela mídia nos últimos anos e blogs mantidos pelas comunidades atingidas e por estudiosos dos impactos trazidos pelas obras urbanas.

Dessa forma, o trabalho buscou, a partir de uma análise de um caso prático de violações de direitos humanos, estudar o conceito de direito à cidade partindo das contradições existentes no espaço urbano e negações de direitos fruto de um processo de formação desigual e excludente da maior parte da população brasileira, tentando ainda realizar uma registro histórico de todo o processo de desapropriação que envolveu os moradores das comunidades que residiam ao longo do trilho.

2. A QUESTÃO URBANA

No primeiro capítulo do presente trabalho foi estudado o início do processo de industrialização, urbanização e formação das cidades européias para realizar um paralelo com o processo de formação das cidades brasileira. Importa ressaltar que se optou em não realizar uma análise do processo de formação das cidades antigas, escolhendo estudar a questão urbana a partir do pensamento de Henri Lefebvre, estudioso da questão urbana com base marxista, e relacionar com a formação das cidades brasileiras e suas contradições, bem como violações de direitos fundamentais.

2.1 Uma análise da questão urbana à luz da compreensão de Henri Lefebvre

O presente trabalho analisou o conceito de Direito à Cidade à luz de um caso prático de violações de direitos humanos ocorrido na cidade de Fortaleza durante o processo de execução das obras de infraestrutura para assegurar a realização da Copa do Mundo de 2014. No entanto, a análise do objeto de estudo do presente trabalho dependeu da problematização de alguns questionamentos essenciais: de cidade estou me referindo quando proponho estudar o Direito à Cidade? Qual o contexto histórico que a cidade estudada está situada?

Antes de iniciar qualquer abordagem a respeito da análise da formação das cidades brasileiras, processo eminentemente industrial que foi estudado no Capítulo II, é fundamental justificar o porquê se optou por não realizar um resgate histórico do processo de formação das cidades antigas (oriental, arcaica, medieval), mas sim dedicar um esforço maior para compreensão da realidade das metrópoles brasileiras e sua formação para, a partir daí, compreender melhor as diversas formas de violação de direitos humanos presentes nas cidades brasileiras.

Conforme será analisado no capítulo posterior, a formação das cidades brasileiras tem relação direta com o processo de industrialização (SANTOS, 2013). Da mesma forma, tal fenômeno influenciou na formação das cidades europeias, no entanto, em contextos diferenciados.

Para compreender a industrialização e formação das cidades europeias (ainda que sem pretensão de esgotar o tema), e com isso traçar um paralelo com o processo de formação das cidades brasileiras, foi realizado uma análise das obras de Henri Lefebvre que inicia o estudo da problemática urbana tendo como ponto de partida o processo de industrialização.

Lefebvre (2008) realizou um estudo na tentativa de resgatar o caminho percorrido pelo que chamou de fenômeno urbano, antes de falar, propriamente, em uma cidade industrial.

Inicialmente, deu o nome de cidade política à cidade preexistente à industrialização, colocando-a como ponto inicial que representa a origem de um eixo espaço-temporal criado para compreensão do processo que formaria a cidade industrial, iniciando do ponto “zero de urbanização [...] à urbanização cem por cento (absorção do campo pela cidade, predominância completa da produção industrial até mesmo na agricultura)” (LEFEBVRE, 2013, p. 77).

Ainda baseada na ideia do autor, foi traçada uma definição sobre o que entendeu como cidade política:

Arrisquemo-nos, então, a colocar a *cidade política* no eixo espaço-temporal perto da origem. Quem povoava essa cidade política? Sacerdotes e guerreiros, príncipes, “nobres”, chefes militares [...]. A cidade política administra, protege explora um território freqüentemente vasto, aí dirigindo os grandes trabalhos agrícolas: drenagem, irrigação, construção de diques, arroteamentos etc. (LEFEBVRE, 2008, p. 19).

De acordo com Lefebvre (2008, p. 20), “o espaço urbano torna-se o lugar do encontro das coisas e das pessoas, da troca”. Assim, para o autor, a cidade medieval, além de ter sido uma cidade política, foi também uma cidade artesanal, comercial e bancária.

A cidade política, revestida das características supracitadas vai progressivamente dando lugar à cidade comercial ou mercantil onde “a troca comercial torna-se *função* urbana; essa função faz surgir uma *forma* [...] e, em decorrência, uma nova *estrutura* do espaço urbano” (LEFEBVRE, 2008, p. 21).

Para Burns (1994), outro fator que contribuiu para o desenvolvimento do comércio e impulsionou o crescimento das cidades foi a expansão da moeda e do crédito. Muitas das cidades se desenvolveram em decorrência do estímulo recebido pelo comércio a longa distância, mas “a origem e a primitiva vitalidade econômica da maioria das cidades decorreram muito mais das riquezas das áreas circundantes” (BURNS, 1994, p. 250). Sobre tais áreas reflete o autor:

Tais áreas levavam-lhes produtos agrícolas excedentes, matérias primas para manufatura e um influxo populacional. Em outras palavras, o aceleração da vida econômica em geral foi a principal causa do crescimento urbano: as cidades existiam em relacionamento simbiótico com o campo, oferecendo mercados e também artigos fabricados por artesãos, ao passo que viviam do excedente alimentício rural e cresceram com a migração de servos ou camponeses desnecessários, que estavam à procura de uma vida melhor. (BURNS, 1994, p. 250).

Seguindo esse mesmo raciocínio, Lefebvre (2013) verificou que com o sobre produto crescente da agricultura, as cidades começaram a acumular riquezas nos grandes centros urbanos:

Nesses centros urbanos, prospera o artesanato, produção bem distinta da agricultura. As cidades apóiam as comunidades camponesas e a libertação dos camponeses, não sem se aproveitarem disso em seu próprio benefício. Em suma, são centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos as técnicas e as obras (obras de artes, monumentos). (LEFEBVRE, 2013, p.12).

A partir das transformações provocadas principalmente pelo processo de acumulação de riqueza, a cidade industrial foi tomando forma, que para Lefebvre (2008) passou a representar um conglomerado, uma conurbação, um anúncio do que viria a se transformar a cidade: uma zona crítica.

Tal estágio representava o resultado da concentração urbana, do êxodo rural e da completa subordinação do agrário em relação ao urbano, ou seja, seria o último estágio no eixo-espaço temporal que teve como ponto de partida a cidade política.

O crescimento econômico e a industrialização acabam por estender consequências ao conjunto de territórios. Desse modo, “o *tecido urbano* prolifera, estende-se, corrói o resíduo da vida agrária” (LEFEBVRE, 2008, p. 15). E continua:

Enquanto esse aspecto do processo global (industrialização e/ou urbanização) segue seu curso, a grande cidade explodiu, dando lugar a duvidosas excrescências: *subúrbios*, conjuntos residenciais ou complexos industriais, pequenos aglomerados satélites poucos diferentes de burgos urbanizados. (LEFEBVRE, 2008, p. 15)

A cidade agrária que dominou durante muito tempo passou a ser subordinada a uma nova realidade urbana que foi evoluindo e tornou-se cada vez mais favorável a formação e constituição do que o autor supracitado chamou de um poder autoritário.

A própria importância da produção agrícola foi recuando diante da importância da produção artesanal e industrial. Desse modo, a cidade tradicional foi desaparecendo e “o processo duplo (industrialização-urbanização) produz o duplo movimento: explosão-implosão, condensação-dispersão” (LEFEBVRE, 2013, p. 77-78).

As cidades continuaram a crescer a cada dia, consagrando a desigualdade em suas mais variadas formas:

A alienação urbana envolve e perpetua todas as alienações. Nela, por ela, a segregação generaliza-se: por classe, bairro, profissão, idade, etnia, sexo. Multidão e

solidão. Nela o espaço torna-se bem raro: bem valioso, luxo e privilégio mantidos e conservados por uma prática (o “centro”) e estratégias. (LEFEBVRE, 2008, p. 87).

Os centros urbanos transformam-se em polos de riquezas e monopolização da cultura, concentrando em si todo o poder, e impulsionada pela sua riqueza, como reflete Lefebvre (2008), explode:

Nos países industriais, a velha exploração do campo circundante pela cidade, centro de acumulação de capital, cede lugar as formas mais sutis de dominação e de exploração, tornando-se a cidade um centro de decisão e aparentemente de associação. Seja o que for, a cidade em expansão ataca o campo, corrói-o, dissolve-o. (LEFEBVRE, 2008, p. 14).

Ainda que a acumulação de capital e a riqueza produzida pelas cidades sejam considerados fatores decisivos para sua explosão, chegando à zona crítica a que se refere o autor, cabe lembrar que não se pode conceber a cidade como um simples objeto do lucro e da acumulação de riquezas, conforme observou-se:

A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas [...]. Assim era a cidade que a idade média ocidental criou. Animada, dominada por mercadores e banqueiros, essa cidade foi obra deles. Pode a história concebê-la como um simples objeto de tráfico, uma simples ocasião de lucro? Absolutamente, de modo algum. (LEFEBVRE, 2013, p. 52-53).

A cidade política que antes possuía seu valor de uso vai perdendo tal característica ao atingir o ponto crítico (a zona crítica) ao qual se referiu o autor, até mesmo a cultura, como é observado por ele, se dissolve, passando a ser objeto de consumo.

O autor passou a enxergar as fases atravessadas pelo urbano ao decorrer do tempo histórico, destacando uma questão que agora, na cidade industrial, torna-se elemento essencial que é a questão do habitar.

Em suma, as duas fases críticas atravessadas pelo urbano através do tempo histórico podem ser assim definidas. Primeira fase: o agrário (produção agrícola, vida rural, sociedade camponesa) por muito tempo dominante torna-se subordinado. A quê? A uma realidade urbana inicialmente impulsionada e logo devastada pelo comércio e pela indústria. Segunda reinversão, segunda inversão de sentido: a indústria dominante torna-se subordinada à realidade urbana; mas, no interior desta, ocorre uma subversão: o nível considerado menor desde as origens, a saber, o *habitar*, torna-se o essencial. (LEFEBVRE, 2008, p. 85).

A partir daí, verifica-se que a questão da moradia, direito fundamental e social positivado (a qual foi dado mais ênfase nos capítulos posteriores) em diversos ordenamentos

jurídicos, inclusive na Constituição brasileira, passou a ser elemento que se destacou na cidade industrial.

Como observa Lefebvre (2013), o próprio aparecimento dos subúrbios se relacionou diretamente com a necessidade de responder ao impulso da industrialização que trouxe consigo os camponeses levados para os centros urbanos devido ao êxodo rural.

O “habitar” que antes significava para o autor participar de uma vida política passou a ser adquirir um significado totalmente diferente diante da visão da cidade como “cidade dormitório”, funcionando apenas em torno da lógica industrial:

Desde então, a cidade não aparece mais, nem mesmo para si mesma, como uma ilha urbana num oceano camponês; ela não aparece mais para si mesmo como paradoxo, monstro, inferno ou paraíso oposto à natureza aldeã ou camponesa. [...]. As pessoas da aldeia? Segundo sua própria maneira de ver, deixam de trabalhar para os senhores territoriais. Produzem para a cidade, para o mercado urbano. (LEFEBVRE, 2008, p. 21).

As cidades cresceram à medida que se especializaram em suas atividades e desenvolveram técnicas de produção e de investimento, a exemplo das indústrias urbanas de tecido. Iniciou-se, assim, o processo de acumulação de riqueza através do sobre-produto crescente da agricultura (LEFEBVRE, 2013).

O sobre-produto da agricultura a qual faz referência o autor é refletido tendo como ponto de partida a teoria marxista da mais-valia.

A teoria marxista da mais-valia distingue a formação da mais valia, sua realização e sua distribuição. A mais-valia formou-se inicialmente no campo. Essa *formação* deslocou-se para a cidade na medida em que esta se transformou na sede da produção, do artesanato e depois da indústria. (LEFEBVRE, 2008, p. 32).

O autor considerou fundamental a importância dos centros urbanos para potencializar a realização e a distribuição da mais-valia, relacionando-se diretamente com as forças produtivas e o modo de produção. É na cidade comercial onde ocorre a realização da mais-valia e sua distribuição.

Torna-se evidente a importância da economia no processo de formação e desenvolvimento das cidades, como foi observado por Lefebvre (1999), nas cidades capitalistas e industriais a base econômica comanda, domina.

A crescente ascensão da classe burguesa acompanhou o avanço do capital na sociedade urbana, e a cidade que antes funcionava como “centros de vida social e política onde se acumulam não apenas as riquezas como também os conhecimentos, as técnicas e as

obras” (LEFEBVRE, 2013, p. 12), acaba perdendo seu valor de uso, e passa a ser visto como produto, ganhando o valor de troca e submetendo-se às leis do mercado.

A produção agrícola não é mais predominante, nem a propriedade da terra. As terras escapam aos feudais e passam para as mãos dos capitalistas urbanos enriquecidos pelo comércio, pelo banco, pela usura. Segue-se que a “sociedade” no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam suas relações, tende a se constituir em *rede de cidades*, com uma certa divisão do trabalho. (LEFEBVRE, 2013, p. 12- 13).

A perda do valor de uso a qual se referiu o autor também foi abordado por Rolnik (1988) ao analisar a transformação da vila medieval em cidade-capital de um Estado:

A transformação da vila medieval em cidade-capital de um Estado moderno vai operar uma reorganização radical na forma de organização das cidades. O primeiro elemento que entra em jogo é a questão da mercantilização do espaço, ou seja, a terra urbana, que era comunalmente ocupada, passa a ser uma mercadoria – que se compra e vende como um lote de bois, um sapato, uma carroça ou um punhado de ouro. (ROLNIK, 1988, p. 39).

Para Lefebvre (2013) é inquestionável a existência do vínculo direto entre a urbanização, o processo de formação das cidades e o processo de industrialização que acabou se tornando o motor de transformações, conforme constatou o autor:

Para apresentar e expor a “problemática urbana”, impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações da sociedade. Se distinguirmos o *indutor* e o *induzido*, pode-se dizer que o processo de industrialização é o indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana. (LEFEBVRE, 2013, p. 11).

Rolnik (1988) reflete ainda sobre a impossibilidade de pensar aspectos típicos da vida urbana, sem fazer menção à indústria:

A indústria está nos milhares de objetos que existem à nossa volta, na velocidade dos carros e aviões, na rapidez com que as estradas avançam distribuindo produtos por todo o mundo. A indústria está também na raiz da escravidão do nosso tempo – nossos dias, semanas, meses, tomados pela noção de tempo útil e produtivo. (ROLNIK, 1988, p. 71-72).

No entanto, o tipo de urbanização e industrialização a que Lefebvre (2008) se referiu ao estudar principalmente a Europa medieval não é o mesmo que ocorreu no Brasil, e segundo o autor “cabe ao analista descrever e discernir tipos de urbanização e dizer no que se

“tornaram as formas, as funções, as estruturas urbanas transformada pela explosão da cidade” (LEFEBVRE, 2008, p. 26).

O autor chegou a mencionar o caso das grandes cidades da América do Sul e da África, cercadas por vizinhança de favelas, formadas pela dissolução das estruturas agrárias que empurraram os camponeses para as cidades a fim de encontrar trabalho e subsistência de qualquer maneira. Assim, a forma tradicional da sociedade agrária foi se transformando, ainda que de modo diferente a depender do país:

Numa série de países mal desenvolvidos, a favela é um fenômeno característico, enquanto nos países altamente industrializados essa característica é a proliferação da cidade em “tecidos urbanos”, em subúrbios, em setores residenciais cuja relação com a vida urbana constitui um problema. (LEFEBVRE, 2013, p. 80).

Apesar das diferenças no processo de formação das cidades a depender do local onde se estuda, algo em comum se revela ao longo da transformação da cidade política em cidade industrial: a cidade funcionando como um ímã e se estruturando em volta de um mercado (ROLNIK, 1988).

Ainda para a autora, a partir do momento que as cidades passaram a se organizar em torno do mercado, surgiu uma estrutura urbana que além de proporcionar uma reorganização do espaço interno, redefiniu o espaço circundante ao atrair para as cidades grande parte da população, o que gerou consequências na formação do espaço urbano.

Lefebvre (1999) fez uma leitura da problemática urbana e das consequências decorrentes da formação das cidades industriais, partindo de uma perspectiva marxiana ao realizar uma releitura das obras de Engels.

Analisando as condições e o ambiente vivenciado por trabalhadores ingleses no século XIX, o autor descreveu a realidade urbana em todo seu horror descoberta por Engels:

A burguesia detém o capital, isto é, os meios de produção. Ela faz uso dele; ela determina as condições de seu uso produtivo. Sem tomar qualquer posição depreciativa, Engels coloca em plena luz os fortes contrastes da realidade urbana. A riqueza e a pobreza justapostas, o esplendor e o horror. (LEFEBVRE, 1999, p. 14).

A análise realizada por Lefebvre (1999) a partir das descrições feitas por Engels das condições das cidades industriais inglesas se aproxima do conceito de zona crítica, anteriormente explorado no início do capítulo, uma vez que viver nas cidades passou a ser sinônimo de enfrentar um caos urbano diante da dinâmica capitalista:

Os mais fortes, os capitalistas, apropriam-se de *tudo* (p. 61). Nessa guerra geral, o capital, propriedade direta ou indireta das subsistências e meios de produção, é a

arma da luta. Aquele que não tem capital nem dinheiro, ninguém se preocupa com ele. Se não encontrar trabalho, pode roubar ou morrer de fome. “A polícia vigiará para que ele morra de fome de uma maneira tranqüila, sem ferir de nenhuma maneira a burguesia”. (LEFEBVRE, 1999, p.16).

E dentro da dinâmica caótica que se instalou na cidade industrial e, agora, capitalista, novamente surgiu à tona a questão da moradia, e “a maneira como é satisfeita a necessidade de abrigo é um critério indicador do modo como o são todas as outras necessidades” (Lefebvre, 1999, p. 21-22).

Tal critério se revelou analisando primeiramente o perfil da maior parte da população que residia nas grandes cidades. Estas que eram “habitadas sobretudo por operários [...] que não possuem nada; eles vivem de seu salário, a cada dia; a sociedade, tal qual ele é, lhes deixa o cuidado de suprir suas necessidades e as de sua família” (LEFEBVRE, 1999, p. 22).” Assim, em virtude das péssimas condições de vidas e dos baixos salários, a moradia revelava também a realidade das cidades industriais:

De modo geral, as moradias dos trabalhadores são mal agrupadas, mal construídas, mal conservadas, mal ventiladas, úmidas e insalubres. “Os habitantes estão aí confinados num espaço mínimo”; na maior parte dos casos, uma família inteira dorme numa só peça. O mobiliário interior é miserável e decresce cada vez mais, até a ausência total de móveis indispensáveis. (LEFEBVRE, 1999, p. 22-23).

As cidades industriais ficaram repletas de um exército reserva de operários e a miséria da classe foi se perpetuando ao passar do tempo, contribuindo para a desordem que agora caracterizou a cidade inglesa, conforme analisou o autor:

A mendicância assume um caráter particular. As pessoas vagam pelas ruas, cantando suas lamentações, ou então apelando à caridade com um pequeno discurso. Os mendigos dos bairros operários só vivem graças aos donativos dos outros operários. Algumas vezes uma família inteira “se instala silenciosamente à margem de uma rua animada”. (LEFEBVRE, 1999, p. 23).

E diante do caos instalado na zona crítica que agora se chama cidade, um leque de problemas apareceu como consequência da negação de direitos básicos e da grande quantidade de “pessoas excedentes” que viveram marginalizadas e absolvidas pela zona crítica instalada:

Se um desses “homens excedentes” tem suficiente coragem e paixão para entrar em conflito aberto com a sociedade, “para responder à guerra camuflada que lhe faz a burguesia com uma guerra aberta”, que faz ele? Vai roubar, pilhar, assassinar. (LEFEBVRE, 1999, p. 24).

Lefebvre (1999) ironiza a interpretação de que a cidade descrita por Engels era fonte de imoralidade e uma escola para o crime diante das características analisadas. Quando, na verdade, era bem mais cômodo culpar a cidade por todas as consequências de seu “desenvolvimento” do que atacar o real problema: a política.

A política passou a ter um papel essencial na transformação e delimitação do espaço urbano. Segundo Vainer (2013), as cidades passaram a assumir a forma ativa de sujeito, adquirindo a identidade de empresa. Como destaca ainda, “produtividade, competitividade, subordinação dos fins do mercado, eis os elementos que presidem o que Harvey chamou de empresariamento da gestão urbana”. (HARVEY, 1996 *apud* VAINER, 2013, p. 85).

A nova forma de enxergar a cidade acabou trazendo consequências que influenciaram no próprio modelo de planejamento e execução das ações:

Agir estrategicamente, agir empresarialmente significa, antes de mais nada, ter como horizonte o mercado, tomar decisões a partir das informações e expectativas geradas no e pelo mercado. É o próprio sentido do plano, e não mais apenas seus princípios abstratos, que vem do mundo da empresa privada. (VAINER, 2013, p. 86).

O novo urbanismo batizado por Lefebvre (2013) como urbanismo dos promotores de vendas se adequou à visão de cidade voltada para o mercado, no entanto “o fato novo, recente, é que eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim *urbanismo*. Com ou sem ideologia, o urbanismo torna-se valor de troca”. (LEFEBVRE, 2013, p. 32).

Ora, e o que fazer então com os “homens excedentes” a que se refere Lefebvre, já que estes não fazem parte das estratégias que definem os rumos da cidade? Como administrar a massa trabalhadora e os conflitos sociais que inevitavelmente vão se tornar visíveis e incômodos na zona crítica?

A segregação urbana se revelou ao decorrer da formação e evolução das cidades industriais, sendo fácil identificar os territórios diferenciados, conforme reflete Rolnik (1988). Seria talvez a tentativa de separar as classes sociais uma possibilidade para resolver tais conflitos? O isolamento seria uma solução para o caos urbano?

Para aqueles cujo poder e fortuna estavam mais diretamente relacionados a estas fontes de autoridades, isto é, para os principais funcionários do Estado e para os grandes comerciantes e banqueiros, os locais de residência passavam a se separar do local de trabalho. Com isto, novos bairros exclusivamente residenciais e homogêneos do ponto de vista social começam a surgir. Este é um primeiro movimento de segregação – com ele vem o bairro dos negócios (o CBD americano) e uma reconceituação da moradia, que em sua acepção burguesa vem sob o signo da privacidade e isolamento. (ROLNIK, 1988, p. 47).

Percebeu-se que mesmo diante de contextos de formação diferentes (lugar e tempo), as cidades industriais conservam semelhanças que acabam sendo as próprias consequências do resultado de sua formação. “A privatização da terra e da moradia, a segregação espacial, a intervenção reguladora do Estado, a luta pelo espaço” (ROLNIK, 1988, p. 71) e a produção industrial são elementos essenciais que caracterizaram o desenvolvimento dessa nova ordem.

Tais características acima mencionadas acabam intensificando diretamente os problemas sociais presentes na cidade. Qual seria, então, o meio adequado para tentar administrar tais conflitos? Conforme refletiu Lefebvre, “o médico da sociedade moderna se vê como um médico do espaço social doente. A finalidade? O remédio?”. (LEFEBVRE, 2013, p. 30).

Para a solução de tais indagações foi necessário retornar ao início deste capítulo, delimitando a importância de definir o espaço e sobre qual cidade o presente trabalho se propõe analisar. Como se deu o processo de formação das cidades? A análise de tal processo é fundamental para compreensão das contradições existentes nas cidades, tornando possível enxergar as soluções para tais contradições.

Ainda que existam semelhanças entre a formação das cidades brasileiras com o processo de formação das cidades da Europa ocidental, é evidente que o paralelo entre uma e outra se estendeu apenas até certo ponto como desenvolve a autora abaixo ao apontar uma diferença entre elas:

Em primeiro lugar, a base da economia, inclusive a urbana, no Brasil colonial era o trabalho escravo e a relação social básica, aquela que liga escravos e senhores, é bastante diferente da relação senhor feudal/servo. O escravo é uma mercadoria de propriedade do senhor, como uma máquina ou uma carroça, que faz parte portanto do inventário de seus bens, podendo ser trocada ou vendida. Já a ligação do servo é, antes de mais nada, com a terra, feudo a que tem direito, por tradição ou conquista, um senhor. (ROLNIK, 1988, p. 44-45).

O espaço urbano sofreu modificações, e na Europa ocidental a segregação espacial ficou mais evidente à medida que a mercantilização da sociedade avança e que o Estado Moderno se organizava, momento em que as cidades brasileiras ainda nem sequer existiam, uma vez que o processo de segregação no Brasil apareceu aparentemente no Rio de Janeiro enquanto sede do poder imperial conforme expõe Rolnik (1988):

Este movimento de segregação vai ser tremendamente impulsionado pela disseminação do trabalho assalariado. Se na relação mestre/aprendiz ou senhor/escravo a convivência é um elemento essencial, na relação patrão/empregado esta é definida pelo salário. Com ele, o trabalhador paga seu sustento –

seu teto, sua comida. Esta é a condição para que seu espaço se separe fisicamente do território do padrão. (ROLNIK, 1988, p. 48).

Assim, a compreensão da formação do espaço urbano passou a ser primordial para entender o fenômeno urbano brasileiro e, com isso, a dinâmica das cidades, seus problemas e contradições para a partir daí propor soluções ou descobrir mais conflitos e expô-los.

No entanto, independente do processo de formação constata-se que o desenvolvimento das cidades fez surgir graves problemas sociais em virtude do processo de segregação e negação de direitos fundamentais básicos à população.

O visível descaso com a população, principalmente a mais pobre, que sofre com o processo de segregação e a violação de direitos básicos, como o próprio direito de habitar à cidade, traz implicações diretas no mundo jurídico à medida que a cidade industrial avança e o capitalismo se concretiza, expondo as contradições dessa nova era.

É justamente aí que podemos identificar o surgimento necessário do Direito e do Estado como forma social na qual esta contradição, não presente na circulação simples de mercadorias, aparece na plenitude da existência do sistema de produção mercantil. (AZEVEDO, 2012, p. 104).

Conforme Azevedo (2012), o Estado e o Direito surgiram diante da necessidade gerada pelo próprio desenvolvimento do capital e das contradições por ele reveladas:

No capitalismo o homem se interverte em não-homem, a liberdade em não-liberdade, a riqueza em não riqueza, a propriedade em não-propriedade [...] A riqueza burguesa é de fato pobreza (subjéctiva), o homem (o operário, o capitalista) é na realidade um não 'homem'. (MARX, *apud* AZEVEDO, 2012, p. 107).

De acordo Bobbio (2004), direitos que antes foram proclamados como absolutos, a exemplo da propriedade considerada como sagrada e inviolável, e mencionados em documentos e declarações do século XVIII, passaram a dividir o plano de existência com os direitos sociais, proclamados na segunda dimensão de direitos fundamentais:

O campo dos direitos sociais, finalmente, está em contínuo movimento: assim como as demandas de proteção social nasceram com a revolução industrial, é provável que o rápido desenvolvimento técnico e econômico traga consigo novas demandas, que hoje não somos capazes nem de prever. A Declaração Universal representa a consciência histórica que a humanidade tem dos próprios valores fundamentais na segunda metade do século XX. É uma síntese do passado e uma inspiração para o futuro: mas suas tábuas não foram gravadas de uma vez para sempre. (BOBBIO, 2004, p. 33).

O processo de desenvolvimento industrial enfrentado pelas cidades revelou um espaço repleto de contradições, conforme Bobbio (2004), surgindo novas demandas e reivindicações por direitos básicos.

Um das dessas demandas reivindicadas e conquistadas foram os direitos trabalhistas que surgiram como resposta à opressão sofrida pela classe trabalhadora durante o contexto da Revolução Industrial. Tal classe, também estudada por Engels (e por Lefebvre através dos estudos da obra de Engels), além de ter direitos trabalhistas violados, tinham também o direito à vida, à saúde e à moradia negados.

Ora, se cada vez mais a cidade “evolui”, as relações e contradições passaram a se tornar cada vez mais complexas, novos direitos surgiram e se tornaram exigíveis ao Estado:

É supérfluo acrescentar que o reconhecimento dos direitos sociais suscita, além do problema da proliferação dos direitos do homem, problemas bem mais difíceis de resolver no que concerne àquela "prática" de que falei no início: é que a proteção destes últimos requer uma intervenção ativa do Estado, que não é requerida pela proteção dos direitos de liberdade, produzindo aquela organização dos serviços públicos de onde nasceu até mesmo uma nova forma de Estado, o Estado social. Enquanto os direitos de liberdade nascem contra o super poder do Estado - e, portanto, com o objetivo de limitar o poder -, os direitos sociais exigem, para sua realização prática, ou seja, para a passagem da declaração puramente verbal à sua proteção efetiva, precisamente o contrário, isto é, a ampliação dos poderes do Estado. (BOBBIO, 2004, p. 66-67).

Diante da exclusão de grande parte da população dos espaços urbanos, da moradia, do lazer, da cultura, dos equipamentos urbanos, ou seja, diante da negação da cidade, por que não falar na exigibilidade de um direito à cidade? Ou melhor, será necessária a positivação de tal direito para que todos os outros sejam concretizados?

No entanto, para analisar tais questionamentos, partindo do caso concreto da remoção da Comunidade da Trilha do Senhor na cidade de Fortaleza, foi fundamental estudar a gênese da formação das cidades brasileiras e sua relação direta com o processo de industrialização, entendendo as peculiaridades de suas metrópoles, e em especial da cidade de Fortaleza.

3. AS CIDADES DO BRASIL: PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO

No segundo capítulo deste trabalho, realizou-se uma análise do processo de formação das cidades brasileiras para facilitar a compreensão da dinâmica e da lógica do atual espaço urbano brasileiro. Inicialmente, foi analisada a formação das cidades brasileiras e o seu processo de urbanização e industrialização. Estes fenômenos foram estudados no espaço cearense para compreender a formação da cidade de Fortaleza, entendendo o porquê das desigualdades e dos problemas urbanos da atualidade, principalmente, no tocante à negação dos direitos sociais, como o direito à moradia.

3.1 A formação do espaço territorial brasileiro

Analisar e compreender as cidades brasileiras, principalmente as grandes metrópoles, exige, antes de tudo, um estudo sobre o processo de formação, para facilitar na identificação dos problemas e compreender as negações de direitos existentes no espaço urbano.

A formação do território brasileiro foi marcada por sua divisão em capitânicas hereditárias que partiram o território brasileiro “em quinze quinhões, por uma série de linhas paralelas ao equador que iam do litoral ao meridiano de Tordesilhas, sendo os quinhões entregues aos chamados capitães-donatários”. (FAUSTO, 2008, p. 44).

Cada um dos donatários recebeu doações da Coroa portuguesa, garantindo a posse dos respectivos territórios e o poder tanto na esfera econômica quanto na administrativa.

A instalação de engenhos de açúcar e de moinhos de água e o uso de depósitos de sal dependiam do pagamento de direitos; parte dos tributos devido à Coroa pela exploração de pau-brasil, de metais preciosos e de derivados da pesca cabiam também aos capitães donatários. Do ponto de vista administrativo, eles tinham o monopólio da justiça, autorização para fundar vilas, doar sesmarias, alistar colonos para fins militares e formar milícias sob seu comando. (FAUSTO, 2008, p. 44).

Ressalta-se do trecho supracitado que a função de doação de sesmarias atribuída aos donatários contribuiu para a formação dos latifúndios brasileiros, partindo daí a origem da concentração de terra que trouxe consequências sociais e econômicas para a formação do território brasileiro, analisadas posteriormente.

As cidades brasileiras tomaram forma à medida que a política da Coroa Portuguesa firmou-se, passando a reconhecer a importância do papel da colônia para a auto-suficiência da metrópole (FAUSTO, 2008).

Dessa maneira, revelou-se o sentido da colonização brasileira, baseada na grande propriedade rural, na produção de um só gênero destinado à exportação e fruto do trabalho escravo, “a expressão de língua inglesa *plantation*, de uso cada vez mais corrente, sintetiza essa descrição”. (FAUSTO, 2008, p. 58).

A estrutura colonial, voltada para o abastecimento do mercado externo proporcionou a concentração da população, inicialmente, no campo. De modo que as cidades foram crescendo aos poucos, e ainda dependentes do meio rural.

Segundo Fausto (2008), a empresa açucareira representou o núcleo central da ativação socioeconômica do Nordeste brasileiro, não sendo exagero afirmar que foi a primeira atividade econômica de destaque no Brasil.

Os grandes centros açucareiros na Colônia foram Pernambuco e Bahia. Fatores climáticos, geográficos, políticos e econômicos explicam essa localização. As duas capitanias combinavam, na região costeira, boa qualidade de solos e um adequado regime de chuvas. Estavam mais próximas dos centros importadores europeus e contavam com relativa facilidade de escoamento da produção, na medida que Salvador e Recife se tornaram portos importantes. (FAUSTO, 2008, p. 78).

A produção voltada para exportação trouxe várias consequências, principalmente, para as cidades que se formavam e para a população que nelas habitavam.

Devido à existência de províncias monocultoras eram frequentes as crises de abastecimentos nos centros urbanos, o que provocava o aumento dos preços dos alimentos e fome para a maior parte da população, principalmente, a mais pobre. Segundo Freyre, “o flagelo era mais intenso naquelas províncias, não pela circunstância de serem marítimas, mas, principalmente, porque eram regiões de monocultura mais profunda” (FREYRE, 2006, p. 294), como era o caso de Pernambuco e da Bahia, estados totalmente entregues à produção exclusiva de açúcar.

A carne-seca como o bacalhau e a farinha de trigo, por maiores reduções de direitos de consumo que sofressem, continuaram a custar caro ao consumidor. Isto devido à liberdade para especulação e para lucros ilícitos de que gozaram, durante o Império, os manipuladores do comércio de gêneros. (FREYRE, 2006, p. 294).

A crise de abastecimento tornou-se mais grave ainda nas cidades, onde o pobre comprava “pelos olhos da cara, por culpa menos da terra, que dos seus donos – os

proprietários de latifúndios e sesmarias, dos primeiros tempos da colonização”. (FREYRE, 2006, p. 285).

A necessidade de exportar açúcar para Europa estimulava cada vez mais a ocupação de terras férteis voltadas exclusivamente para a produção da cana de açúcar, afastando a criação de gado para o interior do Nordeste brasileiro, o que contribuiu para o desbravamento de estados como Piauí, Maranhão, Rio Grande do Norte e do sertão cearense.

Assim, diante da necessidade de transportar a cana-de-açúcar do campo até os engenhos era preciso aumentar a criação de animais. Somado a isso, a crescente demanda por alimentação dos moradores do campo e das cidades estimulou o desenvolvimento da pecuária, fator que determinou a povoação do semi-árido nordestino.

A modificação do contexto internacional a partir de meados do século XVIII em virtude da Revolução Industrial, do desenvolvimento de novas fontes de energia e da invenção de novas máquinas, impulsionou o desenvolvimento de uma das mais importantes potências da época: Inglaterra (FAUSTO, 2008).

A partir daí, a busca por novos mercados tornou-se objetivo fundamental para proporcionar a ampliação do mercado inglês, propondo, assim, o livre comércio ao mundo.

O novo objetivo inglês influenciou diretamente a relação entre Portugal e Brasil, rompendo o exclusivismo comercial característico do pacto colonial e modificando o espaço brasileiro. E é dentro desse contexto que se iniciou o processo de urbanização brasileira. Conforme BATISDE, “a casa da cidade torna-se a residência mais importante do fazendeiro ou do senhor de engenho, que só vai à sua propriedade rural no momento do corte e da moenda de cana” (R. BATISDE, 1978 *apud* SANTOS, 2013, p.21).

Freyre (2006) discorreu sobre a transformação do espaço, trazendo elementos que permitiu perceber a mudança sofrida pelo campo brasileiro, como a desintegração do poder familiar rural e o progressivo esvaziamento do campo:

O bacharel – magistrado, presidente de província, ministro, chefe de polícia – seria, na luta quase de morte entre a justiça imperial e a do *pater familias* rural, o aliado do Governo contra o próprio pai ou próprio avô. O médico, o desprestigiador da medicina caseira, que era um dos aspectos mais sedutores da autoridade como que matriarcal de sua mãe ou de sua avó, senhora de engenho. Os dois, aliados da cidade contra o engenho. Da praça contra a roça. Do Estado contra a família. (FREYRE, 2006, p. 122).

O deslocamento da população do campo para a cidade se intensificou com a corrida do ouro na primeira metade do século XVIII, aumentando o fluxo de imigrantes para o

Brasil. Conforme relata Fausto (2008), nos primeiros sessenta anos do século XVIII, cerca de 600 mil pessoas chegaram só de Portugal e das Ilhas do Atlântico para o Brasil.

Dessa maneira, a economia açucareira, que já encontrava-se com dificuldades por conta de diversos fatores, dentre eles a concorrência do açúcar das Antilhas, foi afetada mais ainda com a extração de ouro e diamantes na região Centro-Sul brasileira.

Há exagero em dizer que a extração do ouro liquidou a economia açucareira do Nordeste. Ela já estava em dificuldades vinte anos antes da descoberta do ouro e, como vimos, não morreu. Mas não há dúvidas de que foi afetada pelos deslocamentos de população, e, sobretudo, pelo aumento do preço da mão de obra escrava, dada a ampliação da procura. (FAUSTO, 2008, p. 99).

De acordo com reflexões de Freyre (2006), o desequilíbrio existente no Brasil colônia em relação à crise de abastecimento, principalmente nas cidades que estavam se formando, passou a se agravar com a fúria do ouro durante o século XVIII.

A explosão do ouro provocou o crescimento desordenado das cidades mineiras, trazendo graves consequências como a falta de alimentos básicos e o aumento do preço de tais gêneros:

Os aventureiros felizes é que foram se enobrecendo em fazendeiros ou se arredondando em burgueses de sobrado. E estes, fechados, tanto quanto as casas-grandes dos senhores de engenho na área do açúcar, na sua economia privada ou patriarcal. Os donos matando em suas casas seus porcos e seus perus e engordando no sítio suas vacas de leite. O resto da população que se arranjassem como pudessem. (FREYRE, 2006, p. 286).

O declínio da cana de açúcar e o apogeu do ciclo do ouro foram fatores que contribuíram para a lenta fragmentação do caráter latifundiário do espaço. Segundo Freyre (2006), o patriarcalismo, típico do sistema feudal, urbanizou-se à medida que as cidades se desenvolviam.

A dinâmica das cidades se alterou com o desenvolvimento de atividades que antes eram feitas nos próprios engenhos e com aumento do fluxo de estrangeiros que nelas se estabeleceram e desenvolveram os mais variados ofícios.

Para Santos (2013), o fim do século XVIII e início do século XIX foram marcados pela mecanização do território, no sentido do aparecimento do meio técnico em substituição ao meio rural.

Esse meio técnico-científico (melhor será chamá-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para a sua realização. (SANTOS, 2013, p. 38).

Inquestionável dizer que o meio técnico ficou cada vez mais presente durante o século XIX com o desenvolvimento da economia cafeeira em substituição do decadente ouro do centro-oeste.

Conforme Fausto (2008, p. 190), “o complexo cafeeiro abrangia um leque de atividades que deslocou definitivamente o pólo dinâmico do país para o Centro-Sul”.

O desenvolvimento da economia cafeeira permitiu o aparelhamento de portos, a criação de novos empregos e novos mecanismos de créditos, bem como a evolução nos transportes urbanos. O sucesso do café dependeu da construção de um sistema de transporte e de um porto viável para a exportação do produto para a Europa, resultando na construção de ferrovias que “representou um salto na afirmação da cidade como centro exportador”. (FAUSTO, 2008, p. 201).

O surto do café representou no Brasil acima de tudo a transição entre dois modelos: a economia patriarcal para a industrial. Assim, “a relativa facilidade de vida na região do açúcar, já afetada pela descoberta das minas, foi declinando ainda mais com o surto do café”. (FREYRE, 2006, p. 156).

O processo de urbanização para Santos (2013) iniciou no século XVIII e atingiu sua maturidade no século XIX, trazendo reflexos diretos na formação das cidades. Estas ainda extremamente influenciadas pelos resquícios do sistema patriarcal.

Freyre (2006) tornou evidente tal raciocínio ao analisar o plano de arquitetura das velhas casas urbanas caracterizadas pelos quartos sem janelas e o total isolamento com o espaço da rua a fim de proteger mulheres e moças para que “não chegasse nem sequer o reflexo do olhar pegajento dos donjuans, tão mais afoitos nas cidades do que no interior”. (FREYRE, 2006, p. 317).

Querida a gente toda da casa, especialmente as senhoras e os meninos, resguardados do sol, que dava febre e fazia mal; do sereno; do ar encanado; das correntes de ar; do vento; da chuva; dos maus cheiros da rua; dos cães danados; dos cavalos desembastados; dos marinheiros bêbados; dos ladrões; dos ciganos. [...] Daí a fisionomia um tanto severa dos sobrados; seu aspecto quase inimigo da rua. (FREYRE, 2006, p. 317-318).

Embora com resquícios do sistema patriarcalista, a cidade se tornou palco principal das movimentações e acontecimentos políticos já na primeira década da República.

A alteração no número populacional, estimulado pela abolição da escravidão que lançou a mão-de-obra escrava “livre” para aumentar a quantidade de desempregados e

subdesempregados que agora habitavam as cidades, trouxe diversas consequências para o espaço urbano, conforme relatou Carvalho (2012).

Segundo o autor, o crescimento da população aumentou o número de pessoas em ocupações mal remuneradas ou sequer sem ocupação fixa. Esta parcela da população era, muitas vezes, associadas com a desordem e à criminalidade nos centros urbanos:

Morando, agindo e trabalhando, na maior parte, nas ruas centrais da Cidade Velha, tais pessoas eram as que mais compareciam nas estatísticas criminais da época, especialmente as referentes às contravenções do tipo desordem, vadiagem, embriaguez, jogo. Em 1980, estas contravenções eram responsáveis por 60% das prisões de pessoas recolhidas à Casa de Detenção. (CARVALHO, 2012, p. 18).

Desse modo, a nova dinâmica que passou a caracterizar os grandes centros brasileiros revelou diversos problemas que se agravaram com o crescimento da população, dentre eles a habitação, elemento central que foi analisado nos capítulos posteriores durante o estudo sobre o direito à cidade, e dentro dele à moradia adequada.

As péssimas condições de vida da população, o crescente abismo entre os ricos e os pobres se intensificou ao decorrer do processo de industrialização e urbanização do espaço que contribuiu para a negação de direitos básico à população, sendo fundamental uma análise detalhada desse processo tão importante na construção do espaço.

3.2 O processo de industrialização e urbanização do território brasileiro

No século XIX, a capital do Império passou a concentrar “a vida política, as diversões e um grande número de investimentos em transportes iluminação, embelezamento da cidade” (FAUSTO, 2006, p. 237). Desse modo, as cidades começaram a atrair cada vez mais imigrantes, aumentando sua população e trazendo consequências no espaço, sendo, talvez, a maior delas o processo de urbanização das cidades brasileiras.

Segundo Maricato (2000), no fim do século XIX, as reformas urbanas começaram desenhar os primeiros traços do que viria a ser o urbanismo moderno com o desenvolvimento de obras de saneamento básico e embelezamento paisagístico: “implantavam-se as bases legais para um mercado imobiliário de corte capitalista, ao mesmo tempo em que a população excluída desse processo era expulsa para os morros e as franjas da cidade”. (MARICATO, 2000, p. 22).

A importância da produção do café em São Paulo foi inquestionável durante a segunda metade do século XIX que permitiu a formação de polos dinâmicos, passando a

incluir diversos estados vizinhos. No entanto, conforme Santos (2013), a urbanização brasileira tornou-se praticamente generalizada a partir da metade do século XX e “o perfil urbano se torna complexo, com tendência à onipresença da metrópole”. (SANTOS, 2013, p. 10).

Compartilhando desse raciocínio desenvolvido por Santos (2013), Maricato (2003) afirmou que a urbanização brasileira deu-se do século XX. Entretanto, ainda se encontrava presente em todo espaço brasileiro as características do período colonial e imperial, a exemplo da concentração de terras, renda e poder, o que, para Maricato, se intensificou em virtude das trocas de favores típicas do coronelismo, bem como da aplicação arbitrária da lei.

Os conflitos fundiários, característicos do século XIX, e a crescente mão de obra livre decorrente da abolição da escravidão foram fenômenos que marcaram e influenciaram a urbanização brasileira:

No entanto, a urbanização foi fortemente influenciada por esses fatores: a importância do trabalho escravo (inclusive para a construção e manutenção dos edifícios e das cidades), a pouca importância dada reprodução da força de trabalho, mesmo com a emergência do trabalhador livre, e o poder político relacionado ao patrimônio pessoal. (MARICATO, 2000, p. 22).

No início do século XX, as cidades brasileiras transmitiam para as pessoas a ideia de possibilidade de avanço e de modernidade, superando o campo que agora representava o Brasil arcaico. No entanto, é só a partir da década de 1930, que o país superou a hegemonia agrário-exportadora e ganhou um novo ritmo. (MARICATO, 2003).

Fausto (2008) apontou os anos de 1929 e 1930 como datas definidoras de uma nova conjuntura do espaço brasileiro. A crise mundial, marcada pelo *crak* da bolsa de 1929, abriu espaço para implantação e desenvolvimento da política de substituição de importação de produtos manufaturados pela produção interna.

Tal período também foi marcado pelo início da crise do café que foi progressivamente perdendo espaço na agricultura de exportação, e sendo substituído pela indústria básica, especializada nas áreas da mecânica, metalurgia, material de transporte e material elétrico. (FAUSTO, 2008).

Somado a isso, continuou a presença de peso das indústrias relacionadas ao setor têxtil, alimentício e de vestuário, bem como o crescimento da indústria química e farmacêutica.

Para Santos (2013), o processo de integração entre o território brasileiro, intensificado principalmente após a Segunda Guerra Mundial por meio de construção de estradas de ferro, ratificou o processo de substituição de importações, voltado não só para o atendimento das necessidades do mercado consumidor interno, como também para o atendimento da demanda externa.

Há um desenvolvimento muito grande da configuração territorial. A configuração territorial é formada pelo conjunto de sistemas de engenharia que o homem vai superpondo à natureza, verdadeiras próteses, de maneira a permitir que se criem as condições de trabalho próprias de cada época. O desenvolvimento da configuração territorial na fase atual vem com um desenvolvimento exponencial do sistema de transportes e do sistema de telecomunicações e da produção de energia. (SANTOS, 2013, p. 41).

Conforme Kowarick (1979), até os anos 1930, as empresas resolveram o problema de mão de obra para os trabalhadores da indústria construindo espécies de vilas operárias, que eram alugadas ou vendidas aos operários. Inicialmente, a estratégia era viável, enquanto a quantidade de mão de obra não era tão grande e os terrenos tinham baixo custo, sendo interessante fixar o trabalhador perto das indústrias.

No entanto, com a intensificação da industrialização aumentou significativamente o número de trabalhadores e, conseqüentemente, a pressão em relação à oferta de moradias populares. A valorização dos terrenos que se localizavam nas proximidades das fábricas tornou financeiramente inviável a fixação de operários pobres em vilas operárias. Assim, o trabalhador se viu obrigado a se deslocar para a periferia da cidade, arcando com os custos referentes à moradia e ao transporte. (KOWARICK, 1979).

Com isso, formou-se na cidade novos cenários que passaram a ser chamados de periferias urbanas: “aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica”. (KOWARICK, 1979, p. 31).

Além das intensas mudanças no âmbito econômico e na estrutura física da cidade, a década de 1930 também foi marcada por mudanças políticas, segundo apontou Maricato (2003), como a regulamentação do trabalho nas cidades e investimento no setor industrial, fatores que estimularam o deslocamento de pessoas do campo para a cidade.

De acordo com os dados apresentados por Santos (2013), a população teve um aumento considerável na segunda metade do século XX:

Entre 1960 e 1980 a população vivendo nas cidades conhece aumento espetacular: cerca de cinquenta milhões de novos habitantes, isto é, um número quase igual à

população total do país em 1950 [...]. Já entre 1980 e 1990, enquanto a população total terá crescido 26%, a população urbana deve ter aumentado em mais de 40%, isto é, perto de trinta milhões de pessoas. (SANTOS, 2013, p. 32).

Já nos anos 1950, se verificou a tendência crescente da aglomeração da população e da urbanização, formando núcleos urbanos com mais de 20 mil habitantes que naquela época podia ser classificada como média.

Nessa mesma década, o processo de industrialização brasileira entrou em uma nova fase, pois o país passou a se destacar na produção de bens duráveis e até mesmo bens de produção, como automóveis, eletrodoméstico e outros, alterando o padrão de consumo da população e iniciando um processo de massificação do consumo. (MARICATO, 2000).

Tais mudanças não se restringiram apenas aos padrões de consumo, mas apresentaram reflexos diretos no modo de se habitar a cidade.

Para Maricato (2000) foi durante essa época, impulsionado pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH), que a cidade passou por um processo de verticalização, consolidando a explosão imobiliária, de modo que os edifícios de apartamentos se tornaram a principal forma de habitação a partir da década de 1940.

O problema, no entanto, é que o desenvolvimento desse novo padrão de habitação não se revelou acessível a toda a população, mas ficou restrito à população média e alta. (MARICATO, 2000).

E o que fazer com a população que não teve acesso a esse novo padrão de vida? Como garantir o direito à moradia dessa grande parcela da população? A essas perguntas extremamente importantes para o presente trabalho começam a serem respondidas pelas reflexões de Maricato, conforme se vê abaixo:

Os governos municipais e estaduais desviaram sua atenção dos vazios urbanos (que, como se sabe, se valorizam com os investimentos públicos e privados feitos nos arredores) para jogar a população em áreas completamente inadequadas ao desenvolvimento urbano racional, penalizando seus moradores e também todos os contribuintes que tiveram de arcar com a extensão da infra-estrutura. (MARICATO, 1987 *apud* MARICATO, 2000, p.23).

O descaso do poder público com essa camada da população, negando direitos sociais básicos, ampliou cada vez mais as desigualdades sociais no Brasil, principalmente no decorrer das décadas de 1980 e 1990:

Nessas décadas, conhecidas como décadas perdidas, a concentração da pobreza é urbana. Pela primeira vez em sua história, o Brasil tem multidões concentradas em vastas regiões, morros, alagados, várzeas ou mesmo planícies marcadas pela pobreza

homogênea. Nos anos 80 a sociedade brasileira conheceu também, pela primeira vez, um fenômeno que ficaria conhecido como violência urbana: o início de uma escalada de crescimento do número de homicídios, sem precedentes na história do país. (MARICATO, 2000, p. 23)

Com o aumento expressivo da população, surgiu a necessidade de desenvolver não apenas as formas de produção material, mas também expandir as formas de produção não material, saúde, educação, lazer, informação e expandir até mesmo a esperança diante da nova realidade caótica que começava a surgir (SANTOS, 2013).

No entanto, verificou-se é que as cidades, ao invés de proporcionar condições materiais e não materiais para o cidadão, se transformaram no que o autor chamou de polo de pobreza, “o lugar com mais força e capacidade para atrair e manter gente pobre, ainda que muitas vezes em condições sub-humanas”. (SANTOS, 2013, p. 10). Constatção esta que fomenta a crise urbana:

O fato de a população não ter acesso aos empregos necessários, nem aos bens e serviços essenciais, fomenta a expansão da crise urbana. Algumas atividades continuam a crescer, ao passo que a população se empobrece e observa a degradação de suas condições de existência. (SANTOS, 2013, p. 10).

Para o autor, diante desse contexto, o processo de urbanização das cidades brasileiras revelou uma constante associação da pobreza, cujo lócus, passou a ser a grande cidade. Esta “torna-se criadora da pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico, de que é o suporte, como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (e dos cortiços) pessoas ainda mais pobres”. (SANTOS, 2013, p.10).

A partir dessas reflexões, Santos (2013) passou a fazer diversos questionamentos a serem estudados e discutidos à luz de uma interpretação jurídica de tais indagações: como vive a maioria dos brasileiros nas cidades? Quais as suas condições de trabalho? Que acesso tem a população aos benefícios da modernidade? Qual a consequência da intensa segregação urbana? Quais os problemas da habitação, da mobilidade, da educação, da saúde e do lazer? Será nosso ordenamento jurídico suficiente para garantir tais benefícios ao povo brasileiro?

O próximo tópico foi um resgate da formação da capital cearense a fim de compreender seu processo de urbanização e construção da cidade para partindo daí conseguir responder as indagações anteriormente propostas.

3.3 O desenvolvimento do espaço urbano cearense

As mudanças ocorridas durante a inserção do Brasil nos quadros da economia mundial capitalista atingiram não apenas São Paulo, Rio de Janeiro e a região Centro-Sul do país.

Fortaleza também sofreu transformações e mudanças e “a partir do século XIX, tornaram-se alvos de discursos, medidas e reformas que procuravam alinhá-las ao modelo europeu de modernização urbana”. (PONTE, 2000, p. 163).

Com o advento da Revolução Industrial e a intensificação da demanda por algodão pelo mercado inglês, a cidade se transformou em um núcleo exportador de algodão, ganhando espaço no cenário nacional.

Sousa e Gonçalves (sem data) fizeram uma análise dos elementos urbanos que serviram como forma para integrar a capital cearense com a modernidade.

Um dos elementos essenciais para a integração foi a construção de ferrovias, dando suporte ao aumento de produção de alimentos e resolvendo o problema do transporte de algodão. A construção de ferrovias ao longo do território cearense auxiliou inclusive na consolidação dos portos a fim de firmar bases da economia primário-exportadora.

A atividade econômica cearense teve com alicerce de sua base econômica a pecuária extensiva, de modo que o Ceará se tornou reconhecido como a civilização do couro. No entanto, mesmo tendo sido atividade importante para a inserção do estado no cenário econômico nacional, a pecuária não foi tão significativa economicamente como a produção de algodão que influenciou na modernização da cidade e na formação destas.

O Ceará começou a se desenvolver efetivamente a partir do século XIX com o cultivo e ascensão do algodão, este era produzido para a confecção de redes de dormir, segundo Girão (2000), mas com guerra de secessão nos EUA, sua produção foi intensificada para o abastecimento do mercado europeu, os algodoads estavam espalhados nos distritos de Fortaleza e Aracati e as serras de Baturité, Uruburetama, Meruoca, Pereiro e Aratanha. (SOUZA E GOLÇALVES, sem data, p. 11).

A crescente produção de algodão transformou a capital em um núcleo responsável pela aglutinação da produção rural para exportação. Desse modo, o desenvolvimento do papel econômico da cidade, dando agora mais destaque para Fortaleza, aumentou os anseios da elite urbana para realização de “reformas urbanas capaz de alinhar a cidade aos códigos de civilização, tendo como referência os padrões materiais e estéticos dos grandes centros urbanos europeus”. (PONTE, 2000, p. 163-164).

A remodelação da capital cearense intensificou-se a partir do final do século XIX, significando a inserção de Fortaleza no contexto da *belle époque*, alterando não só o cotidiano

e a subjetividade das pessoas, mas também seus comportamentos, condutas e hábitos. (PONTE, 2000).

A cidade foi aos poucos se modelando, dando origem a pequenos núcleos que foram construídos com o intuito de atender a demanda da população que passou a migrar para capital.

No entanto, o processo de urbanização e modernização da capital beneficiou apenas a parcela da população abastada, excluindo quem não se enquadrava nos novos padrões capitalista:

O mesmo, porém, não aconteceu no contingente de loucos pobres que crescia na capital. Para estes, percebidos como incapazes à racionalidade capitalista e perigosos à normalidade pública, foi construído em 1886 um lugar especial e distante de Fortaleza para confiná-los: o Asilo de Alienados São Vicente de Paulo, em Arroches (Parangaba, hoje). (PONTE, 2000, p. 178.).

A tendência de exclusão da população mais pobre ficou evidente até mesmo nos espaços construídos e voltados ao lazer. Exemplo clássico da segregação social da época foi o passeio público, dividido em áreas mais altas frequentadas pela elite cearense, enquanto as baixas eram destinadas à população mais humilde. Vejamos relatos da época:

O jornal *O Nordeste* apresentou um curioso comentário acerca do Passeio Público, deixando claro o testemunho da divisão social de seus frequentadores: “ali se reunia a fina flor da nossa alta sociedade, sem ficar esquecida também a parte mais baixa, que dispunha... [de espaço] para divertimento, sem que se verificasse qualquer mistura”. (JUCÁ, 2000, p. 204).

A partir de 1915, a situação se agravou na capital. A crescente onda de nordestinos expulsos do interior por conta da seca provocou um aumento do número de habitantes na capital. O medo da propagação de epidemias pela população era tanto, que chegaram a criar nas periferias campos de concentração com o objetivo de manter os imigrantes isolados do perímetro central urbano.

Os campos de concentração eram especialmente construídos no intuito de receber os flagelados da seca, que viviam a vagar pelas ruas sobrevivendo de esmolas e saques, aterrorizando, dessa forma, a população urbana. “Os casarões tinham suas calçadas ocupadas por flagelados famintos. Tornava-se cada vez mais difícil ignorar a tragédia da seca.” (RIOS, 2006 apud AZEVEDO; SANTOS, 2013, 89).

De acordo com Souza e Gonçalves (sem data), o problema da seca também influenciou no próprio desenvolvimento do sistema ferroviário. Os gêneros alimentícios que

antes eram transportados via fluvial passaram a enfrentar diversas dificuldades devido às condições climáticas, impedindo que a mercadoria chegasse ao seu destino final.

Os motivos pelo qual a Estrada de Ferro surgiu no Ceará, em carta enviada ao Império, empresários cearenses, solicitam a construção da Estrada de Ferro Baturité como uma forma de amenizar os impactos da seca sobre a população, mas a construção dessa estrada era ligada a vários outros fatores, sendo eles de cunho político-econômico. (SOUZA; GOLÇALVES, sem data, p. 13).

É inquestionável que o desenvolvimento da ferrovia reforçou a função comercial da cidade e determinou a construção do espaço desta, passando a atrair a população que fugia da seca em busca de meios para sobreviver e acabavam se empregando nas construções da estrada de ferro em troca de míseros salários.

A seca foi modelando a cidade, formando bairros operários e industriais, contribuindo para o fenômeno da expansão urbana. Assim, a transformação do país em agrícola para urbano industrial trouxe consequências nas metrópoles brasileiras, tendo intensificado “o quadro de desigualdades e converteu o urbano em emblemático das grandes questões nacionais”. (SILVA, 2000, p. 218).

No Ceará, essa realidade evidencia-se pela formação de extensas periferias urbanas, anteriormente restritas a Fortaleza e, hoje, presentes nas cidades médias e mesmo pequenas. Os diversos déficits que atingem os setores de infra-estrutura, equipamentos e serviços nas áreas do saneamento básico, habitação, saúde e educação são reveladores das diferenças estruturais que explicam os contrastes de nossa sociedade. (SILVA, 2000, p.218).

O desenvolvimento econômico e industrial foi progressivamente transformando a capital em um polo de atração e “ao mesmo tempo que cresceu, inscreveu-se de forma decisiva na realidade urbana do país, alçando-se uma posição que até agora só era ocupada por centros urbanos mais tradicionais”. (SILVA, 2000, p. 215).

Essa inserção se expressa na presença constante de brasileiros de outras regiões, na instalação de empresas nacionais e estrangeiras que a procuram e nela encontram local adequado para seus investimentos. O turismo, por exemplo, tem assumido papel importante na atração de novos empreendimentos para o setor. (SILVA, 2000, p. 215).

À medida que a cidade cresceu impulsionada pelo desenvolvimento econômico, as contradições passam a ser evidentes, e conforme exposto anteriormente a cidade, antes de tudo, transformou-se em polo de pobreza, conforme mencionado anteriormente.

Conforme refletiu Silva (2000), Fortaleza caracterizava-se pela forte presença do setor terciário devido, principalmente, a influência que a cidade exerce sobre as cidades de todo o Estado.

Assim, a transição da pequena vila com inexpressiva importância funcional à condição de grande metrópole, formada principalmente pelo resultado do êxodo rural, permite compreender as características das cidades de hoje.

Como compreender o porquê violência urbana? Como compreender a falta de acessibilidade das cidades brasileiras? “É a questão urbana, estúpido!” já dizia Maricato (2013) ao se referir a todas essas complexas indagações (e outras) que são consequências de algo maior que reflete todo o processo histórico de formação do Brasil e das metrópoles brasileiras.

Para a autora, a maior parte de nossas cidades foi construída pelos próprios moradores em áreas invadidas ou adquiridas de loteadores ilegais.

Para construção desses bairros não contribuem arquitetos ou engenheiros, tampouco há observância da legislação urbanística ou de quaisquer outras leis, até mesmo para a resolução dos (frequentes) conflitos para qual não contribuem advogados, cortes, juízes ou tribunais. (MARICATO, 2013, p. 20).

E assim se formaram as cidades, cercadas das mais cruéis contradições que afetam principalmente a população mais pobre que terá dificuldade no acesso à moradia, ao trabalho, lazer, saúde, educação e tantos outros direitos que serão debatidos posteriormente. A cidade passou a ser um ambiente caracterizado pelas suas explícitas contradições, observadas cotidianamente por todos.

3.4 Cidades e suas contradições

O esforço realizado na tentativa de analisar o processo de formação das cidades se revelou recompensado quando começamos a compreender as contradições nela existentes e o porquê de tais contradições.

O crescimento urbano e o desenvolvimento das cidades acompanharam o ritmo de crescimento da exclusão social, e as décadas perdidas, a qual faz referência Maricato (2000), passaram a evidenciar o que chamou de tragédia urbana brasileira: enchentes, desmoronamentos, poluição dos recursos hídricos, congestionamento, epidemias, congestionamento habitacional.

A tragédia urbana brasileira não é produto das décadas perdidas, portanto. Tem suas raízes muito firmes em cinco séculos de formação da sociedade brasileira, em especial a partir da privatização da terra (1850) e da emergência do trabalho livre (1888). (MARICATO, 2000, p. 24).

A exclusão social se materializou mais claramente em virtude da segregação urbana. De acordo com Maricato (2003), a segregação urbana representa uma das mais importantes faces da desigualdade social, caracterizada pela dificuldade de acesso à população ao sistema de transporte público, que na maioria das vezes tem altas tarifas e qualidade precária, dificuldade de acesso à saúde, educação somadas à dificuldade de conseguir empregos com salários que permitam a sobrevivência digna, bem como a maior exposição à violência e inúmeras outras dificuldades.

O alto custo das moradias nas áreas consideradas nobres afastou mais ainda a população pobre dos servidos urbanos oferecido pelas cidades, forçando-os a conseguir moradias em lugares considerados como ilegais (zona de risco, loteamentos irregulares, morros).

Desse modo, são nas áreas rejeitadas pela crescente especulação imobiliária que a população mais pobre foi se instalando, regiões desvalorizadas e longe das áreas munidas de equipamentos urbanos.

Para Maricato (2003), a própria expressão ilegalidade “é sem dúvida um critério que permite a aplicação de conceitos como exclusão, segregação ou até mesmo de apartheid ambiental” (MARICATO, 2003, p. 153).

O problema habitacional passa a ser o centro das discussões devido a gravidade da situação que reflete na baixa qualidade de vida da maioria da população brasileira.

Segundo Kowarick (1979), o problema habitacional é tão complexo que não pode ser analisado isoladamente, sem levar em consideração os fatores sócio-econômicos que estão em sua volta:

A distribuição espacial da população no quadro deste crescimento caótico reflete a condição social dos habitantes da cidade, espelhando a nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas. [...] surgem e se expandem os bairros periféricos que, conjuntamente com os tradicionais cortiços e favelas, alojam a população trabalhadora. É nestas áreas que se concentra a pobreza da cidade e de seus habitantes. (KOWARICK, 1979, p. 30).

A solução mais cômoda para o problema de habitação nas grandes cidades, segundo Kowarick (1979), foi a autoconstrução que resultou no surgimento de diversas casas, muitas construídas com material inferior (exigindo reparos constante), que foram levantadas

pelos próprios trabalhadores que se valiam do tempo que lhes restavam nos dias de folga ou finais de semana. A cidade “ilegal” revelou o desordenado processo de expansão urbana:

No processo desordenado de expansão urbana, o setor imobiliário levava adiante a ocupação espacial, guardando imensas áreas mais próximas aos núcleos centrais à espera de valorização, enquanto zonas mais longínquas, sem qualquer infra-estrutura eram abertas para a aquisição das classes pobres. (KOWARICK, 1979, p. 32).

A autoconstrução de casas em zonas de risco ou áreas de proteção ambiental tornou-se característica das cidades brasileiras. Tal fenômeno foi, na maioria das vezes, ignorado pelo Poder Público devido à grande quantidade de imigrantes que se estabeleceram nas cidades e que não tinham acesso ao mercado imobiliário privado.

Essa situação foi entendida por Maricato (2003) como o “reconhecimento” por parte do Estado do direito à ocupação ilegal (quando é interessante ao poder público), mas ao mesmo tempo representa a negação do direito à cidade que foi analisado posteriormente.

No entanto, importa deixar claro que essa tolerância e omissão do Estado em relação à formação dessas cidades ilegais não é sinônimo de respeito, uma vez que a população se instalou e lá permaneceu sem qualquer infra-estrutura ou qualidade de vida.

A tolerância pelo Estado em relação à ocupação ilegal, pobre e predatória de áreas de proteção ambiental ou demais áreas públicas, por parte das camadas populares, está longe de significar uma política de respeito aos carentes de moradia ou aos direitos humanos. (MARICATO, 2003, p. 158).

Não é coincidência que os investimentos realizados pelo Poder Público para valorização dos espaços urbanos estão relacionados a áreas que facilitam a captação de renda imobiliária beneficiando uma determinada classe de pessoas, que certamente não representa a realidade da cidade.

Assim, diante da exclusão da população mais pobre das políticas públicas urbanas e do mercado imobiliário privado não restou outra alternativa senão a ocupação irregular de terras, impulsionada pelo aumento populacional ao decorrer dos séculos XIX e XX, como se verificou anteriormente:

Para completar esse quadro, é preciso lembrar a intensidade do processo migratório campo cidade que configura uma reversão demográfica: se aproximadamente 10% da população era urbana no final do século XIX, no final do século XX aproximadamente 20% dela é rural. Essa grande massa que se instalou nas cidades, o fez por sua própria conta e risco. (MARICATO, 2003, p. 158).

Diante do cenário urbano em que foi se moldando a cidade e do aparecimento de duas cidades em um só espaço, a cidade legal e a cidade ilegal, surge nesse contexto um questionamento: existem instrumentos jurídicos a fim de controlar esse caos urbano e garantir o mínimo de direitos para aqueles que têm suas garantias fundamentais violadas diariamente?

Antes que explorar tais mecanismos jurídicos, importa mencionar reflexão levantada por Maricato (2003) que diz respeito aos fatores que determinam a aplicação ou não de leis, variando de acordo com a situação (e com o interesse dos envolvidos).

Quando a terra, o espaço urbano ocupado pela “cidade ilegal” é localizado em áreas valorizadas pelo mercado imobiliário, curiosamente, a lei se impõe. O que resulta na maioria das vezes em remoções de comunidades de áreas irregularmente ocupadas.

No entanto, a lei jurídica, segundo Maricato (2003), só se impõe por força da Lei do Mercado que acaba ditando as regras do jogo. Assim, nas áreas esquecidas, afastadas do centro valorizado a lei jurídica é esquecida, uma vez que não há o interesse da Lei do Mercado.

Desse modo, o que se percebe é que a ocupação em áreas próximas a mangues, encostas, morros, linhas de trens, apenas é tolerada “quando não interferem nos circuitos centrais da realização do lucro imobiliário privado” (Maricato, 2003, p.160).

A realidade imposta diverge, portanto, dos mecanismos jurídicos assegurados pela legislação brasileira. A Constituição Federal de 1988 trouxe capítulos específicos dedicados à política urbana com o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (art. 183, CF).

Somada à Constituição Federal, foi elaborada legislação infraconstitucional, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 2001), a fim de garantir fundamentos para gestão democrática da cidade, conforme dispõe seu art. 2º.

Tais instrumentos, bem como tratados e documentos internacionais são analisados brevemente no tópico a seguir para formação de uma base acerca do direito à moradia, facilitando a compreensão do conceito de direito à cidade que será analisado a partir de um estudo de caso prático no capítulo posterior.

3.5 Direito à moradia e seus instrumentos jurídicos de concretização

A Constituição Federal de 1988, também conhecida como a constituição cidadã, consagrou ao longo de seu texto um rol exemplificativo de direitos e garantias individuais e coletivas.

Muitas dessas normas constitucionais são caracterizadas pela sua eficácia direta, imediata e integral, de modo que é dever do Estado assegurar seu cumprimento, sendo possível a população exigir o cumprimento de tais direitos exposto no ordenamento vigente.

O art. 6º, da Constituição Federal, elenca o rol de direitos sociais que devem ser garantidos para concretização do Princípio da Dignidade da Pessoa Humana também elencado como princípio fundamental norteador presente no art.1º, inciso III, da Constituição Federal de 1988.

Dentre do rol de direitos sociais elencados ao decorrer do art. 6º, o direito à moradia encontra-se expresso. No entanto, a proteção conferida ao direito à moradia também está presente em tratados e pactos internacionais.

A Declaração Universal dos Direitos Humanos proclamada em 1948 representou, segundo Portela (2013), um marco no processo de internacionalização dos direitos humanos que passaram a se orientar pelos princípios da universalidade, da igualdade e da não-discriminação.

No entanto, é a partir de pactos celebrados posteriormente que facilitaram a concretização dos direitos estabelecidos na Declaração em virtude da criação de órgãos e mecanismos específicos voltados para aplicação dessas normas.

Um desses pactos, promulgado no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto 591, de 06 de julho de 1992, foi o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais que prevê expressamente proteção do direito fundamental à moradia em seu artigo 11:

1. Os Estados Partes do presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa a um nível de vida adequado para si próprio e sua família, inclusive à alimentação, vestimenta e moradia adequadas, assim como a uma melhoria contínua de suas condições de vida. Os Estados Partes tomarão medidas apropriadas para assegurar a consecução desse direito, reconhecendo, nesse sentido, a importância essencial da cooperação internacional fundada no livre consentimento.

Verifica-se no dispositivo supracitado a preocupação com a qualidade de vida do indivíduo, consagrando diversos direitos que se encontram expresso em nossa Constituição Cidadã que foi construída e influenciada pelos documentos e pactos internacionais mencionados.

O direito à moradia é direito social que apresenta relação direta com o espaço urbano, sendo este tutelado constitucionalmente conforme preleciona o art. 170 e 225 da CF de 1988:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

É de responsabilidade e interesse da União, conforme a divisão de competência traçada no art. 21, inciso XX, da Constituição Federal, editar diretrizes para o desenvolvimento urbano. Além disso, a Constituição estabelece também ser de responsabilidade dos Municípios a competência para tutelar a ocupação irregular do território.

O comando constitucional supracitado foi materializado com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10257 de 2001) que estabeleceu diretrizes gerais incluindo o direito à cidade sustentável, bem como o direito à mobilidade urbana e segurança, incluindo também o direito à moradia digna.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

Dentre as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, encontram-se o direito da população em interferir na gestão democrática da cidade, participando e decidindo ativamente na construção do espaço urbano.

Para concretizar a participação popular, o art. 43 da referida lei, traz instrumentos de gestão democrática da cidade que facilitam a participação popular.

Art. 43. Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal;

II – debates, audiências e consultas públicas;

III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal;

IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

No entanto, incluir no ordenamento jurídico brasileiro o direito à moradia e instrumentos para concretizá-los à medida que se desenvolve o plano de desenvolvimento do

espaço urbano não foi tarefa simples. Conforme reflete Maricato (2003), os opositores da reforma urbana, tão clamada pelos movimentos sociais, conseguiram vincular os instrumentos que concretizam a efetivação do direito à habitação à elaboração do Plano Diretor.

O art. 40, do Estatuto da Cidade, estabelece que o plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

Mesmo diante da existência de declarações, pactos, disposição constitucional e infraconstitucional que ratifiquem explícita e implicitamente a necessidade de se garantir o direito à moradia e o direito à cidade sustentável, ao longo da formação das cidades brasileiras, principalmente nas grandes metrópoles, esse direito foi negado quando os titulares são aqueles que, por falta de opção, se viram obrigados a residir na cidade ilegal.

É grande o abismo existente entre o direito positivado e a realidade da população brasileira, principalmente no que se refere a direitos sociais básicos, conforme reflete Santos (2001):

(...) quanto mais caracterizadamente uma lei protege os interesses populares e emergentes, maior é a probabilidade de que ela não seja aplicada. Sendo assim, a luta democrática pelo direito deve ser, no nosso país, uma luta pela aplicação do direito vigente, tanto quanto uma luta pela mudança do direito (Santos, 2001, p. 178).

Nesse contexto, um dos direitos negligenciados e negados à maior parte da população está o direito à moradia. Basta olhar em volta, na periferia urbana, é visível a precariedade das habitações urbana.

A negação ao direito à moradia por parte do poder público, a quem é designado a responsabilidade de garantir o planejamento urbano, trouxe consequências graves e impactos sociais. Negar o direito à moradia representa a negação de diversos outros direitos, o direito ao acesso aos equipamentos urbano, à qualidade de vida, ao lazer, ao trabalho. Aliás, podemos dizer que a negação do direito à moradia representa a negação do direito à cidade?

Surgiu a partir daí a necessidade de se discutir e intensificar os estudos acerca do direito à cidade que além de ser encarado como uma bandeira política, representando um conjunto de manifestações e reivindicações diante da dinâmica excludente que se consolida no espaço urbano, também pode ser analisado à luz do ordenamento jurídico.

No capítulo seguinte foi analisado o conceito de direito à cidade e o que ele representa nos dias atuais, aplicando a essas análises um estudo dos impactos em virtude da construção de várias obras de infra-estrutura voltadas para atender as demanda da Copa do Mundo de 2014 na Comunidade Trilha do Senhor, na cidade de Fortaleza.

4. O DIREITO À CIDADE

No presente capítulo realizou-se um resgate histórico através de experiências vividas durante o período da faculdade sobre os impactos sofridos por muitas comunidades de Fortaleza em virtude da construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), projeto elaborado para viabilizar a realização da Copa do Mundo de 2014. Os fatos analisados foram estudados à luz do direito à cidade, tratando de tal conceito em sua perspectiva emancipadora. Foi feito ainda um relato sobre o processo de construção da obra e seus impactos nas comunidades do trilho, mais especificamente na Comunidade Trilha do Senhor, descrevendo o processo de mobilização dos moradores na luta pelo direito à cidade e pelo direito à moradia que resultou no surgimento do Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM), relatando ainda suas conquistas, bem como o papel do Estado e sua relação com o processo de remoção dos moradores.

4.1 O direito à cidade: uma perspectiva emancipadora

Ao longo dos capítulos apresentados, percebeu-se que à medida que as cidades se desenvolvem e crescem, dando origem a uma nova dinâmica urbana e afetando diretamente a dinâmica do espaço, surgem também novos conflitos e contradições, consequências dos anos de espoliação urbana sofrida pelas cidades brasileiras.

O desenvolvimento de duas cidades (a cidade legal e a cidade ilegal), uma marcada pela presença de infraestrutura e equipamentos urbanos que atendem satisfatoriamente as necessidades básicas dos cidadãos, e outra caracterizada pela ausência de qualquer estrutura, trouxe consequências seríssimas, dentre elas a negação de direitos sociais básicos, como o direito à moradia.

A necessidade de positivizar tal direito, tanto no ordenamento jurídico interno, quanto em tratados internacionais, não diminuiu o abismo entre aquilo que está positivado e a realidade posta.

É preciso visualizar tais contradições, enxergar essas duas cidades e as violações de direitos fundamentais que nem sempre saltam aos nossos olhos. E, mesmo diante de tais absurdos, a negação de direitos passa por um processo de naturalização.

Diante desse contexto, a expressão direito à cidade fica cada vez mais comum em debates, ambientes acadêmicos, manifestações e conflitos urbanos. Mas, de onde vem tal expressão? O que representa o direito à cidade?

O conceito direito à cidade foi desenvolvido por Lefebvre em sua obra “Le Droit à La Ville”, na qual faz referência, partindo de uma análise das cidades européias (mais especificamente Paris), ao direito que o cidadão tem de não ser excluído da vida urbana. A partir dessa obra, a expressão começou a ganhar destaque, principalmente para os estudos que envolviam a problemática da questão urbana.

Lefebvre (2001) ao estudar a classe operária parisiense, observou a segregação das áreas mais centrais da cidade, acessíveis à classe dominante da época:

Como a democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que essa democracia nascesse. Como? Expulsando do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a “urbanidade”. [...] Afastado da Cidade, o proletariado acabará de perder o sentido da obra. Afastado dos locais de produção, disponível para empresas esparsas a partir de um setor de habitat, o proletariado deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar. (LEFEBVRE, 2013, p. 23-25).

O processo de exclusão a qual se referia Lefebvre em Paris do século XIX não é diferente do ocorrido no espaço urbano brasileiro. Conforme mencionado anteriormente, as vilas operárias que se localizavam próximo às zonas industriais foram desaparecendo à medida que o território urbano ganhava mais valor.

Assim, a especulação imobiliária acabou expulsando os trabalhadores (classe mais pobre) das áreas centrais para cada vez mais longe da cidade, excluindo-os da vida política e social da cidade.

Esse fenômeno, segundo Vieira (2013), decorre do modo com que a cidade passa a ser vista em virtude do processo de industrialização, ou seja, como um mero objeto a ser comercializado, vendido, comprado, negociado, gerando lucro para a classe que possui a propriedade e os meios de produção e excluindo todos àqueles que estão aquém dessa realidade.

É o que Lefebvre (2013) chama de perda do “valor de uso” da cidade, que passa a girar em torno do seu “valor de troca”, que acaba determinando o espaço e as relações neles existentes.

A cidade se transforma, deixa de ser o ponto de encontro para se transforma em uma cidade-mercadoria, “mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda”. (VAINER, 2013, p. 78).

Em síntese, pode-se afirmar que, transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria, mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um

grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, *visitantes e usuários solváveis*. (VAINER, 2013, p. 83).

Nesse sentido, o pensamento de Vainer converge com Lefebvre, uma vez que a cidade passa a funcionar em torno dos especuladores e empresários capitalista, enquanto a maior parte da população é excluída do espaço urbano.

Vainer vai mais além, não encara a cidade como um mero objeto, considera que ela vira um sujeito devido à sua nova identidade: a cidade empresa. Coadunando com esse entendimento, reflete Maricato sobre a cidade:

Ela é um produto ou, em outras palavras, também um grande negócio, especialmente para os capitais que embolsam, com sua produção e exploração, lucros, juros e rendas. Há uma disputa básica, como um pano de fundo, entre aqueles que querem dela melhores condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganho. (MARICATO, 2013, p. 20).

A cidade, segundo Lefebvre (2013), não é mais aprendida praticamente, não passa de “um objeto de consumo cultural para os turistas e para o esteticismo”. (LEFEBVRE, 2013, p. 106).

Em meio a esse contexto, o direito à cidade representa uma bandeira política que, mesmo não positivada, tem seu peso na busca e concretização dos direitos sociais e fundamentais, pois representa a tentativa de romper com o modelo de cidade-empresa que está posto, resgatando o valor de uso do espaço urbano.

A grande questão é: como fazer essa ruptura? Como transformar um espaço fruto de uma herança histórica tão desigual e complexa?

Conforme reflete Lefebvre (2013), apenas as pessoas organizadas são capazes de iniciativas revolucionárias a fim de transformar a realidade (que para Lefebvre representava a classe operária) que nos é posta e apresentar soluções a questão urbana, ainda que para iniciar tal transformação fosse preciso se valer das mais variadas estratégias. No entanto, o esforço para a ruptura envolve a ruptura da ideologia dominante na sociedade:

Apenas grupos, classes ou frações de classes sociais capazes de iniciativas revolucionárias podem se encarregar das, e levar até a sua plena realização, soluções para os problemas urbanos; com essas forças sociais e políticas, a cidade renovada se tornará obra. Trata-se inicialmente de desfazer as estratégias e as ideologias dominantes na sociedade atual. (LEFEBVRE, 2013, p. 113).

Percebe-se, assim, que o direito à cidade, conforme dispõe Harvey (2013) não é um direito a ser concebido simplesmente no plano individual, demanda acima de tudo “um

esforço coletivo e a formação de direitos políticos coletivos ao redor de solidariedades sociais”. (HARVEY, 2013, p. 32).

4.2 O direito à cidade como uma bandeira não apenas política

Conforme verificado anteriormente, o direito à moradia encontra-se positivado em diversos dispositivos do ordenamento jurídico brasileiro. No entanto, ao se falar em direito à cidade surgem dúvidas acerca de seu conceito.

No início do capítulo três, discutimos que o direito à cidade representa uma bandeira política que contempla várias reivindicações. Falar em direito à cidade, não se resume ao direito à moradia, pelo contrário, vai muito além. Falar em direito à cidade representa clamar por direitos fundamentais que englobam direito à vida digna, à moradia, à saúde, ao trabalho. Representa, acima de tudo, o rompimento de que fala Lefebvre com a realidade urbana que nos é posta.

Conforme refletiu Harvey (2013), se a cidade não se encontra alinhada à vontade da população ela precisa ser mudada, transformada, uma vez que a cidade não se restringe ao direito de acesso à estrutura existente. Representa mais: representa “o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações”. (HARVEY, 2013, p. 28).

A intensificação dos conflitos urbanos intensificou a luta pelo direito à cidade, agora, conforme Vieira (2013), em uma perspectiva um pouco diferente da pensada por Lefebvre, pois passa a entrar no âmbito jurídico.

A aprovação da Constituição de 1988 e, posteriormente, do Estatuto da Cidade acabou estimulando o debate e dando exigibilidade a direitos antes ignorados como o direito à moradia, passando a ser discutido algo maior como o direito às cidades sustentáveis. Vejamos o art. 2º, inciso I, do Estatuto da Cidade:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

A importância do debate sobre o direito à cidade vem crescendo, e no espaço internacional não foi diferente. Em 18 de maio de 2000, foi elaborada, na cidade de Saint-Denis (França), a Carta Européia de Garantia dos Direitos Humanos na Cidade.

Vargas (2000) reflete a necessidade da elaboração de tal documento em pleno limiar do século XXI, e diante de existência de vários documentos elaborados no intuito de resguardar e proteger o cidadão.

Percebe-se que mesmo existindo direitos já garantidos, não se pode considerá-los efetivos, dada a realidade da maior parte da população. Diante do questionamento de como garantir direitos humanos fundamentais aos cidadãos, a cidade passa a ser ponto central no debate para concretização dos direitos humanos.

O processo de industrialização e urbanização representa a concretização do modelo de vida urbano, o que nos obriga a melhorar a proteção ao meio ambiente, a acessibilidade às diversas áreas da cidade, a segurança, transformando a realidade urbana.

Diante dessa necessidade de mudança, a Carta elaborada aglutina um conjunto de direitos “que proclame solenemente e de forma compreensível as liberdades públicas e os direitos fundamentais reconhecidos aos habitantes das cidades (VARGAS, 2000).

O art. 1º, das Disposições Gerais da referida carta, faz menção expressa ao direito à cidade. Vejamos:

Art. I – DIREITO À CIDADE

1. A cidade é um espaço coletivo que pertence a todos os seus habitantes que têm direito a encontrar as condições pra sua realização política, social e ecológica, assumindo deveres de solidariedade.
2. As autoridades municipais devem fomentar, por todos os meios de que dispõem, o respeito à dignidade de todos e a qualidade de vida de seus habitantes.

A positivação do direito à cidade em um documento é um passo e um marco importante. No entanto, a real concretização de tal direito, que acaba “sendo enxergado como a reunião de todos os direitos humanos” (VIEIRA, 2013, p. 58) depende da resistência e mobilização daqueles que vivem a cidade e se sentem excluídos por ela, bem com todos aqueles que se solidarizam pela causa.

Diante dos conflitos que surgem e expõem a cada dia que passa as desigualdades presentes no espaço urbano, clamar pelo direito à cidade passa a ser questão de sobrevivência, principalmente nos últimos anos, quando o Brasil e as grandes cidades brasileiras se tornaram cenário mundial de atenção em virtude dos megaeventos que lá aconteceram ou vão acontecer, a exemplo da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

O impacto com a realização de tais eventos refletiu diretamente no espaço urbano, e conseqüentemente, nas pessoas que nele habitam, principalmente no que diz respeito ao direito à moradia, conforme foi tratado posteriormente.

Nos próximos tópicos, faremos uma análise dos conflitos urbanos e da consequente negação do direito à cidade diante da construção de várias obras urbanas nas grandes metrópoles brasileiras, mais especificamente Fortaleza, analisando os impactos ocorridos na Comunidade Trilha do Senhor.

4.3 Megaeventos e as transformações no espaço urbano de Fortaleza

Em Outubro de 2007, o Brasil passou a ser o centro das atenções mundiais pelo fato de ter sido escolhido como país que iria receber a Copa do Mundo de 2014. Dois anos após a notícia, foram anunciadas as cidades-sedes que iriam receber as partidas do mundial, sendo elas: Manaus, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Cuiabá, Brasília, Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Rio de Janeiro. (O GLOBO, 2013).

Diante da responsabilidade de “fazer bonito” perante a comunidade internacional, foram programadas diversas obras de infraestrutura e construção de estádios para atender o fluxo de turistas que o país iria receber em virtude do evento.

No entanto, conforme reflete Curi (2013), o desenvolvimento de tais obras acabaram provocando a discussão a respeito do legado da Copa do Mundo para as cidades brasileiras, uma vez que as obras e projetos desenvolvidos obedeciam à lógica mercadológica e interferiram gravemente na vida dos cidadãos.

Os organizadores desses eventos, como representantes das federações esportivas ou membros dos governos, tendem a ficar bastante eufóricos com a situação. Eles apresentam os megaeventos como automaticamente benéficos para o país e sua população. Os megaeventos esportivos são entendidos como um meio de desenvolvimento acelerado do país anfitrião. Essa visão do legado positivo automático está sendo questionada nas ciências sociais há um bom tempo. (CURI, 2013, p. 66).

Não apenas a Copa do Mundo de 2014, mas também a Copa das Confederações de 2013, os Jogos Olímpicos em 2016, acabam interferindo na dinâmica da cidade e de seus moradores, trazendo à tona o processo de exclusão social e desigualdade presente nas grandes metrópoles urbanas.

Os defensores dos supostos legados que seriam deixados pela Copa do Mundo de 2014, se basearam no aumento de investimentos para construção de obras de infraestrutura urbana, a exemplo do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Fortaleza, que facilitaria a circulação do fluxo de turistas atraídos pelo evento, bem como a geração de novos postos de trabalho e desenvolvimento dos setores de serviços.

No entanto, acompanhando a dinâmica urbana referida nos capítulos anteriores, seria ingenuidade acreditar em tantos avanços beneficiariam grande parte da população.

Seguindo a lógica do mercado, diversas áreas que foram beneficiadas por obras de infraestrutura afetaram a população mais pobre, e em muitos casos, ocorrem despejos e remoções a fim de expulsar a população das áreas que sofreriam valorização imobiliária.

A ameaça de remoção trazida decorrente da implantação dessas obras acabou reforçando o caráter excludente durante a realização do empreendimento, atendendo aos interesses econômicos do governo local e de grandes empresas.

A execução de obras como VLT, metrô, estádios e o embelezamento de áreas nobres da cidade em nome do interesse público apenas reitera o caráter desigual do desenvolvimento da cidade urbana, uma vez que atendem aos interesses de poucos.

O espaço urbano fica marcado pela presença de diferentes atores sociais que habitam o mesmo território. Território que passa a ser caracterizado pela heterogeneidade do espaço: a cidade com equipamentos urbanos, praças, transportes, escolas, áreas de lazer, saneamento básico e a cidade sem qualquer infraestrutura.

A evidente contradição tornou-se mais visível durante a execução das obras para Copa do Mundo, uma vez que as comunidades que residiam em áreas consideradas nobres nas cidades sedes dos jogos acabaram sofrendo diretamente o processo de exclusão, resultando inclusive em remoções de famílias para áreas periféricas da cidade.

No próximo tópico, será realizada uma análise dos impactos das obras da Copa do Mundo de 2014 na Comunidade Trilha do Senhor, na cidade de Fortaleza, e a formação de grupos de moradores que se organizaram com o objetivo oferecer resistência ao contexto excludente posto durante a execução das obras voltadas para a Copa.

4.4 Fortaleza no olho do furacão¹: a construção do Veículo Leve sobre Trilhos e seus impactos

Toda a análise do processo de formação das cidades brasileira realizada nos capítulos anteriores facilita uma compreensão completa da problemática urbana e dos conflitos que marcam a formação da cidade.

¹ O título usado nesse tópico faz referência ao texto publicado por Raquel Rolnik em seu blog chamado Fortaleza: no olho do furacão da Copa. Acessível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/06/18/fortaleza-no-olho-do-furacao-da-copa/>

Tais conflitos tomam proporções maiores diante da realização de megaeventos, uma vez que o caráter excludente da dinâmica urbana acaba revelando as contradições e desigualdades presentes do espaço. E em Fortaleza não foi diferente.

A notícia de que a cidade seria sede dos jogos da Copa do Mundo de 2014, inicialmente, animou muitas pessoas, tomadas pela euforia e animação trazidas por um evento que envolve uma das paixões do brasileiro: o futebol.

No entanto, junto com a alegria diante do acontecimento do evento, a cidade sofreu várias consequências decorrentes da construção de obras de infraestrutura voltadas para a realização da Copa, principalmente, as comunidades mais humildes que passaram a sofrer com a ameaça de remoção.

Raquel Rolnik, ex-relatora da ONU em direito à moradia, em publicação feita em seu blog (ROLNIK, 2012), constatou, após visita realizada em junho de 2012 na cidade de Fortaleza, a convite de moradores atingidos com as obras da Copas e ativistas pelo direito à moradia, que a capital cearense não se distanciava do contexto sofrido pelas outras cidades sedes da Copa, e encontrava-se no olho do furacão da Copa.

Fortaleza, marcada pela desigualdade social desde seu processo de formação territorial analisado no capítulo II do presente trabalho, foi palco da violação de direitos humanos sofrida pela população que nela vive, principalmente, em relação às famílias que viviam em comunidades que se formaram há décadas, fruto do êxodo rural decorrente das secas que assolaram o sertão cearense.

A notícia de que a cidade seria uma das sedes fez com o Governo se mobilizasse a fim de traçar estratégias a serem desenvolvidas para viabilizar a execução de obras necessárias a fim de suportar as demanda que esse evento de grande porte exigiu.

Dentre as diversas intervenções na infraestrutura da cidade (portos, aeroportos, estádios) foi analisado o impacto da construção do Veículo Leve sobre trilhos (VLT) na Comunidade da Trilha do Senhor.

O VLT, ramal Parangaba – Mucuripe, foi projetado para funcionar como um sistema de transporte ferroviário com extensão de 12,7 km que tem o objetivo de ligar a zona hoteleira da cidade de Fortaleza à Linha Sul do Metrô de Fortaleza, gerando conexão ao entorno do Estádio Castelão².

A obra também foi projetada para passar por 22 bairros da cidade de Fortaleza, e conforme proposta inicial apresentada serviria para realizar a integração entre dois grandes

² Dados retirados do site <http://www.copatransparente.gov.br/acoes/ceara-vlt-parangaba-mucuripe>

terminais rodoviários de transporte urbano, passando por diversas áreas comerciais, o que, teoricamente, contribuiria para a fluidez do trânsito em diversos pontos críticos.

O slogan da obra com o custo estimado inicialmente em R\$ 179.546.440,40 (desconsiderando custos com desapropriações e projetos) baseava-se no discurso da construção de um legado destinado à população fortalezense que teria à sua disposição um sistema de transporte público moderno, rápido, confortável, seguro e eficiente, contribuindo, conseqüentemente, para reduzir o tempo de deslocamento das pessoas.

Importante se fazer uma reflexão sobre como tal slogan é atrativo e se adequou ao discurso e a necessidade dos problemas enfrentados pelas grandes metrópoles brasileiras.

O problema da mobilidade é foco de discussões e representa um dos grandes desafios da atualidade. Quantas vezes não se escutam reclamações de pessoas cansadas de passar todos os dias duas, três horas dentro de ônibus lotados?

A proposta do VLT foi apresentada pelo Governo e divulgado na mídia como uma ideia de superação ao desafio do planejamento do transporte urbano em Fortaleza e servindo para reduzir as desigualdades na distribuição de acessibilidade ao longo dos espaços físicos da capital. Mais um legado e benefício deixado em virtude da realização da Copa do Mundo de 2014. Mas, será que a ideia passada atingiu seu objetivo? Seria esse o real interesse por trás de tal obra?

Analisando de outro ângulo, a construção do VLT atenderia a um interesse fácil de identificar no dentro do contexto que a cidade estava vivendo, que seria o transporte de turistas da região hoteleira até o estádio Castelão, palco dos jogos na capital.

A necessidade de iniciar e concluir a obra o mais rápido possível, de preferência, antes da data do evento, contribuiu para que diversos absurdos do ponto de vista jurídico, ambiental e social acontecessem acompanhados de violações a direitos humanos.

Os atos protagonizados no início do processo foram marcados pela ausência de diálogo com as comunidades que sofreram com a ameaça de remoção ou foram efetivamente removidas de suas casas em nome da “supremacia do interesse público”.

Após a edição do decreto, o Governo do Estado protocolou na Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMACE) um pedido de concessão de licença prévia para a realização das obras do VLT. A SEMACE, prontamente, emitiu o termo de referência nº 621/200 para a elaboração do Estudo de Impacto ambiental (EIA) e o seu respectivo relatório (RIMA). Em posse do termo de referência e do decreto de desapropriação o Governo do Estado, por via de empresas terceirizadas, passou a elaborar o projeto VLT e a realizar visitas às comunidades inscritas no espaço abrangidas pelo decreto visando marcar as casas a serem removidas, realizar cadastros socioeconômicos de famílias e avaliar os imóveis da região tendo em vista já a futura remoção. (ARAÚJO, 2013, p. 83).

A falta de publicidade do projeto, as inúmeras alterações no traçado por onde passaria o VLT, a falta de diálogos e a maneira com o Governo lidou com a população afetada pela possibilidade de perder suas casas acabou revelando, aos poucos, o real objetivo do projeto, e o legado a ser deixado por apenas uma das várias obras de infraestrutura desenvolvidas para Copa do Mundo de 2014.

Os dados não são precisos, mas estima-se que durante a construção da obra, aproximadamente 3.500 a 5.000³ famílias foram ameaçadas pela remoção a fim de garantir o andamento do projeto. Algumas delas efetivamente saíram de suas casas, outras ainda estão em processo de negociação e uma parte foi afetada em virtude do transtorno provocado pela obra, como problemas respiratórios gerados com a poeira da obras, rachaduras nas casas e problemas psicológicos.

Cerca de onze comunidades sofreram com o impacto da construção do VLT, dentre elas Comunidade Trilha do Senhor, Comunidade Aldacir Barbosa, Comunidade Dom Oscar Romero, Comunidade São Vicente, Comunidade Rio Pardo, Comunidade Jangadeiros, Comunidade João XXXIII (Pau Pelado), Comunidade do Pio XII, Comunidades do Lagamar, Comunidades do Vila União, Comunidades do Mucuripe, Comunidade Lauro Chaves.

Importante atentar para o fato de que muitas dessas comunidades que foram removidas (não se tem dados precisos sobre a quantidade de famílias removidas) ou sofreram com a ameaça da remoção localizam-se em áreas consideradas nobres da cidade de Fortaleza, alvo de especulação imobiliária e habitado, em sua maior parte, por pessoas de classe média e alta.

Acompanhar a execução dos atos realizados durante a construção do VLT deixa nítido na prática a teoria estudada nos capítulos anteriores. Já no século XX, muitas das vilas operárias que se formavam em torno das indústrias foram deslocadas para a periferia da cidade à medida que os terrenos próximos ao centro industrial se valorizam, excluindo mais ainda a população das áreas centrais da cidade.

Tal processo não foi diferente do que aconteceu com as comunidades fortalezenses que tiveram suas vidas afetadas pela construção de várias obras, dentre elas o VLT. Tais obras acabaram revelando o caráter excludente, à medida que apresentavam uma única proposta para a população mais pobre: a remoção para áreas distantes da cidade.

Interessante também observar que mesmo além da falta de diálogo e da ausência de alternativas para aquelas comunidades, alguns argumentos vazios e contraditórios eram

³ Dados retirados do site <https://comunidadesdotrilho.wordpress.com/category/comunidades-do-trilho/>

utilizados buscando a justificar a imposição do projeto e a execução das obras que nos remete, mais uma vez, às reflexões levantadas por Maricato acerca da cidade legal e ilegal.

A alegação de que muitas daquelas comunidades ocupam terrenos públicos afrontando a lei ou estão em áreas de risco e, por conta disso, precisam sair para sua própria segurança (ainda que ficar sem casa ou ir para outra área de risco) eram argumentos frequentemente usados ao se debater as remoções provocadas pela obra.

Percebe-se, então, que a lei é aplicada a depender da situação e da conveniência de determinados grupos. Será que o Estado teria o mesmo interesse em mover tanto esforço para remover pessoas que estão ocupando terrenos públicos ou em zona de risco quando tais ocupações estão afastadas das cidades e das zonas de crescente especulação imobiliária? Será que há uma lógica por trás dos projetos traçados para a construção de tais obras ou foi pura coincidência atingi um número tal alto de famílias de baixa renda?

Importante resgatar também a violação que existiu no modo como o projeto foi aprovado. Para execução de uma obra de tamanho porte é fundamental a realização do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), e após disso, a apresentação do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) expondo as conclusões do EIA de forma objetiva e adequadas a fácil compreensão da população sobre as vantagens e desvantagens do projeto, bem como todas as consequências ambientais de sua implementação.

No entanto, a legislação ambiental foi ignorada para a aprovação da licença que autorizava a licença para as obras do VLT, e conforme destaca Araújo (2013) várias irregularidades foram verificadas:

Pela leitura imanente do EIA/RIMA podem ser constatadas as seguintes irregularidades: 1) não foram apresentadas alternativas tecnológicas e de engenharia para o VLT, como o Bus Rapid Transit (BRT) que seria utilizado por outras cidades sedes; 2) não foram apresentadas alternativas locacionais para o empreendimento apresentando, com a exposição de outro traçado; 3) não foi realizado estudo de impactos sobre as comunidades que moram na região; 4) não existem medidas mitigadoras reais com suporte psicológico e assistencial. A única medida apresentada é a indenização, que por si só não pode ser considerada como medida mitigadora; 5) inexistiam alternativas à remoção das famílias, não sendo apresentada, à época, conjunto habitacional ou qualquer proposta de realocação dos moradores. (ARAÚJO, 2013, p. 85).

Diante das irregularidades destacadas por Araújo (2013) observam-se as violação aos direitos humanos, em especial o direito à moradia, decorrentes do projeto VLT.

A ausência de um estudo detalhado sobre os impactos da obra na vida das comunidades afetadas e a limitação em resolver o problema com o pagamento de indenizações que sequer cobriam o custo com outra moradia perto daquela região

evidenciaram o descaso com a população e o interesse em mantê-la longe das áreas consideradas nobre, excluindo-as da cidade, negando o direito à cidade.

Resistir diante de tais condições, tendo como adversários o Estado e o poder econômico de grandes empresas interessadas na especulação imobiliária perto dos locais valorizados com a obra, passou a ser uma questão de sobrevivência para as comunidades ameaçada e fundamental para evitar a exclusão para áreas cada vez mais afastadas da cidade, longe de seu ambiente de trabalho, do local de lazer e dos vínculos formado ao longo das décadas.

Assim, surgiu a necessidade de se organizar em torno de uma causa, proteger direito à moradia como elemento fundamental para manutenção de uma vida adequada, e foi o que fizeram os moradores das comunidades, conforme foi analisado no tópico seguinte.

4.5 O Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM): a luta pelo direito à cidade

A ameaça constante de remoção em decorrência das obras da Copa do Mundo e a negação de direitos gerados pelo processo remoção (distanciamento do local de trabalho, estudo, lazer, quebra dos vínculos afetivos) contribuíram para o surgimento do Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM).

O movimento se formou em 2010 por moradores das comunidades existentes ao longo do trilho que liga duas regiões da cidade de Fortaleza, Parangaba e Mucuripe.

Ao longo do tempo de faculdade, tive a oportunidade de conhecer e participar das reuniões em algumas dessas comunidades, em especial na Comunidade Trilha do Senhor (comunidade situada próximo ao cruzamento da Via Expressa com a Avenida Padre Antônio Tomás), como parte do trabalho de extensão popular realizado pelo Núcleo de Assessoria Jurídica Comunitária (NAJUC), projeto de extensão popular vinculado à Universidade Federal do Ceará (UFC).

O NAJUC atuou ao longo de seus 23 anos de existência com diversas demandas populares, e, durante o contexto da Copa do Mundo, acompanhou a mobilização das comunidades em torno do trilho e a luta contra as remoções forçadas, participando como agente externo solidário à causa em diversas reuniões nas comunidades, panfletagens, atos públicos, audiências com autoridades, debates em universidades e manifestações levantando a bandeira do direito fundamental à moradia.

Ao decorrer dessa atuação, tive a oportunidade de conhecer um pouco da dinâmica do movimento e a história de vida de muitos dos moradores engajados na luta pelos

seus direitos. Assim, ao decorrer desse tópico abordarei com base em vivências pessoais e em monografias e textos de colegas que também compartilharam a experiência de atuar junto às comunidades em torno do trilho.

Importante retomar o tópico 2.3 (o desenvolvimento do espaço urbano cearense) do presente trabalho, e lembrar que a cidade de Fortaleza teve como elemento essencial para integração a construção de ferrovias.

A seca marcou a história do processo de formação do espaço urbano cearense, contribuindo para a ampliação das ferrovias diante da impossibilidade de escoar produtos via fluvial ou usando animais, uma vez que estes acabavam morrendo por falta de água ao longo das viagens.

Junto com a seca, o êxodo rural impulsionou o deslocamento de pessoas para a capital cearense, tentando escapar da miséria que assolava o sertão central. Muitos desses trabalhadores, sem nenhuma condição financeira acabavam se instalando em áreas distantes do centro da cidade e próximas ao trilho, chegando a se empregar na construção da estrada de ferro cearense.

Conforme relatou Rolnik (2012), Fortaleza possui mais de 600 comunidade formadas a partir de ocupação de baixa renda, sem nenhuma garantia de segurança na posse, principalmente quando estão situadas em áreas de maior renda.

O documentário “Rooting for the Home Team⁴” (Torcendo pelo time da casa), produzido na Comunidade Trilha do Senhor por um grupo de cinegrafistas norte-americanos, retrata a luta dos moradores da comunidade diante da ameaça de remoção.

Dentre as falas apresentadas no documentário e escutadas pessoalmente por mim ao longo das reuniões que tive a oportunidade de participar, observa-se que muitos dos moradores começaram a ocupar a terra no início do século XX, quando não havia nenhum prédio sequer construído perto do trilho e as atividades da cidade eram concentradas no centro.

Com esforço e dedicação, os primeiros moradores iniciaram a construção de suas casas, e passam a estabelecer vínculos com o local e com outros moradores.

Em minhas vivências, tive a oportunidade de presenciar de perto o vínculo presente entre muitos moradores da comunidade da Trilha do Senhor. Tais laços foram construídos ao longo de várias décadas de convivência e companheirismo, o que facilitava a vida em comunidade e o cotidiano de muitas famílias.

⁴ Documentário acessível em: <https://www.youtube.com/watch?v=yxOHw2LdMKU>

4.6 A obras da Copa do Mundo de 2014 e seus impactos nas comunidades

A Copa do Mundo de 2014 recebida, inicialmente, com euforia pela comunidade acabou revelando sua real face ao decorrer da execução dos projetos de infraestrutura para facilitar a promoção do evento: a ameaça de remoção às comunidades instaladas ao longo do trilho.

A ameaça de remoção justificada pela “necessidade” de construção do VLT, coincidentemente encima de grande parte das comunidades, revela a lógica excludente das metrópoles capitalistas, querendo afastar a população mais humilde do coração das áreas nobres da cidade.

E não foi apenas no durante a construção do VLT que essa lógica excludente se revelou. Em pesquisa de campo realizada por Araújo (2013) nos arquivos de uma biblioteca pública de Fortaleza, foram encontrados arquivos dos anos 80 que tratavam sobre a ameaça de remoção da comunidade do Trilho.

Observa-se assim que os projetos de infraestrutura fundamentados na Copa do Mundo representaram uma oportunidade de se colocar em prática a tentativa de excluir e fazer a chamada “higienização social” da área, valorizando-a e embelezando o espaço para receber o fluxo de turistas.

Conforme relatado por moradores ao decorrer das reuniões, o início da construção das obras do VLT foi marcado pela falta de orientação e clareza quanto ao destino das comunidades. Não houve campanha de esclarecimento ou qualquer diálogo com as comunidades impactadas pela Copa. O Governo do Estado iniciou, sem qualquer aviso prévio ou informação sobre o que estava acontecendo, o processo de marcação das casas que seriam removidas. Muitas foram fotografadas internamente e externamente e medidas ainda contra a vontade de alguns moradores, que cediam à pressão por medo ou falta de informação.

O impacto direto na vida da comunidade e a real possibilidade de remoção resultou na mobilização de muitos moradores que por meio de reuniões discutiam sobre a situação e buscavam compartilhar as informações entres todos os membros e apoiadores do MLDM.

Observei ainda a dificuldade existente em traçar um diálogo com o Governo e com as pessoas que estavam à frente das obras e do desenvolvimento do projeto. Este, por sua vez, não foi apresentado à população e sempre que os moradores conseguiam informações sobre o traçado do projeto, não eram seguras, pois a rota do VLT alterou diversas vezes, atingindo um maior número de casas.

Sem diálogos ou projetos alternativos que preservassem as comunidades que habitavam, a única proposta apresentada pelo Governo era o pagamento de indenizações, que tinham o valor baixíssimo, uma vez que a avaliação dos peritos levava em conta apenas as benfeitorias da casa, já que a maior parte dos moradores não possuíam documentos que comprovassem a propriedade de suas casas.

A falta de informações e de canais de diálogos com o poder público, bem como a maneira que os reassentamentos das comunidades foram feitos chamaram a atenção da ex-relatora para o Direito à Moradia adequada da Organização das Nações Unidas (ONU), Raquel Rolnik.

Em visita à Fortaleza em junho de 2012, a ex-relatora da ONU, a convite dos moradores afetados pela construção das obras, entidades e estudantes, visitou diversas áreas e comunidades, escutando como a execução das obras afetou a dinâmica de vida de muitos moradores:

Uma senhora que tem um filho com deficiência – que, portanto, precisa de tratamento médico constante e de fisioterapia – disse que o conjunto habitacional que o poder público apresentou como alternativa à atual moradia fica num lugar muito distante do atual, sem transporte público fácil. Muitos idosos também se disseram preocupados com esta questão. Morando há décadas na mesma comunidade, muitos não sabem, por exemplo, como darão continuidade a seus tratamentos de saúde se tiverem que morar em locais distantes, onde não existem postos de saúde, nem rede de transporte público. Também ouvi relatos sobre conjuntos habitacionais que estão sendo construídos em aterros sanitários ou em locais onde funcionaram lixões, como é o caso de um conjunto que ficará muito próximo do antigo lixão do Jangurussu. (ROLNIK, 2012).

Em dezembro de 2012, foi aprovada pela Assembléia Legislativa do Estado do Ceará, a Lei nº 15.056, que previa a indenização das moradias da população afetada pela construção do VLT.

Importa ressaltar ainda que com a crescente especulação imobiliária nas regiões afetadas pela remoção, não havia a possibilidade de comprar uma moradia adequada nas proximidades do local onde ficam as comunidades, revelando mais um traço do nítido processo de segregação social ao tentar excluir a população de determinada área da cidade.

A outra proposta apresentada pelo governo e discutida em muitas reuniões realizadas nas comunidades foi a possibilidade de remoção para conjunto habitacional que estava sendo construído no Bairro José Walter, chamado de Cidade Jardim.

Em entrevista realizada por Soares (2012), alguns questionamentos a respeito dos impactos das obras nas comunidades foram levantados ao assessor de imprensa do Metrô de Fortaleza, Márcio Teles:

Os moradores reclamam também que as residências ficam muito distantes dos locais onde hoje moram e onde construíram seus laços sociais e de trabalho, podendo levar a aumento do gasto com transporte. Isso está sendo levado em consideração pelo governo?

O governo procurará manter os laços sociais os mais próximos possíveis da atual área, procurando preservar as vizinhanças. A área, localizada no bairro José Walter, fica dentro de Fortaleza. Na Capital o valor da passagem de ônibus é uma só, estando em frente à via expressa ou no José Walter, portanto, sem alterações no gasto com o transporte.

Segundo os moradores, o terreno no bairro José Walter já estaria ocupado por famílias ligadas ao MST, com quem o governo também teria se comprometido a construir casas. O plano inclui esse terreno? Há espaço para todas as famílias?

O terreno, de propriedade privada, foi dividido em várias glebas e comportará, quando todas as edificações estiverem concluídas, em torno de cinco mil famílias. Essa construção do programa Minha Casa, Minha Vida terá, ao final, mais de 20 mil imóveis. É um empreendimento muito valorizado que está sendo lançado. O que o Governo do Estado fez foi acertar com os investidores a construção dessas cinco mil moradias como prioritárias dentro do projeto. (SOARES, 2012).

Interessante observar que a proposta apresentada deslocaria os moradores para bairros opostos com a distância de aproximadamente 14 quilômetros, o que dificulta e atrapalha toda a dinâmica já construída, uma vez que muitos dos moradores trabalham próximo ao local da moradia, tem acesso a hospitais, escolas, creches e rede de transporte próximo, afinal moram no coração da “cidade legal”.

As propostas apresentadas revelaram a falta de preocupação e sensibilidade do Estado com o direito à moradia (um dos vários direitos violados), como se uma simples indenização fosse resolver todo o dano sofrido pelos moradores com a perda de suas moradias e a alteração do local de moradia não fosse causar prejuízo, uma vez que a passagem de ônibus é uma só na capital, como relatou o assessor no trecho supracitado.

Além disso, ignora-se por completo o fato de que existiam as mais variadas situações que, a depender dos moradores, a mudança do local de moradia representaria um dano imensurável.

Alguns dos moradores, por exemplo, sobreviviam e sustentavam sua família com a renda proveniente de mercadinhos que atendiam às necessidades imediatas da comunidade. O que fazer deslocando tais pessoas para outra área? Como sobreviver a uma mudança tão abrupta? Como fazer com que trabalhe perto? O que fazer com idosos e pessoas com necessidades especiais que fazem tratamento perto de suas casas?

O que se esquece ao apresentar tais propostas é está em jogo o direito à moradia de milhares de famílias, e ao falar em direito à moradia adequada não significa apenas o

direito de ter uma casa, um teto e quatro paredes, vai muito além do que isso. A moradia adequada deve ser encarada como elemento fundamental para a vida adequada.

Para concretização de tal direito, não basta o acesso a uma infraestrutura, mas acesso a oportunidades de desenvolvimento humano e econômico que se materializa com o acesso à educação, à saúde, à universidade, ao trabalho, ao lazer.

O processo de construção das obras da Copa representou a negação muitas vezes camuflada, outras vezes não, de todos esses direitos acima mencionados, ou seja, materializou a negação do direito à cidade.

A questão se agrava ainda mais diante da diversidade de casos e situações vivenciadas por moradores que foram afetados de diversas formas. O impacto psicológico em muitos moradores desde o início da execução das obras da Copa do Mundo foram cada vez mais recorrentes. A pressão psicológica provocada pela ameaça da remoção também causou graves danos à saúde de muitos moradores, que acabaram ficando com depressão, problemas respiratórios, dentre outros.

A concessão da licença para o andamento da obra também provocou danos em imóveis ainda habitados. Vários deles apresentaram rachaduras, e alguns, até hoje encontram-se prestes a desabar, e o pior, ainda tem famílias dentro.

4.7 O Direito de Resistência das comunidades

Mesmo diante da pressão realizada pelo Governo nas comunidades, o MLDM teve papel decisivo e representou um símbolo de resistência urbana e luta concreta pelo seu espaço na cidade.

A mobilização popular realizada pelo movimento foi visível ao longo dos anos que antecederam a Copa do Mundo. Atos, manifestações, notas públicas, audiências com autoridades e panfletagem a fim de esclarecer a população sobre os impactos que milhares de pessoas estavam sofrendo foram alguns das muitas mobilizações realizadas pelos moradores na tentativa de resistência.

Nesse ponto, vale interromper o resgate para se falar a respeito do conceito de Direito à Resistência, termo ao qual despertei o interesse pelo estudo ao longo de minhas observações acompanhando o movimento (ainda que tal parêntese seja realizado de modo breve e superficial).

A postura apresentada pelo Governo do Estado foi, sem dúvidas, bem mais que omissiva ao ignorar o direito à moradia das comunidades do trilho, chegou a ser agressiva,

ensejando ações que partiram da própria comunidade a fim de garantir e efetivar a proteção de seus direitos sociais fazendo valer o Direito à Resistência das comunidades.

O direito à Resistência foi afirmado ao longo da história e é o direito que qualquer pessoa ou grupo tem de resistir, apresentando oposição a qualquer fato que ameace a sua sobrevivência ou que represente uma violação a seus direitos humanos, principalmente quando estes estão garantidos expressamente no ordenamento jurídico ou em tratados internacionais (TEIXEIRA, 2012).

Para Teixeira (2012) o Direito de Resistência tem fundamento constitucional tem fundamento constitucional no art. 1º, parágrafo único: “todo poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos dessa Constituição”.

Além da previsão constitucional, o Direito de Resistência encontra fundamento na Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão de 1793, em seu art. 35: “Quando o governo viola os direitos do povo, a insurreição é, para o povo e para cada parcela do povo, o mais sagrado dos direitos e o mais indispensável dos deveres.”

Ao relacionar a supremacia da vontade do povo com a democracia, Dallari (2009) reflete que inexistente democracia se a vontade do governo se colocar acima da vontade do povo.

Ora, se mesmo diante de nossa própria ordem constitucional, pautada no pilares de um Estado Democrático destinado a assegurar um leque de direitos e garantias fundamentais, o Governo ignora tais fundamentos e desconsidera a vontade da população, não resta alternativa senão oferecer resistência.

O conceito de Direito de Resistência autoriza a desobediência de normas ou situações injustas, sendo legítima a desobediência se a vontade imposta pelo Governo seja divergente da ideia de direito presente na comunidade:

Direito reconhecido aos cidadãos, em certas condições, de recusa à obediência e de oposição às normas injustas, à opressão e à revolução. Tal direito concretiza-se pela repulsa a preceitos constitucionais discordantes da noção popular de justiça; à violação do governante da ideia de direito de que procede o poder cujas prerrogativas exerce; e pela vontade de estabelecer uma nova ordem jurídica, ante a falta de eco da ordem vigente na consciência jurídica dos membros da coletividade. A resistência é legítima desde que a ordem que o poder pretende impor seja falsa, divorciada do conceito ou ideia de direito imperante na comunidade. O direito de resistência não é um ataque à autoridade, mas sim uma proteção à ordem jurídica que se fundamenta na ideia de um bem a realizar. Se o poder desprezar a ideia do direito, será legítima a resistência, porém é preciso que a opressão seja manifesta, intolerável e irremediável”. (DINIZ, 2005, p. 181/2, *apud* TEIXEIRA, 2012).

Bobbio (2004) entende a história do pensamento político como duas faces da mesma moeda composta pela obediência e pelo direito à resistência.

Diante da ausência de proteção de mecanismos judiciais para salvaguardar os Direitos Fundamentais da população, pode-se interpretar a Constituição Federal admitindo implicitamente a legitimidade do direito à resistência.

No caso da comunidade Trilha do Senhor não foi diferente. A falência dos órgãos institucionais na proteção dos direitos fundamentais estimulou a mobilização da comunidade com o intuito de resistir à situação posta. E tal resistência proporcionou diversas conquistas.

4.8 Conquistas do Movimento de Luta em Defesa à Moradia

Junto com a resistência oferecida pelo movimento, vieram também as conquistas, que mesmo que pequenas, eram comemoradas e serviam como motivação para continuar resistindo.

Em audiências públicas o projeto do VLT e as construções das estações eram questionados pelo movimento. Tais questionamentos e exigências realizadas pelos moradores alteraram o traçado do projeto, buscando o menor impacto possível para as comunidades.

A mobilização popular nas comunidades por meio de reuniões e assembleias teve papel fundamental para o esclarecimento da situação e do futuro das comunidades, diante da ausência de diálogo por parte do Governo Estadual.

O processo de desapropriação iniciou-se com a marcação e avaliação dos imóveis sem nenhuma explicação para os moradores que neles residiam. Diante da situação, não existiu outra saída senão resistir.

Diante de toda a resistência e mobilização realizada pelas comunidades, o Governo se viu preocupado com a situação ao ponto de o próprio Governador do Estado do Ceará à época, Cid Gomes, ter ido pessoalmente a uma das comunidades afetadas no dia 03 de agosto de 2011, às 20 horas, acompanhado de seguranças armados, e sem nenhuma comunicação prévia, para defender o projeto de construção do VLT. (QUEIROZ, 2011).

A situação provocou mobilização imediata dos membros movimento que interpretaram a atitude do governador como tentativa de realizar pressão psicológica nos moradores:

Segundo a professora Francinete Gomes, membro do MLDM e moradora da Trilha do Senhor, Cid Gomes chegou a entrar em cinco residências, onde defendeu o projeto e disse que só haveria duas alternativas – ou aceitavam as indenizações no valor de 10 mil reais, em média, ou seriam realocados em algum conjunto habitacional. (GOMES apud QUEIROZ, 2011).

Vale ressaltar que a tentativa de diálogo do Governo visitando os moradores à noite e sem aviso prévio, não representou de fato um diálogo esclarecedor, pois caso contrário teria marcado uma reunião ou assembléia com todos os moradores a fim de explicar sobre a obra e construir possibilidades alternativas.

E as “visitas surpresas” não pararam por aí. No dia 10 de abril de 2013, o ex-governador foi até a comunidade Jangadeiro (situação esta que pude presenciar) à noite, tentar conversar com os moradores sobre a construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

A reação dos moradores não foi diferente. Compreendendo o descaso do Governo e a nova tentativa de intimidação, o ex-governador foi recebido com vaias, representando a resistência da população às remoções forçadas:

Uma moradora que não quis se identificar relatou que quatro carros de segurança acompanharam o governador durante os cerca de 40 minutos de visita, além de homens armados que o seguiam na visita casa a casa ao longo dos 200 metros cumpridos por Cid. "Ele invade nossa comunidade para falar o que quer, na hora que quer, é arrogante com as pessoas para impor o que ele acha que é certo e não sabe ouvir o povo", reclama uma moradora que não quis se identificar. (O POVO, 2013).

Na comunidade Trilha do Senhor foram quatro anos de resistência na tentativa de permanecer no local em que moravam há décadas. No entanto, muitas famílias foram obrigadas a abrir as portas para realização da medição nos imóveis diante de decisão judicial.

Importa ressaltar que a medição forçada dos imóveis foi realizada sem qualquer cuidado psicológico com a população, que foi forçada a abrir a porta de suas casas sempre observados por força policial (ALVES, 2013).

Após a medição das casas, muitos moradores começaram a receber os laudos com a avaliação dos imóveis contendo o preço, o que restou evidente a impossibilidade de comprar outra casa nas proximidades

Para os moradores da Trilha do Senhor, o VLT serve como "desculpa" para remover a faixa carente do bairro nobre de Aldeota, onde a comunidade está localizada. "O que a gente queria mesmo era permanecer. Mas a luta vai continuar, estamos levando nossas reivindicações", afirma Cássia Sales. (ALVES, 2013).

Mesmo diante de pressão, as reivindicações não pararam. Além da alteração do projeto do VLT, reduzindo o impacto em algumas comunidades, a mobilização dos moradores contribuiu para o aumento do valor do aluguel social, benefício concedido aos desapropriados pelo Governo do Estado, conforme retrata depoimento de morador da comunidade Lauro Vieira Chaves:

"Uma das nossas grandes conquistas foi evitar que todas as casas fossem derrubadas, pois o trajeto inicial passava por cima de todas as moradias. Nós conseguimos também um terreno próximo aqui à comunidade, onde o Governo prometeu construir 80 apartamentos para os desapropriados", coloca Ivanildo. (CHAVES *apud* MELO, 2014).

O aluguel social é um mecanismo que tem o objetivo de auxiliar na moradia de famílias que estão em situação de vulnerabilidade social decorrente de diversos fatores como desastres ambientais, remoções, incêndios. Trata-se de benefício temporário e de responsabilidade da Defesa Civil, Fundação do Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza (Habitafor), Secretaria de Direitos Humanos (SDH) e Secretaria de Trabalho, Desenvolvimento Social e Combate à Fome (Setra).

O valor do aluguel social, anteriormente previsto pelo Governo no valor de R\$ 200,00, foi aumentado para R\$ 400,00 em decorrência da pressão feita pelos moradores alegando a impossibilidade de se alugar um imóvel em Fortaleza no valor de R\$ 200,00.

A resistência oferecida pela comunidade resultou em várias conquistas como o aumento do aluguel social, diminuição das áreas atingidas, e além destas uma das conquistas que vislumbrei foi a postura de cidadão politicamente ativo e socialmente engajado assumida pelos moradores afetados com a execução das obras, adquirida ao decorrer da luta pelo direito à cidade.

Mesmo com toda a resistência muitas famílias foram removidas de suas casas, outras ainda permanecem em suas residências, mas estão em processo de negociação com o Governo do Estado em busca de melhores indenizações ou moradias próximas e a preços acessíveis.

Em relação à execução das obras do Veículo Leve sobre Trilhos, após a realização da Copa do Mundo, a obra ainda não foi concluída (apenas 50% das obras foram concluídas), mesmo com todos os impactos na vida dos moradores das comunidades do trilho. (O POVO, 2015).

O Governo do Estado não possui sequer previsão de quando será concluída o restante da obra diante do cancelamento do contrato com a antiga empresa responsável pela execução do projeto.

Enquanto isso, muitos moradores ainda sofrem as consequências de tal processo realizado sem diálogo e sem qualquer respeito a direitos básicos, individuais e sociais, o que representou acima de tudo um processo de exclusão de parte da população da cidade.

5. CONCLUSÃO

O percurso traçado pelo presente trabalho permitiu compreender que o processo de formação das cidades esteve diretamente ligado com o processo de industrialização e urbanização. Esse fenômeno desenhou as formas e as estruturas do espaço urbano não só nas cidades europeias, analisadas inicialmente à luz da obra de Henri Lefebvre, como também das metrópoles brasileiras.

À medida que a cidade agrária subordinou-se a uma nova realidade urbana, impulsionada pela acumulação de capital e de riqueza, um novo espaço marcado por contradições, desigualdades sociais e negações de direitos fundamentais foi surgindo: as cidades urbanas.

A formação das cidades brasileiras foi marcada pela concentração de terras, bens e pelo desigual acesso aos serviços oferecidos a uma parcela da população e negados à outra, como transporte, saneamento, moradia, lazer, dentre outros, firmando uma lógica excludente que acaba caracterizando o espaço urbano.

Mesmo diante de todo um aparato jurídico positivado no ordenamento jurídico brasileiro que transferiu ao Poder Público a responsabilidade de desenvolver instrumentos que garantam o planejamento urbano e, conseqüentemente, o desenvolvimento de uma cidade sustentável, aberta à participação democrática, o que se verificou com a presente pesquisa foi a omissão das autoridades públicas, principalmente quando se trata no processo de ocupação irregular do espaço urbano.

A omissão do poder público e a falta de opção da população em adquirir moradias dentro da chamada “cidade legal” estimularam a ocupação e a autoconstrução por grande parte da população de suas próprias casas, situação negligenciada pelo poder público quando o espaço ocupado é a periferia das cidades.

No entanto, quando as áreas ocupadas estão localizadas nos espaços foco de especulação e lucro imobiliário, acabam sendo alvo do Poder Público que a qualquer custo se vê obrigado a “aplicar a lei” e remover a população para áreas cada vez mais afastadas e isoladas.

Essa dinâmica excludente ficou visível com a execução de obras para incrementar a infraestrutura a fim de atender as necessidades de deslocamento dos turistas durante a Copa do Mundo de 2014, dentre elas a construção do VLT, afetando milhares de pessoas que foram ameaçadas pela remoção.

Altera-se toda a dinâmica da cidade em nome do interesse público que mascara a força do capital e a lei do mercado, que reduz o direito à moradia, transformando-o no direito de se ter um bem em sua propriedade, desconsiderando o direito à moradia como parte de direitos econômicos e sociais, como um lugar onde se faz acontecer outros direitos (saúde, educação, trabalho, lazer).

Diante desse contexto, analisou-se o conceito de direito à cidade que pode ser pensado como um direito fundamental que engloba diversos outros direitos como à moradia, o direito a uma cidade sustentável, o direito de se locomover, o direito a equipamentos urbanos, ao lazer, ao meio ambiente sustentável e outros inúmeros direitos para garantir a vida digna dentro do espaço urbano.

Concluiu-se ainda com o presente trabalho a importância da mobilização popular e da união entre as comunidades atingidas pelas remoções na concretização não apenas do direito à moradia, como também do direito à cidade, que diante do descaso do Poder Público e da falência institucional dos órgãos que deveriam garantir a proteção de direitos fundamentais, tem o direito de resistir às condições postas pelo Estado e lutar para permanecer em suas casas e no local em que vivem há décadas.

A mobilização popular em torno de uma causa é uma das maiores provas que a luta pelo direito à cidade se concretiza por meio da busca por instrumentos que desmontem a lógica excludente dos espaços urbanos fruto de anos de concentração e espoliação urbana. No entanto, a busca por tais instrumentos apenas é possível nos momentos em que as contradições presentes no espaço são enxergadas e compreendidas desde sua gênese. Assim, o presente trabalho buscou expor tais contradições e mostrar a importância dos movimentos populares urbanos e seu papel de resistência para transformação do espaço e das condições postas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, João Maurício Martins de. **A moradia informal no banco dos réus: discurso normativo e prática judicial.** São Paulo, v.7, n.2, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-24322011000200002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12 abr. 2015.
- ALVES, Gabriela. **Famílias à beira de trilhos resistem à obra do VLT para Copa em Fortaleza,** 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2013/12/familias-beira-de-trilhos-resistem-obra-do-vlt-para-copa-em-fortaleza.html>>. Acesso em: 22 mar 2015.
- ARAÚJO, Marcos Felipe de Freitas. **“Daqui não saio, daqui ninguém me tira”. Direito à cidade e direito à moradia no contexto da Copa do Mundo de 2014 da FIFA em Fortaleza e o Movimento de Luta em Defesa da Moradia (MLDM).** 2013. 127 f. Monografia. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.
- AZEVEDO, Estenio Ericson Botelho de. **A gênese das formas jurídicas em Marx.** Fortaleza: Ed UECE, 2012.
- AZEVEDO, Dalila Arruda; SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. Curral dos flagelados: disciplinamento e isolamento no campo de concentração na obra “o quinze”. **Revista Homem, Espaço e Tempo,** Fortaleza, n. 1, mar. 2013. Disponível em: <http://www.uvanet.br/rhet/artigos_marco_2013.php>: Acesso em: 29 mar. 2015.
- BARROS, Ciro; AFIUNE, Giulia. **Obra ameaça 5 mil famílias em Fortaleza,** out. 2013. Disponível em: <<https://comunidadesdotrilho.wordpress.com/category/comunidades-do-trilho/>>. Acesso em 27 mar 2015.
- BOBBIO, Norberto. **A Era dos Direitos.** Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- BURS, Edward Mcnall. **História da Civilização Ocidental.** Tradução de Donaldson M. Garshagen. São Paulo: Ed. Globo, 1994.
- CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- CURI, Martin. **A disputa pelo legado em megaeventos esportivos no Brasil.** Porto Alegre, v.19, n.40, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832013000200003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 22 fev. 2015
- DALLARI, Dalmo de Abreu. **Elementos de teoria geral do estado.** 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1998.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** 13. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos.** 16. Ed. São Paulo Global Editora, 2006.

HARVEY, David. A liberdade da Cidade. *In*: MARICATO et al. **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram conta do Brasil**. 1. Ed. São Paulo:Boitempo, 2013. p. 27-34.

JUCÁ, Gisafran N. Mota. Fortaleza: cultura e lazer (1945-1960). *In*: SOUZA, Simone (Org). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2000. Parte II, p. 192-214.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **A Cidade do capital**. Tradução Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur. Rio de Janeiro: DP&A, 1999;

_____. **A Revolução Urbana**. Tradução Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. São Paulo, v. 17, n.48, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200013&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 21 fev. 2015.

_____. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras**. São Paulo, v. 14, n.4, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 21 fev. 2015.

_____. É a questão urbana estúpido! *In*: MARICATO et al. **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram conta do Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013. p.19-26.

MELO, Ranniery. **Licitação para retomar obra do VLT de Fortaleza inicia hoje**, ago. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/noticias/6828/licitacao-para-retomar-obra-do-vlt-de-fortaleza-inicia-hoje.html>>. Acesso em: 20 mar 2015.

O GLOBO. **Brasil foi escolhido sede da Copa do Mundo de 2014 em outubro de 2007**. 20 ago 2013. Disponível em: <<http://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/brasil-foi-escolhido-sede-da-copa-do-mundo-de-2014-em-outubro-de-2007-9630221>>. Acesso em: 14 mar 2015.

O POVO. **Cid Gomes vai à Comunidade Jangadeiro conversar com moradores sobre VLTs**. Fortaleza, 2013. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2013/04/10/noticiafortaleza,3036491/cid-gomes-vai-a-comunidade-jangadeiro-conversar-com-moradores-sobre-vl.shtml>>. Acesso em 27 mar 2015.

O POVO. **Governo do Estado não tem previsão para retomar obras do VLT**. Fortaleza. 2015. Disponível em: <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/cotidiano/2015/01/30/noticiasjornalcotidiano,3385109/>>

governo-do-estado-nao-tem-previsao-para-retomar-obras-do-vlt.shtml>. Acesso em: 27 mar 2015.

PONTE, Sebastião Rogério. A Belle Époque em Fortaleza: remodelação e controle. *In*: SOUZA, Simone (Org). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2000. Parte II, p. 162-191.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 5ª Salvador: Editora Juspodivm, 2013.

QUEIROZ, Camila. **Governador visita comunidade e é recebido com resistência às remoções para a Copa de 2014**. 2011. Disponível em: <<http://site.adital.com.br/site/noticia.php?lang=PT&cat=14&cod=58953>>. Acesso em 28 mar 2015.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995 (Coleção Primeiros Passos);

_____. **Fortaleza: no olho do furacão da Copa**, jun. 2012. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/06/18/fortaleza-no-olho-do-furacao-da-copa/>>. Acesso em: 28 mar. 2015.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. 5. Ed., 3 reimp. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, Boaventura de Souza. A sociologia dos tribunais e a democratização da justiça. *In*: **Pela mão de Alice** – o social e o político na pós-modernidade. 8. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

SILVA, José Borzachiello da. A cidade contemporânea no Ceará. *In*: SOUZA, Simone (Org). **Uma nova história do Ceará**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2000. Parte II, p. 215-236.

SOARES, Nicolau. **Governo do Ceará defende projeto do VLT em Fortaleza**. Fortaleza. 2012. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/blogs/desafiosurbanos/2012/02/governo-do-ceara-defende-projeto-do-vlt-em-fortaleza>>. Acesso em: 20 mar 2015.

SOUZA, Carla Gardênia Oliveira; GONÇALVES, Luiz Antônio Araújo. **O processo de evolução urbana da cidade de Fortaleza/CE: uma análise a partir da malha ferroviária-tronco norte**. Disponível em: <<http://scholar.google.com.br/scholar?>>. Acesso em: 1 mar. 2015.

TEIXEIRA, Victor Machado. **Direito de resistência e desobediência civil: análise e aplicação no Brasil**, jul. 2012. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/22230/direito-de-resistencia-e-desobediencia-civil-analise-e-aplicacao-no-brasil>>. Acesso em: 27 mar 2015.

TONELLA, Celene. **Políticas urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições**. Brasília, v.28, n.1, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69922013000100003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 13 abr. 2105.

VAINER, Carlos. Quando à cidade vai às ruas. *In*: MARICATO et al. **Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram conta do Brasil**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 35-40.

VARGAS, João Protásio Farias Domingues de. **Carta Européia de Garantia dos Direitos Humanos na Cidade**. Saint-Denis/França: tradução para o português do Brasil, 2000. Disponível em: <<http://www.saojoaodelreitransparente.com.br/laws/view/181>>. Acesso em: 26 mar. 2015.

VIEIRA, Victor Manoel de Brito F. **As modificações do Plano Diretor Participativo de Fortaleza à Luz do direito à cidade**. 2013. 180 f. Monografia. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

LEGISLAÇÃO CONSULTADA

ONU. Declaração Universal dos Direitos Humanos de 10 de dezembro de 1948, adotada e proclamada pela Resolução 217 A (III) da Assembleia Geral das Nações Unidas.

_____. Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 16 de dezembro de 1966, adotado pela Resolução nº 2.200 A (XXI) da Assembleia Geral das Nações Unidas e ratificado pelo Brasil em 24 de janeiro de 1992.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de outubro de 1988.

_____. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que institui o Estatuto da Cidade.