

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
BIBLIOTECA

URBANIZAÇÃO, DEPENDÊNCIA E CLASSES SOCIAIS:
O CASO DE FORTALEZA

REGINA ELIZABETH DO RÉGO BARROS MARQUES

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA À COORDENAÇÃO DO
CURSO DE Mestrado EM SOCIOLOGIA,
COMO REQUISITO PARCIAL
PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE

FORTALEZA - 1986

Esta dissertação foi submetida como parte dos requisitos necessários a obtenção do Grau de Mestre em Sociologia, outorgado pela Universidade Federal do Ceará, e encontra-se a disposição dos interessados na Biblioteca Central da referida Universidade.

A citação de qualquer trecho desta Tese é permitida, desde que seja feita de conformidade com as normas da ética científica.

Regina Elizabeth do Rego Barros Marques
Regina Elizabeth do Rego Barros Marques
65232

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 21 de janeiro de 1986

André Haguette
André Haguette
Orientador da Tese

José Liberal de Castro
José Liberal de Castro

José Borzacchiello da Silva
José Borzacchiello da Silva

Dedico este trabalho

- a meu avô, grande exemplo de vida;
- a minha mãe, que além da vida me deu força, apoio e amor ilimitados;
- ao Fábio, meu companheiro e incentivador;
- a Ticiane e Fabrício, razão de ser maior da minha vida.

Agradeço especialmente a Deus que me deu força, coragem e persistência, para ao longo da vida fazer de cada re cuo ponto de apoio para um novo avanço.

AGRADECIMENTOS

É com grande satisfação que ao concluir este trabalho tão significativo para mim, por representar a vitória a um desafio que me impus há tanto tempo, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para sua realização.

- Prof. André Haquette, meu orientador, pelo estímulo, apoio e confiança, demonstrados a todo momento;

- Prof. José Antônio Oliveira P. Lemenhe, pela segura orientação no conhecimento dos planos urbanísticos e da realidade urbana de Fortaleza;

- Prof. José Borzacchiello da Silva, pela valiosa orientação e pela colaboração sempre disponível;

- Prof. José Liberal de Castro, pela inestimável ajuda prestada através da realização do Curso de Aperfeiçoamento em Arquitetura/Instrumentação Crítica;

- Arq. Mainha, que gentilmente cedeu cópias de documentos raros, utilizados para a análise da evolução urbana de Fortaleza;

- Aparecida, Augusto, Francisco, José Augusto e Hermelinda, alunos do Curso de Arquitetura que reproduziram, utilizando fotografias, as pranchas do Plano Hélio Modesto, irremediavelmente perdidas, prestando valiosa colaboração na realização desse trabalho.

- UFC e em particular ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo que, permitindo minha liberação em sucessivas oportunidades, possibilitou a disponibilidade de tempo necessária à elaboração dessa tese de mestrado.

Ai Fortaleza, te digo agora como o poeta, só suspirando! Mas que esse suspiro não seja um vago suspiro triste e indefinido diante das coisas por fazer. Pois eu acredito em você..."

Antônio Girão Barroso (Extraído da crônica "Fortaleza meu amor") inserto em Fortaleza 1910 Edições UFC, s/d.

SUMÁRIO

	Página
<u>LISTA DE QUADROS</u>	ix
<u>LISTA DE ILUSTRAÇÕES</u>	x
<u>RESUMO</u>	xiii
1 - <u>INTRODUÇÃO</u>	1
2 - <u>URBANIZAÇÃO E DEPENDÊNCIA</u>	2
2.1 - <u>O que é Dependência?</u>	3
2.1.1 - Problemas Conceituais	5
2.1.2 - A Teoria de Fernando Henrique Cardoso	7
2.1.3 - Dependência Externa e Dependência Interna ...	8
2.1.4 - Críticas à Teoria da Dependência	10
2.2 - <u>O que é Urbanização?</u>	13
2.2.1 - A Revolução Industrial e a Crescente Urbaniza ção	16
2.3 - <u>Dependência x Urbanização</u>	19
2.3.1 - A Teoria de Manuel Castells	20
2.3.2 - A Teoria de Paul Singer	26
3 - <u>O CASO BRASILEIRO: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DE CASTELLS E SINGER</u>	36
3.1 - O Crescimento Demográfico	37
3.2 - As Migrações Internas	37
3.3 - O Processo de Industrialização	43
4 - <u>O CASO DE FORTALEZA</u>	57
4.1 - <u>Uma Visão Histórica</u>	57
4.1.1 - Dependência Colonial Externa (1649-1726)	58
4.1.2 - Dependência Capitalista-Comercial Intra-Regio nal (1726-1799)	63
4.1.3 - Dependência Capitalista-Comercial Externa (1799-1920)	77
4.1.4 - Dependência Capitalista-Comercial Inter-Re gional (1920 em diante)	107
4.2 - <u>O Passado Recente: 1947-1979</u>	122
4.2.1 - Crescimento Demográfico	124

4.2.2 - Infra-Estrutura	131
4.2.3 - Sistema Viário	140
4.2.4 - Zoneamento	160
4.2.5 - Industrialização	176
4.2.6 - Comércio e Serviços	185
4.2.7 - Áreas Residenciais	196
5 - <u>CONCLUSÃO</u>	216
6 - <u>BIBLIOGRAFIA</u>	220

LISTA DE QUADROS

QUADRO	Página
1 - Brasil. Estrutura ocupacional: 1925-1960	48
2 - Brasil. Saldo entre a entrada de capitais e as remessas de lucros, <u>royalties</u> e serviços técnicos: 1948-1982	53
3 - Populações de Fortaleza e do Ceará, durante o período de dependência capitalista-comercial externa: 1799-1920	84
4 - Crescimento urbano brasileiro no período anterior a 1920	97
5 - Exportação de algodão em pluma do Ceará, por destino: 1916-1925	108
6 - Importações gerais do Ceará: 1917-1925	109
7 - População do Município de Fortaleza: 1940-1980	124

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA	Página
1 - Roteiro da expedição de Matias Beck, e a planta do Forte de Schoonenborch - 1649	61
2 - Polígono das Secas	66
3 - Caminhos do gado para Olinda e Recife	69
4 - "A Primeira Planta de Fortaleza" - 1726	73
5 - Levantamento da Vila de N.S. da Assunção, realizado pelo engenheiro José da Silva Paulet - 1812	82
6 - "Planta Exacta da Capital do Ceará". Levantamento elaborado por Adolfo Herbster - 1859 ..	92
7 - "Planta da Cidade de Fortaleza, levantada na administração revolucionária - 1931-1932" ...	93
8 - "Planta da Cidade de Fortaleza e Subúrbios", elaborada por Adolfo Herbster - 1875	102
9 - "Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", elaborado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo - 1933	114
10 - "Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", elaborado pelo engenheiro J.O. de Saboya Ribeiro - 1947	115
11 - "Plano Diretor de Fortaleza", elaborado pelo urbanista Hélio Modesto - 1962	117
12 - "Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF", elaborado por um consórcio de firmas sulinas - 1972 .	120

FIGURA	Página
13 - Evolução urbana de Fortaleza - 1726 a 1978 ..	128
14 - Sistema viário. Principais vias de penetração .	141
15 - Plano Saboya Ribeiro. Sistema viário proposto - 1947	145
16 - Plano Hélio Modesto. Levantamento do sistema viário - 1962	147
17 - Plano Hélio Modesto. Sistema viário proposto - 1962	148
18 - PLANDIRF. Rede viária básica - 1970	151
19 - PLANDIRF. Sistema viário proposto, a ser im- plantado até 1990	153
20 - Lei 4486. Sistema viário básico - 1975	155
21 - Lei 5122-A. Sistema viário básico - 1979	156
22 - Plano Saboya Ribeiro. Hierarquia viária e pre- servação paisagística - 1947	162
23 - Plano Hélio Modesto. Zoneamento - 1962	163
24 - PLANDIRF. Uso do Solo proposto - 1972	164
25 - Lei 4486. Zoneamento - 1975	165
26 - Lei 5122-A. Zoneamento - 1979	166
27 - Rua Major Facundo. Vista lado oeste, corte si- tuação atual e corte situação máxima permiti- da pela Lei 5122-A.....	169
28 - Lei 5122-A. Ampliação do trecho da planta de zoneamento onde ocorreram as maiores altera- ções - 1979	173
29 - Plano Saboya Ribeiro. Proposta para a Zona Central - 1948	187
30 - Plano Hélio Modesto. Proposta para a Área Cen- tral - 1962	189

FIGURA	Página
31 - PLANDIRF. Proposta para a Área Central - 1972 .	195
32 - Município de Fortaleza. Densidade populacio- nal - 1975	203
33 - Planta de Fortaleza. Levantamento aerofotogra- métrico de 1960	205
34 - Planta oficial do Município de Fortaleza - 1979	206
35 - Localização das favelas de Fortaleza - 1970 .	210

RESUMO

O presente trabalho realiza uma pesquisa de caráter analítico-descritivo, a respeito da correlação existente entre os fenômenos da dependência e da urbanização, à luz da participação das classes sociais, enfocando o caso brasileiro e mais especificamente o de Fortaleza, em sua evolução histórica.

Reconhecendo a natureza social de ambos os fenômenos, parte do pressuposto teórico de que a situação de dependência das sociedades capitalistas periféricas condiciona as formas de urbanização por elas desenvolvidas.

Definidos os conceitos de urbanização e dependência, apresenta as teorias de Manuel Castells e Paul Singer a respeito do assunto, interessantes não só por focalizarem a América Latina e o Brasil, mas também por apresentarem pontos de vista diferentes.

A partir desses autores é estabelecida uma discussão a respeito do caso brasileiro, cujo tipo de crescimento urbano, considerado negativo em relação à urbanização positiva própria dos países desenvolvidos, revela sofrer influências decisivas da situação de dependência externa.

Definido o quadro brasileiro, passa à análise do caso de Fortaleza, caracterizada por uma situação de dupla dependência, interna e externa, na medida que se encontra inserida no Nordeste, região periférica de um país capitalista periférico.

Considerando que todo espaço concreto é produto tanto das determinantes sociais vigentes, como das formas cristalizadas do espaço historicamente constituído, adota dois enfoques para o estudo do caso de Fortaleza: uma visão histórica, e uma abordagem mais detalhada do passado recente.

Dentro do primeiro enfoque, são identificadas quatro fases sucessivas de dependência — colonial externa (Portugal),

capitalista-comercial intra-regional (Pernambuco), capitalista-comercial externa (Inglaterra), capitalista-comercial inter-regional (Sudeste) – e as correspondentes formas de organização urbana que caracterizaram a cidade em sua evolução histórica.

O estudo do passado recente de Fortaleza abrange o período de 1947 a 1979, correspondente a uma série de transformações por ela sofridas em termos espaciais, políticos econômicos e sociais, e à realização dos cinco mais recentes estudos urbanísticos sobre a cidade: Plano Saboya Ribeiro (1947), Plano Hélio Modesto (1962-63), PLANDIRF (1972), Leis 4486 (1975) e 5122-A (1979, em vigor).

Através da análise de alguns dos mais importantes itens do processo de urbanização de Fortaleza – crescimento demográfico, infra-estrutura, sistema viário, zoneamento, industrialização, comércio e serviços, e áreas residenciais – chega à conclusão de que realmente as características, apresentadas pelo referido processo, estão, em sua quase totalidade, relacionadas com a situação de dupla dependência apresentada pela cidade e que o jogo de interesses das classes sociais, ao lado do papel desempenhado pelo Estado (a nível municipal, estadual ou federal), ocupam lugar de grande importância dentro desse processo.

1 - INTRODUÇÃO

Os últimos dados censitários revelam que continuam crescendo intensamente as taxas de urbanização em todos os países do mundo. A população das cidades cresce assustadoramente, tornando insuficientes os serviços urbanos básicos — transportes, comunicações, habitações, etc. — gerando tensões e problemas sociais de tal monta, que as controvérsias sobre a urbanização passaram a ocupar lugar de destaque em toda a literatura sociológica.

Problemas como: marginalidade, delinqüência, desemprego, expansão de cortiços e favelas, entre outros igualmente ligados ao fenômeno da urbanização, são continuamente discutidos por grande número de cientistas no mundo todo. Tem-se observado, porém, que embora a urbanização seja um fenômeno de âmbito universal, os problemas por ela envolvidos ocorrem especialmente nos países pertencentes ao sistema capitalista, e mais intensamente nas grandes cidades dos países da periferia do sistema.

Tal ocorrência fez com que alguns autores pensassem em relacionar os dois conjuntos de fenômenos, da urbanização e da dependência, reunindo-os em um mesmo esquema explicativo da realidade social.

O objetivo do presente trabalho é exatamente discutir as relações existentes entre o fenômeno da dependência e as formas assumidas pelo processo de urbanização nos países periféricos, focalizando a América Latina, o caso brasileiro, e mais especificamente o caso de Fortaleza.

Com essa finalidade examinaremos inicialmente as teorias de Manuel Castells e de Paul Singer, interessantes sobretudo por apresentarem, sobre o mesmo assunto, pontos de vista diferentes.

Antes porém de entrarmos na análise das teorias em questão, daremos alguns esclarecimentos a respeito do que se

entende por urbanização e dependência, para que não haja dúvidas sobre o sentido em que esses conceitos serão aqui empregados.

Em seguida procuraremos demonstrar as ligações existentes entre os fenômenos da dependência e da urbanização a nível teórico, analisando as relações entre a situação de dependência externa e o processo de urbanização brasileira.

Finalmente chegaremos ao estudo do caso da cidade de Fortaleza, oportunidade em que procederemos a uma pesquisa exploratória a respeito da natureza e extensão das relações entre as modalidades de dependência que caracterizam a história da cidade, e as formas de urbanização por ela assumidas em sua evolução histórica, detendo-nos mais demoradamente em seu passado recente, ou seja, no período compreendido entre 1947 e 1979.

A escolha desse período foi feita em função, tanto das transformações sofridas pela cidade, quanto pela disponibilidade de material, referente aos cinco mais recentes estudos urbanísticos realizados sobre Fortaleza, o que permitirá o acompanhamento da evolução do seu processo de urbanização, no intervalo de tempo considerado.

A unidade geográfica abrangida por nossa pesquisa é a cidade de Fortaleza, compreendendo-se sob essa designação as diversas configurações espaciais e sociais apresentadas pela cidade em sua evolução histórica.

O caráter dinâmico e evolutivo do processo de urbanização impede a delimitação precisa da área compreendida pela cidade. Contudo, a escolha de um período recente da história da cidade, para objeto de um estudo mais detalhado, possibilita-nos a definição da unidade geográfica de pesquisa em termos da área abrangida pelo Município de Fortaleza, o qual compreende atualmente cinco distritos: Fortaleza (distrito-sede), Antônio Bezerra, Parangaba, Messejana e Mondubim.

2 - URBANIZAÇÃO E DEPENDÊNCIA

2.1 - O que é Dependência?

Entre os esquemas teóricos interpretativos que se propõem a analisar o fenômeno do desenvolvimento das sociedades capitalistas, a teoria da dependência tem se apresentado nos últimos anos como o mais promissor.

A teoria da dependência vem opor-se às tradicionais teorias da modernização, que tomam implicitamente a sociedade ocidental "desenvolvida" como norma e padrão para explicar e descrever os "países em desenvolvimento" ou "subdesenvolvidos".

Hoje não se pode mais interpretar a história desta forma, isto é, como seqüência não concluída, transformando assim as sociedades subdesenvolvidas simplesmente em sociedades arcaicas. Antes pelo contrário, as sociedades subdesenvolvidas representam o indispensável pólo oposto aos centros de "desenvolvimento" e dominação.

Em sua origem, a teoria da dependência nada mais foi do que uma crítica daqueles conceitos e teorias sobre o desenvolvimento, que ignoram as condições sociais, econômicas, políticas e culturais específicas da situação de "subdesenvolvimento" e dependência. À medida porém, que se desenvolvia como teoria, adquiriu esse movimento grande importância para a sociologia latino-americana.

Como bem observa Achim Schrafer na apresentação do livro de Manfredo Berger, Educação e Dependência,

a "teoria da dependência" pode ser entendida, por assim dizer, como a declaração de independência da sociologia latino-americana. Até os últimos anos, o pensamento sociológico da América do Sul esgotava-se quase exclusivamente em re-

ceber — ou quando muito — na adaptação de conceitos e teorias européias e norte-americanas à realidade desse subcontinente. Muitos desses conceitos e teorias reclamavam validade universal. Pouco se pensava como o genius loci da sociedade em que foram concebidos os influenciara. (...) Pelo movimento teórico que se costuma chamar a "teoria da dependência" e teorias afins, saiu-se desse beco sem saída. (M. BERGER, 1976:5)

Assim, a teoria da dependência significa, sobretudo, uma inversão da perspectiva tradicional das teorias européias e norte-americanas. As relações e estruturas envolvidas no processo de dominação capitalista internacional deixam de ser analisadas a partir da sociedade dominante e passam agora a ser focalizadas a partir da perspectiva das sociedades dependentes ou subordinadas, tendo em vista suas especificidades próprias, decorrentes de situações de dependência historicamente diferenciadas.

No Brasil, vários autores têm, nos últimos anos, dedicado sua atenção ao problema da dependência. Fernando Henrique CARDOSO (1971, 1975, 1977), Francisco WEFFORT (1971), Stávio IANNI (1974a e b), são alguns entre os mais destacados.

De um modo geral, a maioria das críticas feitas por cientistas sociais brasileiros às tradicionais teorias da modernização — evolucionista, difusionista, dualista — referem-se aos seguintes pontos:

- . Caráter a-histórico e mecanicista;
- . Aspecto descritivo e não explicativo;
- . Análise estática ou evolucionista;
- . Desconexão entre o plano econômico e os demais planos da vida social;
- . Visão da unidade geo-política (Nação-Estado), como unidade de análise, independentemente do sistema capitalista global.

Ao contrário das teorias tradicionais, a teoria da dependência oferece uma interpretação global do desenvolvimento, estudando desde o início as conexões entre o sistema

econômico, e a organização social e política das sociedades subdesenvolvidas, não só nessas sociedades e entre elas, mas também com relação aos países desenvolvidos.

2.1.1 - Problemas conceituais

Apesar do relativo consenso dos autores brasileiros, quanto à posição crítica adotada frente às teorias da modernização, observa-se que o emprego do conceito de dependência e seu conteúdo variam de autor para autor. Em alguns casos, por exemplo, dependência é usada como sinônimo de imperialismo ou subdesenvolvimento (D. RIBEIRO, 1968). Em outros, como aponta WEFFORT (1971), aparece sob o duplo conceito de "dependência externa", indicando as relações da Nação com os países centrais; e "dependência estrutural", noção mais complexa, que abrange ao mesmo tempo as relações externas e seus efeitos estruturais internos sobre as classes e as relações de produção.

Quanto a Otávio IANNI, concorda em que as análises teóricas até agora realizadas sobre a dependência contribuíram não apenas para retomar o debate sobre o imperialismo, mas também permitiram a abordagem de outros temas relevantes sobre relações, processos e estruturas históricas, políticas, sociais, econômicas e culturais específicos às sociedades dependentes.

No contexto dessa discussão, os conceitos de imperialismo e dependência são geralmente considerados como conceitos sinônimos, mas que se condicionam mutuamente. "Um produz o outro; e os dois se produzem e reproduzem um no outro. Eles correspondem a dois pólos complementares, interdependentes, diversos, antagônicos e dialéticos do sistema capitalista considerado como um todo". (O. IANNI, 1974b:180)

Podemos dizer que as teorias da dependência diferem das teorias imperialistas, principalmente no sentido de que, as primeiras vêem o problema do capitalismo internacional a

partir das sociedades periféricas, enquanto que as últimas enfocam o mesmo problema a partir das sociedades centrais.

No entanto, a maioria dos estudos sobre a teoria da dependência tem no conceito de dependência a sua noção principal. Como esse conceito não tem ainda uma definição precisa e unitária¹, adotaremos aqui a definição de M. CASTELLS, segundo a qual,

uma sociedade é dependente quando a articulação de sua estrutura social, a nível econômico, político e ideológico, expressa relações assimétricas com outra formação social que ocupa frente à primeira uma situação de poder. Por situação de poder entendemos o fato de que a organização de relações de classe na sociedade dependente encontra sua lógica no exterior dela mesma e expressa o modo de hegemonia da classe social que ostenta o poder na sociedade dominante. (M. CASTELLS, 1973:16)

Essa definição é esclarecedora, porque entende a dependência não como um simples estado de submissão do mais fraco com relação ao mais forte, mas como uma relação estrutural definida, sobretudo, pela articulação das relações de classe em duas sociedades ou conjuntos de sociedades.

¹ Uma definição típica, enfatizando o aspecto econômico, afirma: "Por dependência entendemos uma situação na qual a economia de determinados países é condicionada pelo desenvolvimento e pela expansão da economia de outro país ao qual está subordinado. A relação de interdependência entre duas ou mais economias, bem como entre estas e o comércio mundial, assume a forma de dependência, se alguns países (os dominantes) estão em condições de expandir-se ou desenvolver-se continuamente a partir das próprias forças, enquanto que outros (os dominados) só o podem realizar como reflexo dessa expansão, o que pode ter efeitos positivos ou negativos sobre o desenvolvimento dos últimos." (T. dos SANTOS, 1972:243)

2.1.2 - A teoria de Fernando Henrique Cardoso

Entre as diversas contribuições dos cientistas sociais brasileiros à problemática da dependência, destaca-se a teoria de Fernando Henrique Cardoso, aqui apresentada resumidamente, dada a sua relevância para a compreensão do conceito de sociedade dependente.

A teoria da dependência de Fernando Henrique Cardoso adota um enfoque sociológico-politológico, embora a dimensão econômica também ocupe posição privilegiada.

Na realidade, sua proposição é de uma análise integrada do desenvolvimento. Como ele mesmo explica,

para responder às questões gerais sobre as possibilidades do desenvolvimento ou estagnação dos países latino-americanos, e às perguntas decisivas sobre seu sentido e suas condições políticas e sociais (...) não é suficiente (...) substituir a perspectiva econômica da análise [tradicional] por uma perspectiva sociológica. (F.H. CARDOSO e E. FALETTI, 1977:15-16)

Somente uma análise integrada dos aspectos econômicos, políticos e sociais poderá responder a essas questões.

Ao tentar fazer essa análise, ele parte do pressuposto da interrelação econômica entre as diversas sociedades através do mercado mundial, e com isto, da dependência e exploração econômica.

Segundo Fernando Henrique Cardoso, existe ainda entre as chamadas sociedades desenvolvidas e as não desenvolvidas uma relação de poder, isto é, uma relação de dominação e subordinação. Neste contexto, aponta especificamente para a desigual distribuição de papéis e status, ressaltando assim o aspecto político dessa relação. "É através do processo político que uma classe ou grupo econômico tenta estabelecer um sistema de relações sociais que lhe permita impor ao conjunto da sociedade um modo de produção próprio (...) compatível com seus interesses e objetivos." (F.H. CARDOSO e E. FALETTI, 1977:23)

A esse respeito chama a atenção – e aqui está sua maior contribuição – para o fato de que, na situação de dependência, a relação dominante/dependente não deve ser entendida como uma relação causal unilinear e unidirecional, no sentido, por exemplo, de uma causa produzir mecanicamente consequências internas diretas.

"Exatamente daí retira a sua força o conceito de dependência: a rigor, as estruturas dependentes não podem ser concebidas como meramente reflexas; ao contrário, tem uma dinâmica própria dentro dos limites definidos pelas relações de dominação-subordinação entre países. (F.H. CARDOSO, 1969:17)

Visto que a estrutura dependente dispõe de uma autonomia relativa, podemos concluir que é conveniente explicá-la a partir das transformações de sua própria estrutura, sem contudo esquecer completamente a vinculação com as estruturas e os processos internacionais.

Finalmente, para a caracterização da dependência, ou da situação de dependência, é de maior importância considerarmos a sociedade dependente, não como um mero reflexo da sociedade dominante, mas como uma sociedade dotada de dinâmica própria, sendo a relação de dominação vivenciada como um problema interno.

2.1.3 - Dependência externa e dependência interna

Embora até agora tenhamos falado em situação de dependência em sentido geral, é necessário estabelecermos uma diferenciação entre as expressões, dependência externa e dependência interna.

Apesar das duas expressões estarem bastante relacionadas, a primeira refere-se mais diretamente à teoria da dependência, representada por autores como F.H. CARDOSO (1971, 1977), F. WEFFORT (1971) e Otávio IANNI (1974a e b), enquan-

to que a segunda diz respeito mais especificamente à teoria do colonialismo interno, da qual são representantes entre outros, R. STAVENHAGEN (1974) e A.G. FRANK (1969).

Tanto a teoria da dependência como a teoria do colonialismo interno se propõem a analisar o fenômeno do desenvolvimento das sociedades capitalistas. Em oposição às tradicionais teorias da modernização, que tomam implicitamente a sociedade ocidental "desenvolvida" como norma e padrão para explicar e descrever as sociedades "subdesenvolvidas" ou "em desenvolvimento", ambas as teorias partem da perspectiva de que as sociedades subdesenvolvidas representam o indispensável pólo oposto aos centros de "desenvolvimento e dominação".

A par da afinidade de perspectivas que une as duas teorias podemos, porém, fazer uma distinção entre elas. Enquanto que a teoria da dependência preocupa-se sobretudo com as relações das sociedades centrais com as sociedades periféricas do sistema capitalista a nível internacional, a teoria do colonialismo interno preocupa-se com a reprodução das relações metrópole/satélite a nível interno das sociedades capitalistas periféricas. Ou seja, a teoria da dependência tem como objetivo as relações metrópole/satélite a nível internacional, enquanto que a teoria do colonialismo interno objetiva as mesmas relações a nível nacional.

No que se refere à América Latina, essas últimas relações estão bem definidas por A.G. Frank:

assim como a capital colonial e nacional e seus setores de exportação se tornaram satélites das metrópoles ibéricas (e mais tarde de outras do sistema econômico mundial), esta capital-satélite se tornou imediatamente por outro lado uma metrópole colonial e depois nacional em relação aos setores produtivos e à população do interior. Mais ainda, as capitais provinciais, que desse modo se tornam satélites da metrópole nacional - e através dela da metrópole mundial - convertem-se por seu turno em centros provinciais em cuja órbita passam a girar seus próprios satélites locais. Desse modo, uma cadeia inteira de constelações de metrópoles e satélites vincula todas as partes do sistema global,

desde seu centro metropolitano na Europa ou nos Estados Unidos até o mais longínquo posto na zona rural latino-americana. (A.G. FRANK, 1969:28)

Após essas explicações preliminares, sobre a complexidade e variedade de definições do conceito de dependência, passemos à apresentação de alguns questionamentos críticos que têm sido feitos à teoria da dependência nos últimos anos.

2.1.4 - Críticas à teoria da dependência

A divulgação das principais contribuições ao estudo das relações de dependência na América Latina ocorreu a partir da década de 60. Desde então vários autores, como J. CASTAÑEDA e E. HETT (1978), A. CUEVA, O. RODRIGUES (1974), E. SEMO (1975), R. CHILCOTE e D.L. JOHNSON (1984), dentre outros, têm se ocupado da tarefa de analisar, com preocupação fundamentalmente crítica, o conjunto de estudos teóricos e empíricos que constituem a chamada teoria da dependência.

Alguns desses autores - como é o caso de J. CASTAÑEDA e E. HETT - não se limitam apenas a expressar sua insatisfação quanto a aspectos específicos da teoria em questão, mas chegam a questionar as próprias noções de dependência e subdesenvolvimento, vistas como realidades que tendem a se explicar uma pela outra de maneira circular.

Segundo eles, somente a análise das lutas de classes pode romper esse impasse criado pelas teorias da dependência-subdesenvolvimento, na medida em que retirando a ênfase do conceito de capitalismo dependente, volta a colocá-la rigorosamente no próprio modo de produção capitalista.

Em linhas gerais porém, as principais críticas feitas pela maioria dos estudos dedicados à teoria da dependência dizem respeito aos seguintes pontos:

- . Insuficiente ênfase na análise da luta de classes;
- . Excessiva ênfase na determinação externa;

- . Análise economicista em detrimento dos aspectos políticos e sociais.

Embora parcialmente procedentes, certos aspectos dessas críticas podem ser perfeitamente refutados, como nos mostra Wania Bamberra em seu livro Teoria de la Dependência: una Anticrítica (1978).

Antes da discussão das críticas, ela tece algumas considerações gerais de suma importância a respeito das limitações dos trabalhos dos próprios críticos. Essas considerações referem-se aos seguintes aspectos: primeiro, o espírito simplista dos críticos que dirigem seu ataque teórico a uma entidade abstrata criada pelos divulgadores norte-americanos, os "dependentistas", quando na realidade os autores e interpretações do fenômeno da dependência são heterogêneos e até mesmo discordantes entre si em pontos significativos.

É claro que há pontos essenciais que são comuns aos vários autores da teoria da dependência, como é o caso, por exemplo, do questionamento da possibilidade de um desenvolvimento nacional autônomo para os países capitalistas dependentes, bem como da definição do próprio conceito de dependência, que apesar de apresentar diversos matizes em sua formulação, aponta no essencial para a mesma caracterização básica do fenômeno.

Contudo os críticos não detectam exatamente esses pontos. Pelo contrário, ou identificam arbitrariamente pontos comuns, ou ressaltam aspectos, em geral parciais, do pensamento de um ou outro autor e a partir daí posicionam-se contra toda a corrente de pensamento.

Outra debilidade fundamental dos críticos é o desconhecimento da bibliografia sobre o tema. Critica-se toda a teoria a partir da obra de um, dois ou três autores. Além disso a crítica dos autores escolhidos não leva em conta o conjunto de sua obra e sim um artigo ou livro, que nem sempre sintetiza o seu pensamento, criticado muitas vezes superficialmente com base em considerações puramente subjetivas e ideológicas.

Com relação a discussão das críticas propriamente ditas, Vania Bambirra também levanta pontos importantes.

No que se refere à insuficiente ênfase na análise da luta de classes e por outro lado à excessiva ênfase na determinação externa, lembra que a luta de classes no seio de uma nação oprimida passa pela luta de classes a nível internacional e, apesar daquela desenvolver-se concretamente no âmbito das sociedades nacionais, não está isolada das características e da dinâmica assumida pela luta entre a nação oprimida e a opressora. O raciocínio dialético determina a estreita vinculação que há entre os dois planos da luta de classes.

É verdade que alguns autores em determinados trabalhos não se detiveram na análise da luta de classes a nível interno. Mas é simplesmente inexato afirmar que esta análise encontra-se ausente dos trabalhos sobre dependência. Só o desconhecimento da bibliografia pertinente pode justificar tal afirmação. Em geral quase todos os que elaboraram a teoria da dependência dedicaram-se na década de 60 à análise das diversas classes sociais latino-americanas. Como exemplos temos os trabalhos de Anibal Quijano sobre movimentos camponeses na América Latina, de Fernando Henrique Cardoso e de Theotônio dos Santos sobre a classe operária no Brasil, de Ruy Mauro Marini e de Vania Bambirra sobre o movimento popular e revolucionário em vários países da América Latina.

Quanto à crítica que qualifica a teoria da dependência como economicista, Vania Bambirra lembra que a análise da luta de classes é, em primeiro lugar, uma análise da estrutura econômica, ou seja, uma análise da estrutura e desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção. Analisar a dependência somente ao nível das manifestações das lutas de classes, ou prescindir destas e limitar-se ao nível puramente do sistema produtivo, só se justifica como momentos da investigação que devem ser em seguida integrados em uma perspectiva ampla e totalizadora.

É verdade que em alguns casos as análises econômicas preponderaram mas, embora diversos autores em algumas investigações hajam privilegiado aspectos parciais do fenôme-

no, em geral nos trabalhos sobre dependência a perspectiva totalizadora foi alcançada.

Concluindo, resta-nos dizer que na verdade até hoje não foi formulada, por nenhum dos críticos da teoria da dependência, uma teoria superior, que seja capaz de apresentar uma explicação global, coerente e fundamentada da realidade latino-americana.

Assim, conscientes das falhas atribuídas a essa teoria procuraremos evitá-las lançando mão, sempre que necessário, da teoria das classes sociais como forma de complementação do instrumental interpretativo do nosso objeto de estudo, de vez que compreendemos a situação de dependência como resultado de um jogo de interesses de classes articuladas a nível nacional e internacional.

2.2 - O que é urbanização?

O interesse intelectual por problemas de urbanização não é um fenômeno recente. Remonta, na verdade, à origem da história.

Contudo, embora a cidade ocupe um lugar da maior importância em nossa civilização, nosso conhecimento da natureza do urbanismo e do processo de urbanização é ainda insuficiente. Várias tentativas foram feitas por geógrafos, historiadores, economistas e cientistas políticos, para isolar as características que distinguem a vida urbana. Nenhuma dessas abordagens, porém, foi definitiva.

Somente no século XIX, no momento em que o crescimento acelerado dos centros urbanos contemporâneos veio a se transformar em um problema de primeira importância, novas formas de explicação foram encontradas. Nesse século estruturaram-se as duas formas de abordagem que oferecem a possibilidade de conhecimento sobre os aspectos de conjunto dos fenômenos de urbanização:

1. a abordagem sociológica, isto é, que analisa as configurações sociais da cidade;
2. a abordagem espacial, que toma por objeto as configurações espaciais da cidade.

Como Nestor Goulart explica em seu livro, Urbanização e Teoria,

a organização espacial de um núcleo urbano é entendida como variável dependente, relacionada a uma organização social, sobre a qual influi, sendo que esta é também por sua vez, variável dependente, cujo conhecimento implica no seu relacionamento ao sistema social global ao qual está referida. (N.G. REIS FILHO, s.d.:2)

É preciso esclarecer que o isolamento mútuo das interpretações social e espacial viria a conduzir a um empobrecimento da teorização em ambos os setores e implicaria numa contradição, pois uma perspectiva não pode excluir a outra e ambas se complementam. Seu isolamento só poderá ocorrer para fins de análise, sem se perder de vista que constituem níveis diversos de interpretação de um só conjunto de dados: qualquer elemento espacial é dotado de significação social e a vida social no meio urbano não tem a possibilidade de se organizar sem uma estrutura espacial que a limite e por ela mesma seja estruturada e transformada em função de suas características.

Dadas estas explicações, vejamos agora algumas definições que possam esclarecer o que seja exatamente "urbanização".

Desde 1867, quando o termo foi utilizado pela primeira vez por Ildefonso Cerdá em sua Teoria geral da Urbanização, várias definições foram dadas, por vários autores. Entre todas estas, uma das mais recentes e talvez a mais completa é a de Jean Gottmann, que define urbanização como

o processo econômico e social, político e cultural que conduz a humanidade para formas novas de civilização, formas cada vez mais urbanas, quer dizer, não agrícolas, e que repousam sobre formações de elevada densidade e sobre ocupações divorciadas do trabalho da terra. (J. GOTTMANN, 1965)

Dessa definição deduz-se a identificação que há entre o fenômeno da urbanização e a vida na cidade. Impõe-se, pois, o conhecimento da definição de cidade para o esclarecimento definitivo da noção de urbanização.

Para fins sociológicos, a definição mais conhecida é provavelmente a de Louis Wirth, segundo a qual "uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos". (Apud O.G. VELHO, 1976:96) Essa formulação baseada em três elementos — tamanho, densidade e heterogeneidade — não chega, contudo, a expressar toda a complexidade do sistema urbano, em permanente evolução, cujos componentes envolvem além de uma infinidade de atores, os elementos que integram os processos de produção, consumo e gestão política.

Segundo Castells, "a cidade é uma unidade espacial multifuncional, territorialmente limitada". (Apud S.F.N. GONZALES, s.d.:8) E mais, "a cidade reflete espacialmente o tipo de relações políticas, econômicas e sociais existentes na sociedade; reflete o sistema de estratificação social". (M. CASTELLS, 1972:30)

Essa formulação permite ver o sistema urbano como um complexo de interações sociais e econômicas, adensado em um espaço físico determinado, indo além de uma simples classificação funcional ou descrição do aspecto físico da cidade.

Embora o urbanismo, ou aquele conjunto de fatores que formam o modo de vida próprio das cidades, e a urbanização, que denota o desenvolvimento e a extensão desses fatores, não sejam encontrados exclusivamente em grupamentos considerados como cidades no seu senso físico e demográfico, encontram, contudo, sua expressão mais nítida nessas áreas, especialmente nas cidades metropolitanas.

Podemos dizer que o fenômeno da urbanização tem uma existência tão antiga como a das primeiras cidades e que sua origem se confunde com a própria origem das cidades. Contudo, esse fenômeno somente se acelerou e adquiriu destaque com o advento da Revolução Industrial.

2.2.1 - A Revolução Industrial e a crescente urbanização

Com a Revolução Industrial, nos meados do século XVIII, o processo de urbanização deu um salto gigantesco.

A moderna unidade de produção, a fábrica, é necessariamente um fenômeno urbano. Ela requer em sua proximidade a presença de um grande número de trabalhadores. Quando não é ela que surge na cidade, é a cidade que se forma em volta dela. A aglomeração espacial da atividade industrial se deve à necessidade de utilização de uma infra-estrutura de serviços especializados: energia, água, esgotos, transporte, comunicação, etc., que somente o meio urbano pode oferecer satisfatoriamente. Para reduzir os custos de transporte, as empresas que realizam intenso intercâmbio de mercadorias tendem a se localizar próximas umas das outras. Surge daí a cidade industrial.

Uma vez iniciada a industrialização de um sítio urbano, ele tende a atrair populações de áreas próximas e faz surgir uma grande variedade de novos serviços: de educação, de pesquisa científica, de finanças, etc., além de fazer crescer enormemente muitos dos já existentes. Sendo os serviços atividades que têm de ser executadas junto aos usuários, a cidade acaba sendo o lugar onde todas essas atividades passam a ser realizadas. Toda essa transferência de atividades do campo à cidade parece ser motivada por uma exigência técnica da produção industrial: a aglomeração das atividades, que se traduz em sua urbanização.

Não queremos com isso dizer que a industrialização e a urbanização sejam dois processos indissolúvelmente ligados. Utilizando a expressão de Brandão Lopes,

... cidades surgem e crescem relativamente desvinculadas de uma base industrial e são muitas as outras funções - político administrativas, recreativas, culturais, etc. - a que podem servir. Quando porém o enfoque recai na sociedade global, industrialização e urbanização tornam-se um único processo concreto (...). Os mais di

versos tipos de cidades então, preenchendo as mais variadas funções, necessitam ser vistos, para sua adequada compreensão, como partes de um mesmo sistema industrial. (J.R.B. LOPES, 1968: 21-22)

Foi imensa a importância da industrialização para a história da humanidade. Há mesmo muitos estudiosos, das mais diversas disciplinas, unânimes em afirmar que, na história da cultura humana não se constata mais de duas divisões verdadeiramente decisivas: a passagem, durante a pré-história, da caça ao estado sedentário e, nos tempos modernos, a passagem ao industrialismo.

Embora o processo de industrialização, e todas as conseqüências dele decorrentes, tenha se iniciado numa região determinada, a Grã-Bretanha, e a ela se limitado por cerca de um século, encontra-se hoje generalizado e difundido por praticamente todos os países, inclusive da América Latina, Ásia e África. Como explica Ziolkowsky,

a progressiva urbanização do globo é talvez um dos traços mais surpreendentes da civilização industrial. Conta com numerosos aspectos: econômico, demográfico, espacial e social. A habitual apreciação ou medida, dentro da urbanização, é de ordem demográfica: migração da população rural para as cidades, e como conseqüência, percentagem mais alta da população urbana em relação a população total do país. (...) Em 1800 só uns 2,4% da população total (mundial) vivia em cidades de mais de 20.000 habitantes. Em 1950 a proporção era de 20%. Se o processo de urbanização progride nessa mesma medida, no ano 2000, uns 45% da população mundial viverá em aglomerações de tipo urbano, e no ano 2050 esta percentagem será elevada para uns 90%. (Apud F. TERAN, 1969:100-101)

A fim de definir o problema em termos espaciais, outros dados podem ser citados:

O índice de urbanização ultrapassa os 70% na República Federal da Alemanha e 90% na Grã-Bretanha. A União Soviética, que continua há 40 anos uma maioria esmagadora de camponeses, não

conta na agricultura com mais de 50% de sua população. Moscou se converte em uma cidade tentacular. Em diversas escalas é o mesmo em Tóquio, Dakar, Rio e São Paulo. A explosão demográfica no terceiro Mundo anuncia concentrações urbanas que só a falta de empregos poderá frear.

O exemplo dos Estados Unidos, onde o índice de urbanização alcança 90%, é interessante de considerar, (...) porque o fenômeno urbano é objeto ali de estudos de grande valor. (...)

O movimento de urbanização que se acelera ante nossos olhos aparece assim como um fenômeno inevitável e mundial. Nenhum país desenvolvido ou em vias de desenvolvimento escapa a ele. Toda sociedade que passa de uma economia rural para uma economia industrial, ou que simplesmente moderniza sua agricultura, conhece a expansão de suas cidades e a criação de novas aglomerações.²

Diante dessas afirmações podemos constatar que o fenômeno da urbanização, acelerado nos séculos XIX e XX, é um dos fatos mais importantes com que se defrontam hoje os habitantes do mundo. E é claro que toda esta espetacular transformação da vida rural em urbana, causa espanto e inspira temores. Denunciam-se freqüentemente os inconvenientes e a imoralidade da cidade, os problemas e os perigos das cidades tentaculares, mas apesar dos esforços dispendidos para limitar a afluência da população para as grandes cidades, a urbanização prossegue em ritmo acelerado. Este, dentro da perspectiva atual, parece ser um fenômeno irreversível contra o qual seria inútil lutar.

A reação dos estudiosos frente a tal fenômeno tem sido diversificada. Alguns defendem o fenômeno da urbanização acelerada como sendo um aspecto necessário e obrigatório do processo de desenvolvimento a que todos os países almejam.

Por outro lado, há numerosos pesquisadores que se colocam em posição abertamente contrária ao fenômeno da urbanização. Como base de suas críticas apontam o contínuo agru-

² "L'urbanization", Revista Prospective, nº 11, 1964.

vamento da problemática urbana: escassez de habitações, levando à expansão de cortiços e favelas, saturação das vias de tráfego, insuficiência de uma estrutura de serviços urbanos básicos: abastecimento d'água, esgotos, transportes, comunicações, etc., além de insuficiência na prestação de serviços especializados como educação e saúde. Admite-se também um contínuo aumento do desemprego, da delinqüência, da incidência de doenças mentais e da poluição do meio ambiente. Todos esses problemas, como já mencionamos no início, referem-se principalmente aos centros urbanos dos países capitalistas e especialmente às grandes cidades da periferia do sistema.

Entre os que criticam a urbanização, podemos ainda distinguir dois tipos de orientação: a de direita, defensora do status quo, que atribui todos os males aos fenômenos demográficos, chegando assim à conhecida moral malthusiana, segundo a qual os pobres são os principais responsáveis, devido ao seu comportamento reprodutivo e migratório, pelo agravamento de seus males; e a de esquerda, que procura atribuir à anarquia da produção própria do capitalismo, o crescimento desmesurado das grandes cidades e todos os problemas que daí decorrem.

Diante porém do caráter inevitável e irreversível do processo de urbanização, não tem qualquer importância o fato de se tomar posição contrária ou favorável ao referido processo. O que importa realmente, é proceder-se ao exame dos fatores que levam à concentração urbana para, em seguida, podermos formular indagações adequadas quanto às suas consequências.

2.3 - Dependência X Urbanização

Uma vez explicitada a natureza dos fenômenos que aqui serão abordados, vejamos agora como eles podem ser relacionados.

Como sabemos, desde seus inícios no fim da Idade Média, o capitalismo foi sempre um sistema internacional. E foi sempre um sistema hierárquico, com uma ou mais metrópoles líderes na cúpula, colônias totalmente dependentes na base e muitos graus de superordenação e subordinação no meio. Tais características são de importância decisiva, tanto para o funcionamento do sistema como um todo, como para o de seus componentes individuais. Em particular, seria totalmente impossível compreender o fenômeno da urbanização, definido como um processo econômico, social, político e cultural, sem colocar o caráter internacional do sistema no centro mesmo do enfoque analítico.

Nada mais natural, portanto, que se fazer derivar o modo como está se processando a urbanização nos países periféricos, de suas respectivas situações de dependência.

Esse, pelo menos, é o pensamento defendido por Aníbal Quijano e Manuel Castells, em seus respectivos artigos, "Dependência, Cambio Social y Urbanización en Latino-América" (A. QUIJANO, 1970), e "La Urbanización Dependente en América Latina" (M. CASTELLS, 1973).

Essa idéia é, contudo, refutada por Paul Singer, no artigo intitulado "Urbanização, Dependência e Marginalidade na América Latina" (P. SINGER, 1977), que tem por base de argumentação exatamente os trabalhos acima mencionados.

Examinaremos aqui, inicialmente a contribuição de M. Castells e em seguida a de Paul Singer, oportunidade em que aproveitaremos para discutir as opiniões de ambos, apontando o que consideramos verdadeiro e refutando o que consideramos falso.

2.3.1 - A teoria de M. Castells

Para Castells, as cidades latino-americanas têm como marca comum seu modo de articulação, primeiro com o colonialismo, e depois com o imperialismo. Por causa disso, a hipótese diretriz de sua leitura do espaço latino-americano é a

consideração desse espaço como a articulação das formas espaciais derivadas dos diferentes tipos de dominação que marcaram a história do continente.

A fim de tornar compreensível o processo de urbanização dependente, Castells vai tentar explicitar o processo social que está na sua base. Isto porque, todo espaço concreto "é produto, ao mesmo tempo, das novas determinações e das formas cristalizadas do espaço historicamente constituído". (M. CASTELLS, 1973:16)

No caso da América Latina, encontramos três formas historicamente distintas de relações de dependência, as quais correspondem às três fontes de dominação do modo de produção capitalista em escala mundial:

1. Dominação colonial, caracterizada pela administração direta da exploração intensiva dos recursos e pela soberania política da potência colonial;
2. Dominação capitalista-comercial, através dos termos de troca, obtendo as matérias-primas abaixo de seu valor e abrindo novos mercados, para produtos manufaturados, a preços mais altos que seu valor;
3. Dominação imperialista (industrial e financeira), através das inversões especulativas e da criação, no país dependente, de indústrias que tendem a controlar o movimento de substituição de importações, de acordo com uma estratégia dirigida pelas grandes firmas multinacionais no conjunto do mercado mundial.

A cada uma dessas relações de dominação-dependência correspondem, segundo Castells, formas específicas de organização do espaço. Temos assim: a urbanização colonial, a urbanização sob a dominação capitalista-comercial, a urbanização derivada da crise da dominação capitalista e a nova urbanização dependente.

A urbanização colonial

Segundo o autor, a fundação das cidades coloniais da América Latina foi orientada para atender a uma triplíce função:

1. O governo político e a administração econômica dos territórios conquistados;
2. O povoamento destes territórios, tanto para marcar a expansão do império, como para aliviar a miséria das populações metropolitanas;
3. O comércio, sobretudo com a metrópole e, em muito menor escala, com os territórios vizinhos.

Como resultado desse condicionamento, os centros urbanos coloniais apresentam algumas características semelhantes, quais sejam:

- . São extremamente raros e disseminados, a capital acumulando o conjunto das funções direcionais.
- . Estão diretamente unidos com a metrópole, à qual servem de intermediários, sem ter quase relações com o território vizinho, o que explica a origem do distanciamento entre a cidade e o campo.

A urbanização sob a dominação capitalista-comercial

Após a independência política e a inserção da América Latina no mercado capitalista mundial, houve uma forte diversificação da dependência, com o surgimento de diversas modalidades de dependência econômica, a cada uma correspondendo uma forma específica de urbanização.

a) Economia de enclave, caracterizada pela importância das matérias-primas concentradas em pontos limitados e

diretamente exploradas e exportadas pelas empresas estrangeiras. Conforme se trate de um enclave ligado unicamente com o exterior, ou de uma exploração integrada com o setor econômico nacional, tem-se respectivamente uma fraca urbanização geral do país ao lado de um grande crescimento urbano ao redor do enclave (Venezuela, Bolívia), ou, o desenvolvimento de uma urbanização terciária, simultaneamente ao crescimento urbano ao redor do enclave (Chile).

b) Economia agrícola e de criação para a exportação (Argentina, Uruguai), onde o caráter extensivo da exploração e a existência de um grande centro exportador, comercial e administrativo, criam as condições para uma forte urbanização, concentrada em torno desse centro principal.

c) Economia de plantação (América Central, Brasil antes de 1920), centrada na utilização de numerosa mão-de-obra agrícola, que trabalha diretamente para as firmas estrangeiras, sem nenhum intermediário social entre a atividade produtiva e os lucros das grandes companhias. Essa modalidade de dependência determina um nível de urbanização extremamente fraco.

d) Um papel econômico menor no mercado mundial durante o século XIX (Paraguai, Peru, Equador), determina um fraco crescimento do sistema produtivo, uma vez que os países estavam abandonados às oligarquias agrárias, com total predomínio do campo, o que tem como consequência um baixo nível de urbanização.

A urbanização derivada da crise da dominação capitalista

Após a dependência capitalista-comercial, Castells distingue uma etapa de industrialização mais autônoma ou nacional, na história da América Latina. Esta etapa teria resultado da crise nas relações de dependência, provocada pelas duas guerras mundiais e pela depressão econômica dos anos 30, e se teria caracterizado por uma industrialização mediante

substituição de importações realizada por empresas de capital nacional.

Segundo Castells, esse processo de industrialização nacional reforça consideravelmente as aglomerações existentes e acelera o crescimento urbano, sem provocar nunca um fluxo migratório excessivo, na medida em que esse desenvolvimento não se faz por pressões exteriores, mas parte da necessidade de um certo equilíbrio econômico definido no quadro de cada país.

Este estado de industrialização nacional autônoma, com urbanização equilibrada e incluyente, é porém perturbado e afinal rompido com o restabelecimento das relações de dependência, após a II Guerra Mundial.

A nova urbanização dependente

Depois da II Guerra Mundial, a inversão maciça de capital estrangeiro nas indústrias dos países latino-americanos dá origem a novas formas de dominação econômica imperialista.

A industrialização passa a ser dominada pelos monopólios internacionais, que desenvolvem os mercados internos e efetuam, por sua própria conta, o processo de substituição de importações criando novos laços de dependência tecnológica, financeira e de decisão econômica.

Segundo Castells, a modernização dos aparelhos produtivos dos países dependentes se dá sobretudo mediante a intervenção das grandes firmas multinacionais cujas decisões são tomadas em função de uma estratégia mundial e cuja lógica escapa, em consequência, à economia do país, e mais ainda, à conjuntura de cada formação social. Compreende-se pois, facilmente, seus efeitos disruptores no interior de cada sociedade, na medida em que os diferentes fragmentos produzidos pela desintegração e desarticulação nacionais são recompostos no seio de uma integração e de uma orientação em esca

la internacional, a partir dos interesses das grandes firmas e a longo prazo.

Castells refere-se ainda ao novo papel do Estado, correspondente a este estágio do capitalismo internacional. De um lado, temos o Estado imperialista, desempenhando o papel de defensor dos interesses do conjunto do sistema de dominação assim estabelecido e, de outro, os Estados nacionais, funcionando como mediadores entre os interesses da burguesia local e dos monopólios internacionais, a fim de assegurar um crescimento econômico cujo controle lhes escapa.

Esta posição dos Estados nacionais impede o estabelecimento de mecanismos de planificação voltados para seus próprios interesses, o que iria ao encontro da lógica geral da dominação. Esta lógica, justamente, proíbe uma coerência local que romperia a estratégia do conjunto estabelecido a partir dos centros de decisão supranacionais.

A esse novo modo de articulação dependente, dominante atualmente na América Latina, correspondem efeitos fundamentais na organização do espaço urbano. Segundo o autor, são as seguintes, as características específicas da nova urbanização dependente:

- . Aceleração crescente da urbanização.
- . Constituição de grandes concentrações de população sem desenvolvimento equivalente da capacidade produtiva, a partir do êxodo rural e sem assimilação dos migrantes no sistema econômico das cidades.
- . Formação de uma rede urbana truncada e desarticulada, cuja marca mais chocante é a preponderância desproporcionada das grandes aglomerações e, em particular, a concentração do crescimento urbano em uma grande região metropolitana, que concentra a direção econômica e política do país.
- . Crescente distância econômica, social e cultural entre as antigas cidades e o campo.
- . Desenvolvimento da segregação intraurbana e constituição de vastas zonas ecológicas chamadas marginais em um processo de "urbanização selvagem".
- . Ausência quase total de planificação urbana.

1.3.2 - A teoria de Paul Singer

Como já foi mencionado, a teoria de Paul Singer contrapõe-se basicamente à de Castells. Enquanto para o primeiro, as formas assumidas pela urbanização nas sociedades latino-americanas são decorrentes dos modos de articulação dependente dessas sociedades ao capitalismo internacional, para o segundo, tais formas de urbanização derivam da própria condição capitalista daquelas sociedades, e não de suas situações de dependência.

A posição adotada por esse último autor será agora esclarecida, através da análise de algumas das principais críticas por ele dirigidas à teoria de Castells.

Desde o início Paul Singer questiona as bases da teoria. Para ele não é legítimo reduzir a história latino-americana apenas a uma sucessão de situações de dependência: colonial, capitalista-comercial e imperialista. Além disso, pergunta ele: "pode-se de fato deduzir das diferentes situações de dependência, e basicamente só delas, fenômeno de tal complexidade qual seja a organização do espaço de vários países?" (P. SINGER, 1977:64)

A resposta a essa pergunta constitui o cerne da questão que estamos tratando. Para respondê-la, tomaremos as diversas situações de dependência identificadas por Castells e, apoiando-nos na análise de Paul Singer, procuraremos descobrir em que medida realmente podemos considerar tais situações de dependência como determinantes da organização do espaço latino-americano e, em particular, do espaço urbano brasileiro.

1. A dominação colonial

Com relação à urbanização colonial, podemos admitir, juntamente com Paul Singer, que ela decorreu basicamente da

oposição dos interesses políticos e econômicos das potências dominantes.

No caso brasileiro, por exemplo, diante da nítida superioridade econômica, política e cultural do colonizador, a interação entre os subsistemas societários "nacional" e tribal teria inevitavelmente de favorecer o domínio do primeiro sobre o segundo.

Embora pudéssemos acrescentar como fatores condicionantes da urbanização colonial, a localização e natureza dos recursos naturais, bem como a topografia das várias regiões, temos de reconhecer que no período colonial a organização do espaço urbano latino-americano foi fundamentalmente determinada pela situação de dependência.

2. A dominação capitalista-comercial

Nessa segunda etapa, compreendida entre a independência política e a grande crise mundial do capitalismo, torna-se muito mais difícil reduzir os fatores condicionantes da urbanização apenas à situação de dependência. Segundo Paul Singer,

embora seja possível alinhar a dependência como um destes fatores numa série de eventos, o tamanho, a força e os interesses das várias classes e grupos regionais dentro de cada país e dos vários países em confronto foram certamente decisivos em muitos outros momentos. (1977:65)

Paul singer privilegia, assim, além da dependência, as lutas políticas e as lutas de classes, como elementos explicativos do processo de urbanização latino-americano.

Realmente, a validade dessa objeção pode ser comprovada no caso brasileiro, se examinarmos, por exemplo, a abolição da escravatura. Tal acontecimento, cuja influência na urbanização se faria sentir através da migração dos negros livres para as cidades do Sudeste do país, dificilmente pode

ria ser considerado como decorrente da situação de dependência externa, apesar das pressões sofridas por parte da Inglaterra. Mais acertado seria reconhecer que em seu desfecho pesaram sobretudo condições internas.

Outra objeção colocada por Paul Singer, refere-se à relação estabelecida por Castells, entre a economia de plantage, em que é enquadrado o Brasil de antes de 1920, e a determinação de um baixo nível de urbanização.

De início, Paul Singer esclarece que a "economia de plantage", tal como é definida por Castells, não corresponde à realidade brasileira, no período considerado. Na verdade, ao invés de firmas estrangeiras utilizando numerosa mão-de-obra local, sem qualquer intermediário social entre a atividade produtiva e os lucros das grandes companhias, como pensava Castells, as nossas fazendas de café, açúcar, cacau, etc. que produziam para o mercado externo eram de propriedade da oligarquia nacional, havendo entre elas e as grandes companhias um ponderável aparelho de intermediação comercial e financeira nas cidades costeiras.

Quanto ao nível de urbanização do país, era realmente baixo nessa época: 11,3%, mas não em decorrência do modo de articulação da economia local ao mercado mundial.

O baixo nível de urbanização do país se devia, antes de mais nada, ao fato de que grande parte da população vivia, neste período, fora da "economia de plantage", inserida em economia de subsistência, produzindo quase nenhum excedente capaz de alimentar a vida urbana. Nestas condições o baixo nível de urbanização não era o fruto da dependência, mas do fato de que grande parte da economia não estava integrada em qualquer divisão supralocal (nacional ou internacional) de trabalho. (P. SINGER, 1977:66).

Realmente, não há como negar a lógica da argumentação de Paul Singer. Somos pois levados a concordar, que em relação ao período capitalista-comercial, a dependência foi apenas um dos fatores da urbanização latino-americana em geral e da urbanização brasileira em particular.

3. A crise da dominação capitalista

Castells vê com bastante otimismo essa etapa da industrialização nacional autônoma, à qual corresponderia uma forma de urbanização equilibrada e incluyente, definida no quadro das necessidades locais de cada país.

Quanto a Paul Singer, refere-se a essa visão com forte dose de ironia. Para ele, não tem sentido "imputar ao imperialismo as contradições do capitalismo em si e, ao mesmo tempo, contrapô-lo a um capitalismo nacional isento de contradições." (1977:69)

Concordamos plenamente com essa afirmativa, uma vez que as contradições são inerentes ao próprio capitalismo. Isto não impede, contudo, acreditarmos firmemente que estas contradições são acentuadamente agravadas em decorrência da situação de dependência. Ou seja, se o capitalismo é por si mesmo contraditório, muito mais ainda o é, face a uma situação de dependência.

Tentaremos demonstrar essa hipótese através da análise da nova dependência imperialista, que sucedeu à crise da dominação capitalista.

4. A dominação imperialista

Essa última etapa, iniciada ao final da II Guerra Mundial, quando a América Latina ingressa numa nova fase de dependência, de natureza industrial e financeira, é a mais importante para a nossa análise, porque a mais atual.

De acordo com a perspectiva de Castells, os efeitos disruptores dessa nova modalidade de dependência logo se fazem sentir através de sua influência no processo de urbanização, o qual, como vimos, passa a apresentar características especificamente negativas: aceleração crescente e concentrada sem o correspondente desenvolvimento das forças produtivas, etc. (ver pp. 24-25)

Dentro porém da perspectiva adotada por Paul Singer, o modo como tudo isso se dá não deve ser atribuído aos efeitos disruptores e desintegradores da estratégia internacional do imperialismo, e sim, aos efeitos disruptores do capitalismo em si, e portanto do próprio capitalismo nacional, implantado muito antes, pelo menos nos principais países da América Latina, e cujo estágio industrial fora atingido desde 1930. Como ele explica, "se as suas contradições especificamente urbanas só se manifestaram mais claramente nas duas últimas décadas, isso se deve a vários fatores, (...), entre os quais a 'dependência' não é o principal". (1977:69)

Quais seriam então esses fatores determinantes da urbanização latino-americana?

Segundo Paul Singer, são dois os fatores de cuja ação conjunta resulta a acelerada urbanização que se verifica atualmente na América Latina:

- . o crescimento demográfico, devido à queda da mortalidade nas cidades.
- . a migração rural, esta produzida por dois tipos diferentes de fatores de expulsão, quais sejam: os fatores de estagnação (crescimento vegetativo da população do campo) e os fatores de mudança (integração do campo na economia de mercado devido à expansão da rede de transporte.³

E como ele mesmo explica,

nada disso tem necessariamente que ver com dependência. Durante o período do "capitalismo nacional" (...), o processo assumiu estas características que meramente se acentuaram no período seguinte, no qual se deu a forte penetração do capital estrangeiro, mas que se teriam acentuado mesmo sem ele. (1977:71)

³ No caso do Brasil poderíamos acrescentar um terceiro fator de expulsão, constituído por uma estrutura agrária baseada, fundamentalmente, na concentração da propriedade da terra.

Se, como afirma Paul Singer, nada disso tem necessariamente que ver com dependência, e sim com o capitalismo em si, então deveríamos esperar que esses fenômenos ocorressem de modo semelhante, tanto nos países hegemônicos como nos países periféricos. Será que realmente tal acontece?

De certa forma ele próprio responde a essa pergunta quando analisa a tendência à superconcentração urbana, assinalada por Castells, com uma das características fundamentais da urbanização latino-americana.

Em sua opinião existem alguns fatores que objetivamente favorecem a concentração espacial de atividades econômicas e, portanto, a concentração urbana. Tais fatores, decorrentes do processo de industrialização capitalista⁴ são:

- . os requisitos tecnológicos de escala mínima de operação, que impõem certa concentração espacial em uma ou poucas unidades de determinadas atividades.
- . os ganhos de escala que podem ser obtidos nos chamados serviços de infra-estrutura (transportes, energia, água, esgoto, etc.) e que levam, principalmente em países que sofrem de escassez de tais serviços (como é o caso da América Latina), a uma concentração espacial de atividades nas áreas que dispõem daqueles serviços.

Ambos os fatores, associados ainda a outros deles decorrentes, levam à superconcentração das atividades industriais em áreas metropolitanas, o que ocorre em todos os países capitalistas e não apenas nos países dependentes. Como observa Paul Singer,

a tendência à superconcentração urbana, entendida como concentração de atividades e de popu-

⁴Fatores semelhantes ocorrem no sistema socialista, embora adotando feições diversas, em função da diferenciação do modo de produção.

lação em uma ou poucas unidades, em detrimento do resto da rede urbana, acima dos requisitos da tecnologia, é uma contradição que o capitalismo apresenta em países desenvolvidos (Inglaterra, França, Itália) tanto quanto em países não desenvolvidos. (1977:74-75)

Aliás, não só a aceleração e a superconcentração urbanas, mas todas as demais características apontadas por Castells como específicas da urbanização dependente são atribuídas por Paul Singer apenas e unicamente às contradições inerentes à própria natureza do capitalismo. Uma única exceção é feita ao problema da marginalidade urbana, reconhecida por ele como "parcialmente" motivada pela situação de dependência.

Ora, desde que admitamos, como faz Paul Singer, que as características assumidas pela urbanização latino-americana decorrem em última instância da natureza contraditória do próprio capitalismo, somos levados a crer que em todos os países capitalistas o fenômeno da urbanização apresenta características semelhantes àquelas. Em outras palavras, desde que estão submetidos às mesmas contradições básicas, todos os países capitalistas devem apresentar formas de urbanização qualitativamente semelhantes. Mas evidentemente isso não acontece.

Podemos perfeitamente diferenciar entre dois tipos de urbanização próprios dos países capitalistas:

- a) a urbanização dos países desenvolvidos,
- b) a urbanização dos países subdesenvolvidos ou em vias de desenvolvimento.⁵

Aqui devemos distinguir entre dois tipos de crescimento urbano que poderíamos chamar de positivo e negativo⁶.

⁵ Adotamos aqui a terminologia tradicional - países desenvolvidos e subdesenvolvidos, ao invés de países hegemônicos e dependentes - por ser mais conveniente ao raciocínio que estamos desenvolvendo.

⁶ Apesar da conotação valorativa dos termos "positivo" e "negativo" decidimos utilizá-la, para designar respectivamente o processo de urbanização dos países desenvolvidos e subdesenvolvidos, por serem em nossa opinião os que melhor expressam a diferença qualitativa existente entre eles, apesar de reconhecermos os aspectos negativos que

O crescimento urbano positivo foi aquele que ocorreu e continua ocorrendo nos países que se desenvolveram até atingirem elevado nível de industrialização e de renda per capita. Tal fato ocorreu inicialmente na Inglaterra, que liderou a Revolução Industrial desde o seu início nos meados do século XVIII, até mais ou menos 1875, quando foi seguida por um conjunto de nações: Estados Unidos, Alemanha, França, Japão, etc. Nestes países, a mecanização da agricultura e o aumento de sua produtividade geraram um movimento migratório dos campos para as cidades, cuja organização social, em decorrência do desenvolvimento industrial, estava em condições de absorver. Esse fluxo migratório induzido e desejável não deve ser confundido com o êxodo rural de que falaremos adiante. Tais países satisfazem à necessidade de alimentação de seu povo e ainda dispõem de excedente agrícola para exportação, como é o caso dos Estados Unidos, onde apenas 5% da população se dedica ao cultivo do campo. Outros não dispõem dos mesmos recursos naturais de alimentação, como é o caso da Inglaterra, que está numa situação de extrema dependência de importações para a alimentação e para alguns produtos naturais. Mas, por outro lado, dispõe de um capital social já acumulado e de uma organização urbana bem estruturada, que permite a absorção gradativa da população que ainda migra e que sempre migrará do campo para a cidade.⁷

Assim, a história dos países desenvolvidos revela que a urbanização se processou neles ao mesmo tempo que o desenvolvimento econômico e que, na medida em que se elevava a sua renda per capita, ia também baixando o percentual da

resumem o processo de urbanização dos países desenvolvidos. Tentando adotar uma terminologia mais neutra, pensamos em substituir os termos em questão por outros, como, por exemplo, genérico e específico. Decidimos contudo pela opção anterior visto que, além de incorrerem no mesmo risco de interpretação valorativa, perderíamos muito da ênfase na diferenciação qualitativa expressa pelos termos adotados.

⁷ É verdade que a Inglaterra hoje está tendo sérios problemas com a chegada de "ingleses" provenientes das colônias ou ex-colônias, que têm cidadania garantida e que ficam marginalizados nas grandes cidades. Não se trata, porém, de um problema intrínseco ao processo de urbanização inglesa, mas de um fator extrínseco, interveniente nesse processo como um reflexo da situação de dependência imposta a essas colônias pela metrópole inglesa.

Exemplar 13968075



população dedicada à produção de bens agrícolas. Desse modo estabeleceu-se uma espécie de equilíbrio entre os níveis de urbanização e de desenvolvimento.

Nos países não desenvolvidos, ao contrário, o crescimento urbano vem se fazendo de forma negativa. Esses países, que se caracterizam por sua chegada tardia ao cenário industrial, tendem a sofrer todo o processo de mudança desencadeada pela industrialização em sua estrutura social, econômica e ecológica, de uma forma concentrada. O crescimento acelerado das metrópoles industrializadas nestes países fez surgir uma série de problemas e tornou mais perceptível uma série de desequilíbrios, principalmente entre procura e oferta de mão-de-obra, de habitações e serviços urbanos básicos.

O crescimento urbano desses países pode ser considerado negativo, por duas razões principais: primeiro, porque o fluxo migratório que lhe dá origem não decorre do desenvolvimento das forças produtivas da agricultura, e segundo, porque a industrialização não criou nas cidades o necessário alargamento na oferta de trabalho, de modo a permitir a absorção daquele fluxo.

A agricultura nos países subdesenvolvidos continua tecnologicamente atrasada, com baixos níveis de produtividade do trabalho e de rentabilidade do solo, uma vez que a penetração do capitalismo na economia rural não chegou a produzir ali a revolução desejável. É que o elevado crescimento vegetativo da população rural aumenta a oferta de mão-de-obra, reduzindo seu preço e desestimulando a adoção de técnicas mais avançadas. Além disso há o problema da limitação do acesso à terra, em decorrência de estruturas agrárias baseadas em formas de ocupação do solo discriminatórias e obsoletas. O desnível crescente do padrão de vida entre a cidade e o campo e o esvaziamento econômico do meio rural, reduzido cada vez mais à especialização única em atividades primárias, provocam uma transferência às zonas urbanas da força de trabalho tornada excedente, fenômeno que se costuma chamar êxodo rural, fator de crescimento urbano negativo porque significa uma migração antes criada pelo desestímulo da vida rural, que pelas reais ofertas que a cidade apresenta ao mi-

grante.

Assim sendo, as ondas migratórias, de mão-de-obra não especializada, procedentes das zonas rurais, não encontram nas cidades a correspondente oferta de empregos necessária à sua absorção. Graças a esse tipo de migração, que pode ser chamada de "autônoma", em oposição à migração "induzida" dos países desenvolvidos, cria-se uma população marginalizada, que cresce de maneira cada vez mais rápida.

Diante desse quadro que acabamos de visualizar, surge uma pergunta que não poderia deixar de ser feita: Se ambos os conjuntos de países pertencem ao sistema capitalista, como explicar essa diferença qualitativa, observada entre seus respectivos processos de urbanização?

Parece-nos que na resposta a ser dada a essa pergunta, o papel da dependência ocupa um lugar de maior importância, pelo menos no que se refere ao caso brasileiro, que examinaremos agora mais detidamente.

3 - O CASO BRASILEIRO: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DE CASTELLS E SINGER

O vertiginoso crescimento demográfico das cidades brasileiras é um fato que não pode ser ignorado. Realmente, quase 70% da população brasileira vive hoje em núcleos urbanos, ou seja, cerca de 2/3 dos brasileiros estão vivendo nas cidades, de acordo com o Censo de 1980.⁸

O fenômeno da urbanização reveste-se portanto da maior importância no quadro do desenvolvimento brasileiro. Porém é preciso lembrar que o Brasil, como país dependente, enquadra-se no tipo de urbanização negativa, cujas características foram descritas acima. É bem verdade que aqui coexistem áreas de já intenso crescimento industrial, como a de São Paulo e a do Sudeste em geral, com regiões onde domina o subdesenvolvimento econômico. Por esse motivo, o crescimento urbano negativo por vezes se mescla de características positivas, mas de modo geral, o nosso crescimento urbano decorre de causas que o tornam claramente negativo.

Será nosso objetivo agora tentar definir em que medida as características negativas assumidas pela nossa urbanização foram decorrentes da nossa situação de dependência.

A análise das relações entre a situação de dependência e a forma de urbanização brasileira será elaborada a partir do exame dos três fatores considerados por nós como os principais responsáveis pela rápida evolução urbana observada dentro do recente processo de desenvolvimento brasileiro:

- . o crescimento demográfico,
- . as migrações internas,
- . o processo de industrialização.

⁸ Para a FIBGE, responsável pelos Censos Demográficos, cidade é a sede municipal, ou seja, a localidade que tem o mesmo nome do município a que pertence e onde está sediada a respectiva Prefeitura, excluídos os municípios das capitais. com relação ao limite mínimo de população dos municípios, de acordo com a Lei Complementar nº 1, de 09/11/67, é fixado em 10.000 habitantes. Exige-se ainda, para a formação dos municípios, a existência de um centro urbano já constituído com número de casas superior a 200.

3.1 - O crescimento demográfico

Embora o crescimento demográfico seja um fenômeno universal e permanente, sua aceleração a partir de 1930 aumentou de tal forma no Brasil que desde essa época passou a adquirir um destaque desconhecido até então.

Tal fenômeno deveu-se principalmente à sistemática queda da mortalidade verificada a partir dessa época como resultado não só da aplicação de novas conquistas científicas à preservação da vida humana, mas também ao saneamento de áreas rurais, ou simplesmente à difusão de vacinas e antibióticos. Esse processo teve início nas cidades maiores, atingindo finalmente o campo, onde a pressão populacional sobre a terra, física ou socialmente limitada, produziu verdadeiras ondas migratórias dirigidas para as cidades.

Tudo isso contribuiu grandemente para acelerar o crescimento populacional das áreas urbanas, que em alguns casos chegaram a apresentar taxas de crescimento demográfico superiores a 6% ao ano.

Até aqui, porém, nada parece indicar que possa haver qualquer relação entre o crescimento demográfico e a situação de dependência brasileira.

3.2 - As migrações internas

Até meados do século XIX, quando começou a crescer a exportação do café brasileiro, a economia colonial que prevalecia no Brasil determinava a dispersão da maior parte da população em pequenas unidades de economia de subsistência. O restante da população encontrava-se encerrada nos decadentes engenhos açucareiros do Nordeste ou nas estâncias de gado do Sul. As fazendas de café eram trabalhadas por escravos importados da África e quando o tráfico negreiro terminou, em 1850, por escravos trazidos de outras partes do país. Quan-

do a mão-de-obra começou a escassear, recorreu-se ao imigrante europeu, o que forçou afinal, dada a incompatibilidade entre trabalho escravo e trabalho livre no mesmo setor de atividade, a abolição da escravatura em 1888.

A crise agrária, que se seguiu à liberação do braço escravo, assim como a própria crise de braços para a lavoura que agravara a crise agrária, incrementou a imigração europeia. Esta, aumentou incessantemente até pouco antes da I Guerra Mundial, integrando-se os imigrantes — principalmente na cafeicultura paulista e na ampla agricultura comercial voltada para o mercado interno, que se estabeleceu nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Ao mesmo tempo, a população negra desalojada pela abolição e desfavorecida pela competição com o imigrante na área rural, converteu-se desde logo numa população altamente móvel e destituída de recursos próprios de sobrevivência como grupo social específico. Grande parte dessa população deslocou-se então para as cidades do Sul, principalmente Rio de Janeiro e São Paulo, onde não encontrando lugar na ordem social dos brancos, passou a viver de expedientes, de salários insuficientes e apinhada em porões e cortiços.

Estas cidades do Sul, passaram a ser, como antes tinham sido as fazendas, os núcleos de expansão da nova etapa da civilização brasileira.

Mas foi somente depois de 1930, isto é, no início da crise da dominação capitalista, que a urbanização das cidades do Sudeste do país acelerou-se, graças a um aumento cada vez maior das migrações internas. A construção de uma rede de rodovias que passou a interligar as principais regiões do país, facilitou as comunicações e estimulou enormemente as migrações internas. O êxodo rural e a hipertrofia urbana prevalecem em toda parte, embora as migrações intra-urbanas também desempenhem um importante papel no processo.

Para o incremento da migração rural-urbana, concorrem vários fatores:

- a) os atrativos reais,
- b) os falsos atrativos,
- c) a precariedade da vida rural,

- d) a consciência dessa precariedade,
- e) a estrutura agrária,
- f) a baixa produtividade agrícola e a miserável renda do homem do campo.

a) Os atrativos reais nasceram da industrialização urbana e da educação. O emprego e a escola são as grandes preocupações do brasileiro. A insegurança do trabalho agrícola, sujeito às oscilações dos fatores climáticos, a ausência de rendimentos compatíveis com as necessidades mínimas da família e as oscilações regionais dos preços dos produtos agrícolas, impostos de fora aos agricultores, fazem com que o trabalhador abandone o campo.

A cidade oferece a possibilidade de empregos regulares na indústria, paga melhor, e sempre pode-se encontrar uma escola ou uma professora que ensine o filho a ler. Esses parecem ser os motivos básicos de atração. Mas se além dessa esperança de matar a fome e conseguir um trabalho mais estável, o homem sabe que pode juntar dinheiro e proporcionar aos filhos, pela educação, um futuro diferente do seu, então a caminhada do campo à cidade grande se fará de qualquer maneira.

b) Os falsos atrativos são criados pelas lendas propositadamente espalhadas no interesse de atrair os incautos camponeses. O homem do campo vai para a cidade sonhando buscar dias melhores, que os sedutores proclamam. Há até casos em que o homem vai para a cidade sem mesmo saber porque, vai porque os outros vão. Cria-se até um modismo e a presunção da conquista de um status. Como se diz que a cidade dá para todos e oferece toda espécie de empregos, só o que prende o homem é o amor à própria terra ou ainda aos meios social e familiar. Mas para o homem que não tem terra, cria-se a noção de que a cidade oferece perspectivas praticamente ilimitadas ao desenvolvimento material e espiritual.

Acontece que o homem chega à cidade, e em contato com as dificuldades que encontra, os sonhos desaparecem e a dura realidade do desemprego, da miséria, da marginalidade,

tomam seu lugar. Continua a ter a mesma vida dura de sempre, porém agora agravada pela perda dos valores e dos padrões de comportamento tradicionais que o norteavam no meio rural, mas que não se adaptam ao ambiente urbano: já não domina os filhos, ignora com quem e para quem trabalha, não sabe quem é honesto ou desonesto, sente-se perdido em meio à multidão desconhecida.

c) A precariedade da vida rural é outro fator responsável pelo incremento da migração rural-urbana. O nível de precariedade agravou-se de tal forma em certas regiões, que abandonar o campo chega a ser, antes de mais nada, um ato de desespero para tentar por a vida a salvo.

Além da insuficiência dos meios de subsistência, há que considerar a violência dos desequilíbrios climáticos, que de tempos em tempos se abatem sobre certas regiões do Brasil. As secas, mais comuns ao Nordeste, as enchentes, que assolam diversas regiões, as geadas, bem freqüentes no Sul, destroem as plantações e expulsam o homem de seu habitat de forma imperativa, jogando-o em meio a grandes levas igualmente sem recursos e sem alojamentos, no ambiente urbano.

d) A tudo isso junta-se a consciência adquirida pelo trabalhador rural da precariedade de sua condição de vida. Se antes esta situação era aceita como uma fatalidade irremediável, hoje o homem tem plena consciência de que seu modo de vida pode ser melhorado. E esse juízo que o homem faz de sua situação, leva-o à alternativa da procura da cidade.

e) A estrutura agrária baseada na ocupação do solo por extensos latifúndios, parte improdutivos, parte voltados hoje como no passado para a monocultura exportadora, é um dos componentes essenciais do problema do êxodo rural. Dentro dessa estrutura obsoleta onde grandes parcelas de terra são detidas por pequeno número de proprietários pertencentes a uma espécie de aristocracia rural, não há muitas opções para o homem do campo que se vê obrigado a submeter-se às

condições de exploração oferecidas pelo mercado de trabalho local, ou a deslocar-se para as cidades em busca de outras oportunidades.

É verdade que a partir do século passado, com a imigração européia, tem início no sul do país um incipiente processo de retalhamento da propriedade fundiária rural e o aparcimento, em escala crescente, da pequena propriedade, quase ausente até então da economia agrária brasileira. A agricultura de subsistência, estimulada pela formação de grandes aglomerações urbanas e industriais depois de 1930, também contribui para o incremento das pequenas propriedades, especialmente na região Sudeste.

No resto do país, porém, particularmente no Nordeste onde as atividades pastoris exigem a manutenção de extensos latifúndios, só a partilha por sucessão hereditária ou as pressões dos posseiros - ocupantes sem títulos de terras ainda desocupadas ou abandonadas - tem conseguido o desmembramento de terras. Aliás nessas regiões tem-se observado, algumas vezes, o processo de retalhamento intenso da propriedade rural, resultando freqüentemente no caso extremo do minifúndio, que por sua área excessivamente reduzida mostra-se igualmente incapaz de prover a manutenção do proprietário e de sua família. Nesse caso o minifúndio torna-se elemento complementar do latifúndio, em relação ao qual funciona como reservatório de força-de-trabalho.

f) Há finalmente, a baixa produtividade agrícola, motivada pela falta de recursos financeiros e equipamentos (máquinas, fertilizantes, etc.) adequados, aos quais muito poucos têm acesso, e que aliada à baixa renda obtida pelo homem do campo completam o quadro de fatores que motivam a migração rural-urbana.

Esse tipo de migração descontrolada, que se faz de qualquer modo, exerce um papel decisivo na inchação do meio urbano, que tem sua população aumentada repentinamente sem o correspondente aumento, não só dos serviços básicos, mas também da oferta de trabalho, tornada incapaz de absorver to

da essa mão-de-obra que para lá ocorre.

O exame dos fatores que concorrem para a migração rural no Brasil nos leva à primeira vista, a concordar com a afirmação de Paul Singer, de que "nada disso tem necessariamente que ver com a situação de dependência". (1977:71)

Realmente, a abolição da escravatura, que juntamente com a imigração européia, tanto contribuiu para o início do processo de urbanização brasileira, resultou muito mais de causas internas que de determinações externas (apesar das pressões da Inglaterra) decorrentes da situação de dependência.

Por outro lado, é bastante significativo que somente depois de 1930, ou seja, com o início da crise de dominação capitalista, as migrações internas tenham conseguido tomar impulso definitivo, contribuindo desde então grandemente para a urbanização, principalmente das cidades do Sudeste do país.

Sabendo-se que as miseráveis condições de vida do meio rural tendem a empurrar o homem do campo para as cidades, caberia aqui uma pergunta: Por que não iniciou-se há mais tempo a migração rural no Brasil? E por que mesmo depois de iniciada não atingiu proporções maiores, que justificassem a revolução agrícola (tecnológica) que seria de se esperar com a introdução do capitalismo na economia rural?

Parece-nos que a resposta a essas perguntas pode ser dada não só em termos de "baixo poder aquisitivo e do limitado horizonte cultural da maioria dos migrantes", como quer Paul SINGER (1977) mas principalmente em termos do não crescimento correspondente das forças produtivas no meio urbano. Ou seja, a incapacidade do meio urbano de absorver gradativamente a população migrante provocou uma espécie de desequilíbrio entre os níveis de urbanização e de desenvolvimento, o que provavelmente funcionou como um freio de ação reflexa aos fluxos migratórios que demandam as cidades.

Tal fato parece-nos estar indissolúvelmente ligado ao grande atraso com que o Brasil iniciou sua industrialização, o que sem dúvida alguma foi determinado por sua situação de dependência.

Passemos pois à análise do processo brasileiro de industrialização, que nos levará ao cerne da questão da relação entre urbanização e dependência no caso do Brasil.

3.3 - O processo de industrialização

Desde o início de sua colonização, o Brasil foi vinculado ao mercado europeu ocupando a posição de fornecedor de matérias-primas.

A exploração econômica das terras descobertas pelos portugueses teve início com a extração do pau-brasil, encontrado em grandes quantidades nas matas da região costeira. Logo porém, iniciou-se no Nordeste o ciclo do açúcar (1530-1700), baseado na grande propriedade, no trabalho escravo e na monocultura da cana-de-açúcar. O ciclo do açúcar foi seguido depois pelo ciclo da mineração (1700-1800), desenvolvido na região central do país, de onde saíram incalculáveis riquezas enviadas para Portugal. Pouco depois de encerrado esse último período, teve lugar a independência política do Brasil, em 1822, que se por um lado marcou o encerramento da etapa de dependência colonial, deu início, por outro lado, à fase de dependência capitalista-comercial⁹, com a inserção do país no mercado capitalista mundial.

Durante os três séculos de dominação colonial (1500-1822), a única indústria que se desenvolveu no Brasil foi a açucareira, no Nordeste onde foram instalados numerosos engenhos. As outras eram proibidas pelo governo português, que não permitia que se estabelecesse qualquer oficina artesanal no Brasil.

⁹ A data de 1822 é utilizada mais como um marco histórico que como um limite rígido entre as etapas de dependência que lhe são próximas, já que a passagem de uma para a outra não se deu de forma abrupta mas ao contrário, foi marcada por uma certa continuidade das estruturas sócio-econômicas anteriores.

Assim, a lei de 1785 proibiu que funcionasse a indústria de tecidos, permitindo apenas que se fabricassem panos grossos para sacos ou para roupas de escravos. A revogação dessa lei, em 1808, [ano em que a corte portuguesa transferiu-se para o Brasil e decretou a abertura de seus portos a todas as nações], pelo Príncipe D. João, foi a primeira medida que favoreceu a expansão industrial do Brasil. (...)

Entretanto, prejudicava o desenvolvimento do país a concorrência estrangeira pois eram muito baixas as taxas cobradas aos artigos importados. Tornava-se indispensável adotar uma política protecionista, isto é, elevar as taxas dos produtos que vinham do exterior. Foi o que fez em 1844 vinte e dois anos depois da independência política, o Ministro da Fazenda, Manuel Alves Branco, criando a primeira tarifa alfandegária (A.J.B. HERMIDA, 1959:202) (grifos do autor)

Isto significa que somente mais de meio século depois de iniciada a industrialização da Inglaterra, pôde o Brasil, com a abertura de seus portos, sentir os primeiros ventos da Revolução Industrial, com a penetração de produtos industriais, especialmente ingleses. Por outro lado, transferindo-se o governo português para o Brasil sob a proteção inglesa e operando-se a independência sem descontinuidade na chefia do governo, os privilégios econômicos de que se beneficiava a Inglaterra em Portugal transferiram-se automaticamente para o Brasil independente.

De fato, se bem que haja se separado politicamente de Portugal em 1822, o Brasil necessitou de vários decênios mais para eliminar a tutela que, graças a sólidos acordos internacionais, mantinha sobre ele a Inglaterra.

Assim, após a Proclamação da Independência, o Brasil foi inserido na economia capitalista-comercial mundial, sob a dominação inglesa, cabendo-lhe na divisão internacional do trabalho o papel de fornecedor de matérias-primas (a baixo preço) e consumidor de produtos manufaturados (a preços mais altos que seu valor).

Essa situação, revelou-se extremamente desfavorável para o Brasil, sob duplo aspecto: permitindo a descapitaliza

ção da nossa economia e o retardamento da nossa industrialização.

Esse estado de coisas permaneceu porém quase inalterável por todo o tempo que durou a dominação capitalista-comercial (1822-1930). Durante esse período, a economia brasileira esteve apoiada na monocultura do café (1830-1930), desenvolvida nas terras paulistas, e por volta de 1900, na extração da borracha da Amazônia.

É bem verdade, que no final desse período, houve no Brasil importantes transformações econômicas, sociais e políticas. Entre a abolição da escravatura (1888) e a Revolução de 30, iniciou-se o processo de desenvolvimento mediante substituição de importações, com a constituição de um parque industrial produtor de bens de consumo não-duráveis, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo. Tal fato, coincidindo com a crise agrária, que se seguiu à liberação dos escravos, incrementou a imigração européia, resultando da conjugação de todos esses fatores - industrialização incipiente, liberação da mão-de-obra escrava e imigração européia - o início de um tímido processo de urbanização, com o crescimento proporcionalmente mais acelerado das capitais que eram centros de mercados regionais: Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e Recife.

Porém as mudanças mais profundas só tiveram lugar após 1930, com o advento da crise da dominação capitalista.

Ora, considerando-se que o Brasil fora inserido no sistema capitalista mundial ocupando, desde a sua origem, a posição de país dependente sujeito aos interesses das potências dominantes, é claro que somente ocorrendo o afrouxamento das relações de dominação, poderia seu desenvolvimento passar a orientar-se na direção de seus próprios interesses. Foi exatamente isso que ocorreu no período compreendido entre 1930 e 1950, quando o sistema capitalista envolvido com a depressão econômica mundial de 1929 e com a II Guerra Mundial entrou em crise, criando condições favoráveis ao rompimento das relações de dependência e possibilitando o desenvolvimento autônomo dos países periféricos.

No Brasil, antagonismos interregionais cada vez mais fortes, combinados com repetidas revoltas da oficialidade jo em levaram à derrubada da oligarquia cafeeira do poder, que foi assumido por uma coligação de políticos oriundos das regiões periféricas do Nordeste e Rio Grande do Sul. Esta re volução, tornada possível pela crise econômica mundial de 29, faz finalmente aflorar as condições para a grande transfor mação da sociedade brasileira, de sociedade agrária oligár quica para sociedade urbano-industrial.¹⁰

Os governos originados da Revolução de 30 puseram em prática uma política mais decidida de industrialização, baseada na substituição de importações realizada por empresas de capital nacional. Além disso, criaram uma legislação do trabalho aplicável unicamente às áreas urbanas, principalmente às cidades maiores, proporcionando aos assalariados urbanos um padrão de vida substancialmente mais alto que o das massas rurais, o que se constituiu num poderoso incentivo da atração dos trabalhadores rurais às cidades.

Acontece, porém, que a essa altura o desenvolvimento de industrialização, iniciado com grande atraso e em ritmo lento, não foi mais capaz de acompanhar proporcionalmente o acelerado processo de crescimento urbano. A aceleração do crescimento da população urbana, motivada tanto pela queda da mortalidade, quanto pelo incremento das migrações rurais, concentrou no meio urbano um grande volume de oferta de mão-de-obra não-qualificada, que não encontrou correspondência na insuficiente demanda proveniente de nossa industrialização tardia e lenta. Daí a formação de um vasto setor terciário de serviços (em grande parte escondendo o parasitismo social e o desemprego disfarçado), de um imenso exército indus

¹⁰ Alguém poderá objetar que, se o processo de industrialização brasileira não se iniciou há mais tempo não foi somente por razões externas, mas por não contar o Brasil ainda com um mercado consumidor interno suficiente para justificar um desenvolvimento auto-sustentado. É verdade que o Brasil não dispunha desse mercado interno, mas é verdade também que nenhum dos atuais países hegemônicos o possuía quando iniciou seu processo de industrialização, voltado basicamente para o mercado externo, representado pelos países periféricos.

trial de reserva¹¹ e de um grande contingente de população "marginal" ao sistema de produção¹², que tanto sobrecarregam e problematizam a infra-estrutura e o desenvolvimento urbano de nossas cidades.

¹¹ A expressão "exército industrial de reserva" criada por Marx, significa "a criação de uma população excedente relativa", em termos de demanda por força de trabalho. Segundo Marx, esta população excedente relativa flui constantemente do campo para as cidades, e todo trabalhador faz parte dela durante o período em que está apenas parcialmente empregado ou totalmente desempregado. As funções clássicas do exército industrial de reserva são: garantir níveis baixos de remuneração do trabalho, proporcionando ao mesmo tempo condições institucionais para a realização da acumulação capitalista, que em última análise depende da exploração do trabalho. (MARX, Karl, O Capital, 1, reproduzido em N. J. SMELSER, 1973:239-46).

Podemos ter uma idéia das proporções alcançadas pelo exército industrial de reserva no Brasil, através dos números alcançados pelas correntes migratórias rural-urbanas. A esses números podemos juntar também os alcançados pelas correntes migratórias interurbanas, já que no Brasil a migração se dá por etapas: primeiro, do campo à cidade mais próxima, depois à cidade grande. De acordo com o Censo de 1980, os fluxos migratórios que cruzavam o território brasileiro englobavam mais de 46 milhões de pessoas numa população de pouco mais de 119 milhões. Já que a grande maioria se desloca à procura de trabalho, é fácil ver que o exército industrial de reserva atinge dimensões fantásticas no Brasil.

¹² Autores como Fernando Henrique Cardoso, Anibal Quijano, Oscar Lewis e outros, tentaram definir o conceito de marginalidade. Apesar das definições variarem bastante, pode-se identificar algumas idéias básicas que são comuns a todos, e sobre as quais se fundamenta esta noção. De acordo com Bazzanella, uma das idéias básicas que subjaz o conceito de marginalidade "é a de que o processo de urbanização que ocorre na América Latina a partir da II Guerra Mundial deu-se sem industrialização, ou sem que houvesse transformações econômicas capazes de absorver uma crescente oferta de mão-de-obra." (W. BAZZANELLA, 1963:3-27) Outra idéia básica que surge quando se comparam as diversas abordagens do problema da marginalidade, é a de que todas elas dirigem-se a um único problema: "a falta de integração a", ou seja, a noção de marginalidade se contrapõe ao conceito de integração social. Tradicionalmente, a idéia de marginalidade econômica subjaz o conceito de marginalidade social.

Atualmente vários autores não mais aceitam a noção de marginalidade, pelo menos em relação aos países subdesenvolvidos. Destaca-se nessa visão a obra da norte-americana Janice Perlman, The Fate of Migrants in Rio's Favelas - The Myth of Marginality, Massachusetts, M.I., 1971 (mime.) (Tese de Doutorado), que revisa e critica uma série de posições anteriores e mostra o marginal como um elemento realmente integrado na sociedade, em todos os sentidos. No caso brasileiro, em que a população "marginal" é numericamente superior à população "integrada", perde todo o sentido falar-se em marginalidade em termos de não integração da camada pobre à sociedade global.

que lá se concentrou. De acordo com o Censo de 1980, a produção paulista representava 52,8% do valor total da produção do setor industrial do país. Esta a razão de ser da superconcentração urbana, que de há muito se constitui num dos principais problemas da cidade de São Paulo.

Aqui é preciso esclarecer, que a falta de planificação no período considerado, não foi uma característica exclusiva do tipo de desenvolvimento brasileiro. Ao contrário, ela é uma tendência comum a todo o sistema capitalista, onde o livre funcionamento dos mecanismos de mercado muitas vezes prevalece sobre quaisquer tentativas de planejamento estatal. Mas quando as conseqüências dessa falta de planificação se tornam econômica e politicamente insuportáveis, o estado capitalista pode intervir nos mecanismos de mercado, no sentido de descentralizar espacialmente a acumulação do capital.

Acontece, porém, que nos países dependentes a situação é agravada, uma vez que, como lembra Castells,

o sistema de dominação não permite o estabelecimento de mecanismos de planificação que não poderiam estabelecer uma lógica própria das aglomerações da sociedade dependente e que iriam ao encontro da lógica geral de dominação. Esta lógica, justamente, proíbe uma coerência local que romperia a estratégia do conjunto estabelecida a partir dos centros de decisão supranacionais. (1973:24)

Essa situação, aliás, ficou bem caracterizada na nova fase de dependência imperialista (industrial e financeira) em que o Brasil foi inserido desde 1950. Esta última e mais recente fase da industrialização brasileira foi marcada por uma tentativa de desenvolvimento associado, baseado no capital internacional, ao contrário da fase anterior caracterizada por uma tentativa de desenvolvimento autônomo, apoiado no capital nacional.

A inserção do Brasil no novo modo de articulação dependente deu-se através da penetração maciça de capitais privados estrangeiros, que imprimiram forte impulso à industrialização e modernizaram seu aparelho produtivo, o qual passou

a se caracterizar por uma alta tecnologia, forte produtividade e fraca absorção de mão-de-obra. Estas transformações foram realizadas sobretudo mediante a intervenção das grandes firmas multinacionais, que passaram a dominar o setor capitalista industrial da economia brasileira.

No plano internacional, observou-se a transferência da liderança capitalista, da Inglaterra aos Estados Unidos que, desde o final da II Guerra, passaram a oferecer aos países periféricos assistência técnica, ajuda econômica¹³, e supervisão militar e política em função dos interesses do conjunto do sistema de dominação estabelecido.

No Brasil os pontos altos dessa forma de dominação ocorreram durante o período do governo Kubitschek (1955-60) e sob os regimes militares, especialmente após 1968. Aliás, nos últimos anos, o Brasil foi o país latino-americano que recebeu o maior montante de inversões norte-americanas, sendo estas dirigidas essencialmente ao setor manufatureiro, o que demonstra a grande importância adquirida pela industrialização no quadro da economia brasileira.

Realmente, os dados demonstram que a participação do setor industrial não só tem crescido frente aos outros setores como também tem chegado a ser fundamental para a economia do país.

De 1939 a 1963, o setor industrial passou de 18,9% a 35,3% da renda interna a preços de 1939. Neste mesmo período, a renda do setor agrícola baixou de 33,3% para 21% do total.

Os dados sobre a composição da mão-de-obra são menos contundentes. Isto se explica pelo caráter da industrialização dependente, que se tem utilizado de tecnologia moderna importada, baseada na poupança de mão-de-obra. Assim, a porcentagem da população industrial manufatureira cresceu de 7,7 a 9,1 entre 1940 e 1960.

¹³ A chamada ajuda econômica, constitui-se na realidade em "doações e oligarquias corruptas destinadas a lhes assegurar a lealdade a Washington e não aos interesses de seus países." (P. BARAN e P. SWEEZY, 1974:203)

Neste período, o setor terciário, em conjunto, cresceu de 25,6% a 36,7%, o que evidencia a importância da concentração da mão-de-obra nos setores urbanos, já que no setor agrícola decresceu de 66,7% a 54,2%.¹⁴

Se focalizarmos esses dados à luz do domínio do setor industrial de nossa economia pelo capital estrangeiro poderemos não só compreender o caráter do crescimento de nosso país, como também as importantes conseqüências desse crescimento.

Nessa nova forma de desenvolvimento associado destacam-se três aspectos da maior importância:

- . o ajustamento das dimensões das empresas instaladas no Brasil a padrões estranhos à economia do país;
- . o ajustamento da política dessas empresas a interesses também alheios e muitas vezes contrários aos interesses do próprio país;
- . o estabelecimento de um processo de descapitalização, devido à remessa para o exterior, de lucros e outros rendimentos muito superiores aos investimentos realizados.

Dada a íntima relação existente entre industrialização e urbanização, todas essas transformações refletiram-se, como não poderia deixar de ser, na forma de urbanização das cidades brasileiras, que viram seus problemas específicos claramente agravados: aceleração crescente da urbanização, desnível entre o fraco desenvolvimento das forças produtivas e acelerada concentração espacial da população, formação de uma rede urbana truncada e desarticulada, marginalidade urbana, etc.

¹⁴ Dados dos Censos Demográficos de 1940, 1950 e 1960 no Brasil, extraídos de: FIBGE, Anuário Estatístico - 1965, citados por Theotônio dos Santos, "O Novo Caráter da Dependência: Grande Empresa e Capital Estrangeiro na América Latina", in: L. PEREIRA, 1971b:205.

Dentro desse processo, desempenhou importante papel o forte impulso imprimido à industrialização, principalmente no Sudeste do país, que passou a atuar com maior força ainda na atração das populações de todo o Brasil para as cidades dessas regiões, ao mesmo tempo que o número relativo de empregos oferecidos pelo setor industrial diminuía cada vez mais, em virtude da utilização de moderna tecnologia importada, poupadora de mão-de-obra. Esse último fato pode ser constatado através das conclusões extraídas pelo balanço de 1977 do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos - DIEESE, que analisa o mercado de trabalho de São Paulo. De acordo com as conclusões do DIEESE, houve uma "queda na oferta de emprego, ausência de expansão no volume de mão-de-obra empregada na indústria, sensível queda na reabsorção de mão-de-obra dispensada e diminuição no volume de novos empregos na economia paulista".¹⁵

Se considerarmos a posição de liderança assumida pela cidade de São Paulo, que vem desde o começo do século desempenhando o papel de "pólo industrial" de todo o país, podemos avaliar as proporções alcançadas pelo problema do desemprego urbano a nível nacional.

Parece bastante claro que esse não é o tipo de industrialização adequado para as nossas cidades, que vêm-se sobrecarregadas pelas populações improdutivas. Muito mais condizente com nossos interesses seria a implantação de indústrias, que além de terem sua produção baseada na utilização extensiva da mão-de-obra, fossem localizadas em áreas descentralizadas espacialmente, o que evitaria a superconcentração das atividades industriais em um número limitado de áreas metropolitanas, como aconteceu no caso da cidade de São Paulo.

Mas, como sabemos, em se tratando de um país dependente, esse tipo de ação planificadora orientada pelo Estado é dificultada, quer pela falta de controle sobre as empresas

¹⁵ Revista Veja, 22 de março de 1978, p. 123.

multinacionais que nos impõem os interesses dos centros dominantes, quer pela descapitalização de nossa economia, o que praticamente impossibilita o Estado de assumir o controle de nosso desenvolvimento.

É bem verdade que desde 1950 o Estado vem tendo uma apreciável participação nas atividades produtivas do país, chegando mesmo a controlar uma parte considerável das empresas nacionais. Contudo, a grande empresa nacional e os grandes grupos que a controlam são eminentemente estrangeiros, ou estão por eles dominados, ou a eles vinculados. Assim, o domínio do setor-chave da nossa economia (a grande empresa) pertence sem dúvida alguma aos grupos internacionais, o que lhes assegura o controle de nossa economia.¹⁶

Ao mesmo tempo esse controle é reforçado pela ação descapitalizadora exercida sobre nossa economia pela penetração do capital estrangeiro, o que pode ser comprovado pela observação do quadro abaixo.

QUADRO 2 - Brasil: saldo entre a entrada de capitais e as remessas de lucros, royalties e serviços técnicos, 1948-1982 (milhões de dólares).

	1948	1952	1956	1960	1966	1970	1974	1978	1982
Saldo	-70	-68	-21	-227	-41	-223	-340	-929	-712

Fontes: SUMOC, citado por SANTOS, Theotônio dos, "O Novo Caráter da Dependência: Grande Empresa e Capital Estrangeiro na América Latina", in: L. PEREIRA, 1971:217. Boletim do Banco Central do Brasil, anos: 1967, 1971, 1975, 1979, 1983.

Como se vê, em todos os anos estudados há um déficit que demonstra a importância assumida pela remessa de lucros e outros rendimentos para o exterior. Aliás, nos últimos anos,

¹⁶ De acordo com estudo da revista *Desenvolvimento & Conjuntura* sobre sociedades anônimas, entre as 66 empresas com mais de R\$ 1.000 milhões de capital, encontradas em 1960: 32 eram estrangeiras e 34 nacionais, das quais 19 eram estatais.

com a aceleração do crescimento da dívida externa brasileira, em função dos grandes empréstimos solicitados pelo Governo Federal para o financiamento de gigantescas obras de infraestrutura energética (Hidroelétrica de Itaipu, Usinas de Energia Nuclear), bem como do desencadeamento da crise internacional do petróleo na década de 70, a descapitalização do país assumiu proporções inimagináveis. Para compreendermos a extensão alcançada pelo problema, basta sabermos que enquanto em 1962 o Brasil gastou 39,4% de suas divisas para pagar os serviços do capital externo (L. PEREIRA, 1971:220), em 1980 teve de utilizar mais de 60% de sua receita de exportações com a mesma finalidade (H. SCHÄFER, 1981:66). E não parou por aí; em 1983, fato inédito, o serviço da dívida externa (juros + amortizações) brasileira absorveu mais de 80% da receita de suas exportações, e foi três vezes superior ao valor das reservas de divisas do Banco Central (C. FURTADO, 1983:17).

Diante dessa situação podemos perfeitamente compreender as limitações sofridas pela capacidade de atuação do Estado em termos de planificação de seu próprio desenvolvimento industrial e urbano.

Mesmo assim, há alguns anos foi feita uma tentativa nesse sentido, em relação ao Nordeste, onde observou-se um rápido crescimento urbano sem uma correspondente industrialização, o que trouxe conseqüências extremamente negativas para o crescimento dessa região. Nesse caso, a intervenção estatal realizou-se mediante a transferência de recursos públicos, provenientes do Imposto de Renda, a empresários que se propuseram a investi-los nessas áreas onde havia disponibilidade de força de trabalho. De fato, utilizando seu poder tributário o Estado conseguiu criar um fluxo de capitais de São Paulo para o Nordeste, desencadeando um incipiente processo de industrialização e de certa forma contribuindo para reduzir a superconcentração urbana no Sudeste do país.

Acontece, porém, que a descentralização obtida limitou-se apenas à criação de dois novos pólos industriais na área - Recife e Salvador - mantendo-se o resto do Nordeste quase nas mesmas condições miseráveis de antes.

Além disso, da maneira como foi implantado, o processo de industrialização do Nordeste limitou-se apenas a reproduzir a nível interno, o esquema de dependência externa do setor industrial brasileiro em relação às potências dominantes.

Isso porque, sendo o parque industrial do Nordeste dominado pelo capital paulista, estabeleceu-se, de forma semelhante ao que ocorreu em escala internacional, um processo de descapitalização devido à remessa, para São Paulo, de lucros muito superiores aos investimentos realizados.

Isto significa, que o Nordeste, que até 1960 dependia de São Paulo em termos capitalistas comerciais, trocando seus produtos agrícolas por bens industrializados paulistas, desde a implantação do programa de desenvolvimento regional, passou a depender de São Paulo em termos de capitalismo financeiro.

Com isso, as capitais do Nordeste que de há muito funcionavam como anteparos, temporários ou permanentes, às populações migratórias rurais que se deslocavam em direção ao Sudeste do país ou aí mesmo se fixavam, passaram a ser elas próprias pólos de atração industrial dessas ondas migratórias, constituídas em sua quase totalidade de mão-de-obra não qualificada.

Esse é o caso, por exemplo, de Fortaleza, cuja população nos últimos anos cresceu mais depressa do que a de São Paulo, sem que houvesse o correspondente crescimento na demanda por força de trabalho. Daí a reprodução, com vários anos de defasagem, de toda a problemática urbana que de há muito assola as grandes capitais do Sudeste do país.

É interessante observar, contudo, que no Nordeste deu-se exatamente o contrário do que ocorreu em São Paulo e no Sudeste de um modo geral, ou seja, o processo de urbanização antecedeu cronologicamente ao processo de industrialização. Isso, principalmente devido às péssimas condições de vida oferecidas pelas áreas rurais dessa região, em consequência não só da instabilidade climática (secas e enchentes), mas sobretudo da exploração do trabalhador rural, certamente de natureza capitalista, mas sem dúvida alguma agrá

vada pela descapitalização decorrente da situação de dependência interna.

Uma vez demonstrada, como vimos, a relação existente entre dependência, industrialização e migrações internas, não há conseqüentemente como negar a relação existente entre a situação de dependência e a forma de urbanização das cidades brasileiras.

Essa conclusão nos permite relacionar diretamente a forma de urbanização das capitais do Nordeste com a situação de dependência interna, tal como ocorreu com as capitais do Sudeste em relação à dependência externa.

Difícilmente poderíamos deixar de reconhecer a importância do papel desempenhado pelas condições capitalistas na manutenção desse estado de coisas, tanto a nível interno como a nível externo, uma vez que a situação de dependência implica uma vinculação ao sistema capitalista. Porém não podemos esquecer que, nem todo país capitalista é dependente. Em outras palavras, não podemos confundir dependência e capitalismo, como faz Paul Singer, ao analisar a forma de urbanização dos países dependentes da América Latina. Esse é um ponto essencial, que não deve ser esquecido quando se trata de analisar os tipos de urbanização dos países centrais e periféricos, de naturezas fundamentalmente diversas.

O que queremos dizer é que os países dependentes apresentam formas de urbanização diferentes daquelas apresentadas pelos países dominantes, e mesmo os problemas comuns a ambos, são agravados nos primeiros; isso exatamente em conseqüência da situação de dependência.

Outro ponto importante, que não podemos deixar de esclarecer é que os problemas urbanos que afligem atualmente os países dependentes, como o Brasil, não devem ter suas causas buscadas apenas na atual modalidade de dependência industrial e financeira, mas também em todas as formas anteriores de dependência, que desde o início da nossa colonização imprimiram definitivamente a marca de sua dominação ao nosso desenvolvimento.

4 - O CASO DE FORTALEZA

Demonstrada teoricamente a relação existente entre o fenômeno da dependência externa e o processo de urbanização no que se refere ao caso brasileiro, passaremos agora à investigação da correlação existente entre a situação de dupla dependência (interna e externa) e a forma de urbanização assumida pela cidade de Fortaleza.

Para melhor situar o problema, inicialmente procederemos a uma classificação e uma análise dos principais períodos de dependência e correspondentes formas de organização urbana que caracterizaram a cidade de Fortaleza em sua evolução histórica. Tal procedimento se faz necessário, na medida em que tanto a problemática da dependência, como a problemática urbana, não podem ser devidamente analisadas sem que se conceda a devida importância à implicação imposta pelas raízes históricas, uma vez que todo espaço concreto é o produto tanto das determinantes sociais vigentes, como das formas cristalizadas do espaço historicamente constituído.

Na etapa seguinte investigaremos a natureza e a extensão das relações concretas existentes entre a situação de dependência e a forma assumida pelo processo de urbanização de Fortaleza em sua etapa mais recente, abrangendo nosso estudo o período compreendido entre 1947 e 1979.

4.1 - Uma visão histórica

Como vimos no item 2.3.2 (pp. 26-29), podemos identificar no caso brasileiro, quatro fases de urbanização historicamente distintas, correspondentes às diferentes formas de articulação dependente, mantidas pelo Brasil frente às potências capitalistas hegemônicas, no plano mundial.

Temos assim definido o quadro histórico brasileiro, no que se refere às formas de dependência externa:

- | | |
|--------------------------------------|----------------|
| 1. Dependência colonial | 1500-1822 |
| 2. Dependência capitalista-comercial | 1822-1930 |
| 3. Crise da dominação capitalista | 1930-1950 |
| 4. Dependência financeira industrial | 1950 em diante |

No caso de Fortaleza, aplicando ao fenômeno da dependência interna o esquema interpretativo de Castells relativo à dependência externa, podemos igualmente identificar quatro fases de urbanização historicamente distintas, cada qual correspondendo a uma forma diferente de articulação dependente do Ceará e conseqüentemente de Fortaleza como sua capital, em relação às regiões que sucessivamente ocuparam posições hegemônicas, quer no âmbito nacional, quer no plano internacional.

Define-se assim, o quadro histórico fortalezense no que se refere às fases de dependência externa e interna.

- | | |
|--|----------------|
| 1. Dependência colonial externa (Portugal) | 1649-1726 |
| 2. Dependência capitalista-comercial intra-regional (Pernambuco) | 1726-1799 |
| 3. Dependência capitalista-comercial externa (Inglaterra) | 1799-1920 |
| 4. Dependência capitalista-comercial inter-regional (Sudeste) | 1920 em diante |

Vejamos agora as características de cada uma dessas fases.

4.1.1 - Dependência colonial externa (1649-1726)

Esse primeiro período de dependência, que marca o início da história de Fortaleza, estende-se de 1649, ano da fundação do forte de Schoonenborch pelo holandês Matias Beck na foz do riacho Pajeú, a 1726, quando a pequena povoação é elevada à categoria de vila sob a denominação de Fortaleza

de N.S. da Assunção.

É preciso lembrar que antes da ocupação holandesa a história do Ceará já fora iniciada, entre 1580 e 1616, através das conquistas luso-brasileiras das regiões compreendidas entre o Maranhão e o Rio Grande do Norte, efetivadas em reação aos ataques indígenas à Capitania de Itamaracá, e à posse do Maranhão pelos franceses.

A história de Fortaleza, contudo, teve seu início marcado pela dominação holandesa, concretizada pela instalação do forte de Schoonenborch, paliçada erguida na colina Marajaitiba, à esquerda do riacho Pajeú, a qual representou o marco inicial da fundação da futura cidade.

Com a expulsão dos holandeses do Ceará, após curto período de dominação, que se estendeu de 1649 a 1654, passa a embrionária povoação a desenvolver-se sob o domínio e a influência da coroa portuguesa.

Assim, nessa primeira fase de dependência externa, embora marcada inicialmente pelo domínio holandês, foi preponderante a influência exercida por Portugal sobre Fortaleza.

Aliás, os portugueses, através das expedições de Pero Coelho e depois de Martim Soares Moreno, já haviam escolhido no litoral cearense o local original onde deveria se situar o primeiro germe da futura cidade de Fortaleza. Esse local, na barra do Rio Ceará, embora não fosse o mesmo adotado pelos holandeses, serviu como ponto de referência a estes últimos na escolha do sítio definitivo onde edificariam o forte de Schoonenborch, verdadeira origem da capital cearense.

Esse forte, situado menos de 10km a sudeste da barra do Rio Ceará, após conquistado pelos portugueses, atendia à dupla finalidade:

1. de defesa,
2. de base de apoio da exploração econômica da região.

1. A função militar prendia-se à necessidade de ga-

rantir a posse da faixa costeira do Ceará, ameaçada pelos freqüentes ataques dos indígenas vindos do interior, e dos piratas estrangeiros, principalmente franceses, vindos pelo mar.

A posse do litoral cearense, no início do século XVII, revestia-se para os portugueses da maior importância, uma vez que lhes assegurava uma posição estratégica em termos do estabelecimento de pontos de defesa, de escala e de suprimento, às frotas que demandavam o Maranhão a serviço da reconquista das terras ocupadas pelos franceses.

2. A função econômica situava-se no caso cearense em posição secundária, no período colonial, uma vez que desde os primeiros anos da ocupação portuguesa, a "terra do Siará" nada oferecera de concreto em termos de exploração econômica.

É verdade que, tanto os portugueses como os holandeses foram atraídos pelas notícias veiculadas pelos indígenas, da existência de ricas minas de prata na serra da Itarema (hoje Taquara), contraforte da de Maranguape. Suas esperanças, contudo, nunca foram confirmadas, apesar das várias tentativas feitas no decorrer dos séculos XVII e XVIII, por holandeses e portugueses, nas serras de Itarema e da Ibiapaba (Uabajara) e na região de São José dos Cariris.

A FIGURA 1 mostra a forma inicial de ocupação do território cearense pelos holandeses. Aí encontram-se assinalados, o roteiro da expedição de Matias Beck e os acidentes geográficos da região. Partindo do litoral, deslocaram-se para o interior em busca das minas de prata que justificariam economicamente a ocupação do solo cearense.

Uma vez expulsos os holandeses e constatada a inexistência de minas de prata, Portugal teve que encontrar, com os poucos recursos materiais e humanos de que dispunha, uma justificativa e um modo de ocupação do solo não baseados em metais preciosos. A possibilidade representada pela agricultura, tão bem sucedida no caso de Pernambuco, especialmente no que se refere ao cultivo da cana-de-açúcar, não encontrou a mesma receptividade no Ceará, face às impropriedades do solo

e do clima, e às hostilidades dos selvagens do interior cearense. No Ceará os canaviais mal alimentaram modestos engenhos banguês de fabricação de rapadura.

Em termos concretos, as atividades econômicas dos portugueses até o início do século XVIII limitaram-se unicamente à prática de uma economia de subsistência, ao lado da organização do escambo com os silvícolas, trocando miçangas e instrumentos como facas e armas, por produtos nativos como febar, algodão, sal, madeiras e peles silvestres.



FIGURA 1 - Roteiro da expedição de Matias Beck e o Forte de Schoonenborch - 1649.

Nesse primeiro período, a ação colonizadora do europeu estava restrita à faixa litorânea da Capitania, ficando o hinterland cearense quase completamente entregue aos selvagens da região. Uma vez que as terras dessa faixa costeira não se prestavam a atividades agro-pastoris, não se observou no Ceará o desenvolvimento de uma atividade econômica extensiva capaz de gerar um excedente passível de dar sustentação ao desenvolvimento urbano da capital, tal como ocorrera, por exemplo, na Capitania de Pernambuco. Daí o fraco nível de urbanização da povoação de Fortaleza, que somente depois de quase um século da fundação do forte que lhe dera origem pôde concretizar a aspiração de ser elevada à categoria de vila. Essa também a razão por que até o final do século XVII a povoação de Fortaleza não assistiu à criação de mais nenhum núcleo de povoamento em terras cearenses, acumulando sozinha o conjunto das funções direcionais da Capitania.

Somente no início do século XVIII é que entra em cena a povoação de Aquiraz, passando a disputar com Fortaleza a hegemonia do território regional.

A partir dessas observações, podemos concluir que entre os fatores de localização da capital cearense, os fatores estratégicos e militares tiveram importância decisiva, superando mesmo os fatores econômicos. Como aqueles decorrem diretamente da forma de dominação colonial, podemos dizer que tanto a forma de implantação quanto o fraco nível de urbanização apresentado por Fortaleza nesse primeiro período foram determinados quase que exclusivamente pela situação de dependência colonial externa.

É claro que não podemos deixar de destacar a importância assumida nesse contexto pelos fatores geográficos. No momento da definição do sítio onde deveria se implantar o embrião da futura cidade de Fortaleza - o forte de Schoonenborch - os fatores geográficos pesaram definitivamente.

Quando a preferência dos holandeses oscilava entre a barra do Rio Ceará, onde os portugueses já haviam levantado o forte de São Sebastião, e a colina Marajaitiba, na foz do riacho Pajeú, a escolha recaiu sobre essa última, graças à influência de dois fatores:

- . proximidade de água potável: "o monte Marajaitiba tinha ao sopé, rio d'água fresca e doce, ao passo que o outeiro do Siará estava distante do rio."(R. GIRÃO, 1959:57);
- . proximidade de águas navegáveis: "em frente ao Marajaik, bem ou mal, os navios estavam livres para entrar e sair, enquanto no Siará a barra, soterrada, não se prestava a essa manobra indeclinável." (R. GIRÃO, 1959:57).

É preciso não esquecer, porém, que esses fatores geográficos - topografia da região, localização e natureza dos recursos naturais, etc. - funcionaram apenas como fatores condicionantes, e não como fatores determinantes da implantação do núcleo embrionário da futura cidade.

Assim, com relação à urbanização correspondente ao primeiro período, de dependência colonial externa de Fortaleza, podemos concluir que ela decorreu basicamente dos interesses político-militares e econômicos das potências dominantes, Holanda e Portugal, como não poderia deixar de ser, diante da nítida superioridade econômica, política e cultural dos colonizadores frente à sociedade tribal que até então mantinha a soberania local.

4.1.2 - Dependência capitalista-comercial intra-regional (1726-1799)

Chamamos fase de dependência capitalista-comercial intra-regional, ao período que vai da criação da Vila de Fortaleza de N.S. da Assunção, em 1726, até a independência da Capitania do Ceará em 1799 quando, desligando-se da Capitania de Pernambuco, passa a negociar diretamente com Portugal.

Esse período se caracteriza, pois, pela dependência de Fortaleza, bem como de todo o Ceará, à Capitania de Pernambuco, a cuja jurisdição pertencia desde 1656.

A atividade econômica predominante é a pecuária e a

indústria do charque, que a acompanhou e foi por ela gerada.

Definimos esse período como capitalista-comercial, e não como colonial, como geralmente se costuma usar em relação ao Brasil, por acreditarmos que aquele primeiro termo se aplica melhor ao caso do Ceará, no período a que nos referimos. Isto porque, embora aqui encontrássemos dois dos elementos fundamentais ao sistema colonial - o latifúndio e a pecuária extensiva (esta substituindo a monocultura da cana-de-açúcar) - não encontramos o elemento talvez mais importante para a caracterização daquele sistema: o trabalho escravo.

Os autores estudados (D. MENEZES, 1937; R. GIRÃO, 1962; M.C. ANDRADE, 1973; F. OLIVEIRA, 1978, etc.) são unânimes em afirmar esse fato justificado principalmente pela própria natureza da atividade pecuária. Esta, por exigir pouca mão-de-obra e, o mais importante, uma mão-de-obra que dispoña de liberdade de ir e vir em cima dos cavalos à procura do gado em meio ao sertão, jamais se prestaria ao trabalho escravo.

Ao contrário da liberdade imposta pela atividade pecuária, a utilização da mão-de-obra escrava exige uma intensa fiscalização e controle, para evitar as oportunidades de fuga e garantir a produtividade do trabalho. Uma confirmação desse aspecto nos é dada pela referência, já em 1835 (53 anos antes da Abolição dos Escravos no Brasil), feita pelo presidente da Província, Alencar, ao trabalho assalariado no Ceará. Com referência ao incremento da produção,

aconselhava formar-se em cada município uma Companhia de Trabalhadores em que se alistassem os indivíduos que não tendo renda bastante para constituir-se Guardas Nacionais, pudessem ser assalariados pelos agricultores ao preço corrente, tirando-os assim da ociosidade.

Para a construção de obras públicas, idéia originalíssima, seria criada uma dessas companhias com homens "efetivamente pagos, vestidos e aquartelados a custa da fazenda e entregues à disposição do governo" em tudo semelhante a uma companhia de guarda policial, com a única diferença de que teria no seu quartel, "em vez de armas foices, machados e todos os instrumentos de laboragem". (R. GIRÃO, 1962:202)

Outra confirmação desse argumento é dada pelo fato da abolição dos escravos no Ceará ter-se dado em 1884, portanto quatro anos antes do resto do país, o que traduz a pequena importância da mão-de-obra escrava para a economia cearense, ao contrário do que ocorria por essa época no Sudeste do país, onde se centralizava a economia cafeeira. No Ceará a utilização da mão-de-obra escrava dirigiu-se muito mais para os serviços domésticos e urbanos, do que para a sustentação das atividades rurais e agropastoris.

É bem verdade que o homem do campo cearense, como aliás de todo o Nordeste, raramente recebia, ou recebe, o pagamento em dinheiro, e sim em espécie retirada de sua própria produção (a meia, a terça, a quarta, etc.)¹⁷, o que de certa forma configuraria relações de trabalho de natureza pré-capitalista. De qualquer forma, não queremos entrar na questão tão antiga e tão discutida: se o modo de produção existente no Brasil durante o período colonial era capitalista ou pré-capitalista.

De nossa parte acreditamos poder afirmar, juntamente com Francisco de Oliveira, que no século XVIII

a hegemonia comercial do Recife sobre os espaços em torno, estendendo-se para os territórios da Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte e, mais remotamente, até o Ceará e Piauí (...) significava uma forma de capitalismo mercantil no interior da própria "região". (F. OLIVEIRA, 1978:34) (grifos do autor)

Dentro desse quadro de dependência do Ceará a Pernambuco, o fator físico (clima, relevo, etc.) mais uma vez teve papel destacado dentro da economia cearense, resultando dessa múltipla interferência entre fatores físicos, econômicos e políticos, incontestáveis reflexos para a urbanização cearense.

¹⁷ Obra muito esclarecedora a esse respeito é o trabalho de ANDRADE, Manuel Correia de, A Terra e o Homem no Nordeste, São Paulo, Brasiliense, 1973.

O que queremos ressaltar são as mútuas relações existentes entre a localização geográfica do Ceará, as atividades econômicas centradas na pecuária e na charqueada, a dependência interna a Pernambuco e a lenta evolução urbana observada em Fortaleza no século XVIII.

Para entendermos melhor o que representou a localização geográfica do Ceará, em relação aos fatores sócio-econômicos que influenciaram o processo de urbanização de Fortaleza, é preciso lembrarmos que o Estado encontra-se quase inteiramente mergulhado na região do Sertão e do Polígono das Secas como podemos ver pela FIGURA 2.

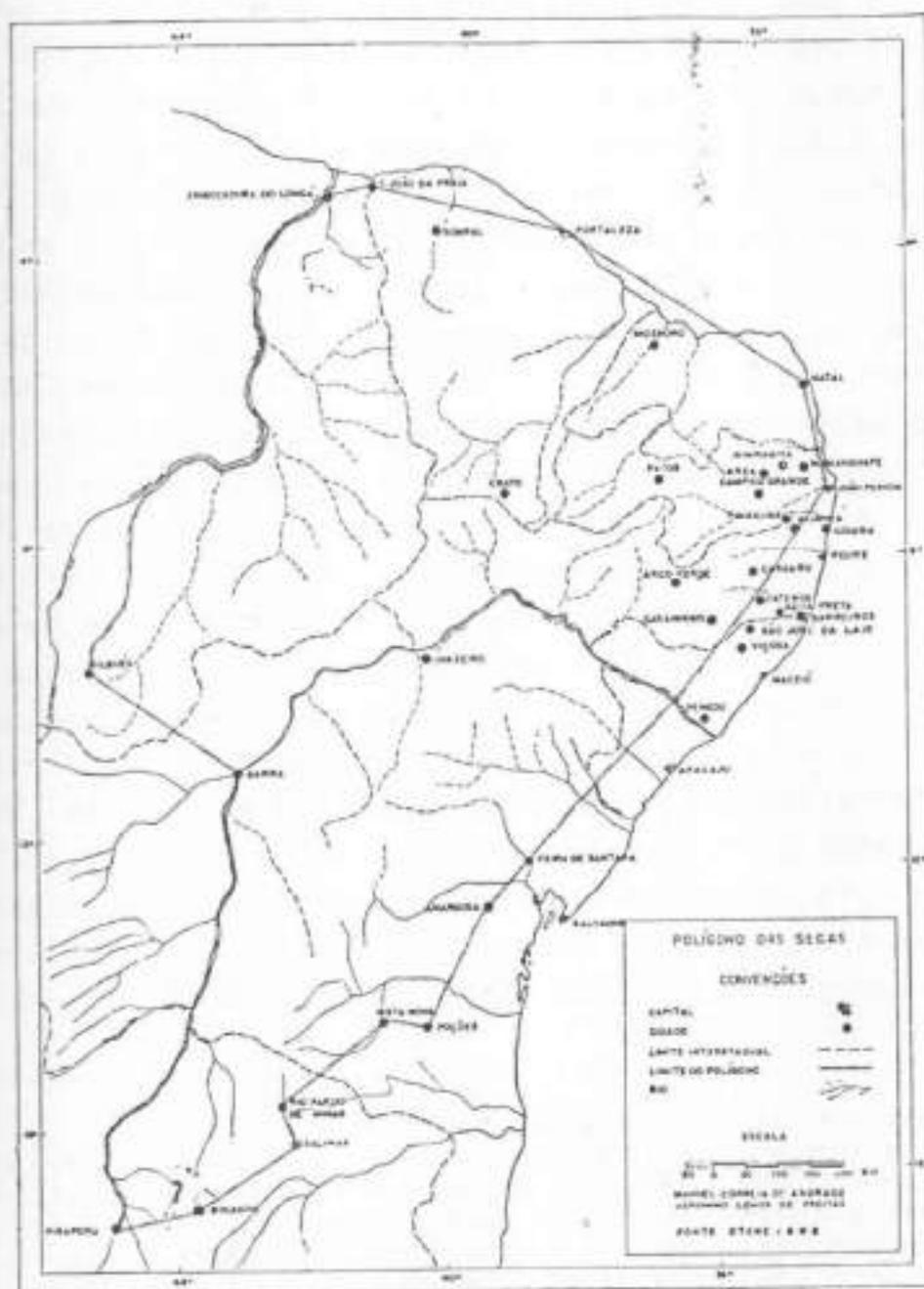


FIGURA 2 - Polígono das Secas.

O Sertão caracteriza-se por um clima quente, semi-árido e sujeito a secas periódicas, que matam a vegetação, destroçam os animais e contribuem para a migração humana¹⁸. As chuvas são concentradas apenas nos primeiros meses do ano - de janeiro a junho - e a região é recoberta por uma vegetação de caatinga de densidade e porte variáveis.

Nessa região, muito vasta, encontramos uma série de espaços diferenciados, o que é expresso tanto pelas condições naturais, como pelas formas de atividades humanas. Nas áreas mais favoráveis são desenvolvidas culturas de mandioca, feijão, fava, milho e algodão. O algodão arbóreo, de variedades diversas, é largamente cultivado em quase todo o Sertão e constitui a agricultura comercial típica dos grandes, pequenos e médios proprietários. Devido, porém, às condições de clima e natureza do solo, não muito favoráveis à agricultura, as maiores áreas do Sertão são ocupadas pelo gado bovino e caprino, que é criado solto, sem que se faça seleção racial nem arraçoamento. Aos animais cabe fazer longas caminhadas à procura de água e pastagens nos meses de estio. Quando podem, costumam os vaqueiros fazer migrações do gado para as serras, para as margens dos grandes açudes ou do Rio São Francisco, ou para outras áreas que estejam molhadas, a fim de aguardar a volta da chuva aos seus campos. O problema da seca, que flagela periodicamente o Sertão, constitui a preocupação constante do sertanejo, já que desde os tempos coloniais ela vem se repetindo, com maior ou menor intensidade, mas sempre com uma periodicidade impressionante.

O que queremos, a partir dessas observações, é destacar a importância do fator físico dentro do processo histórico fortalezense. O fato de que 94,8% do Ceará encontram-se dentro do Polígono das Secas não pode ser ignorado quando

¹⁸ A seca, cujas verdadeiras causas são até hoje desconhecidas pela ciência, é definida por Raimundo Girão como a "ausência total ou parcial e não raro a má distribuição, nas diversas zonas e no devido tempo, das quedas pluviométricas, dando como consequência a escassez d'água, a carência de alimentação dos animais e do homem, crestadas as pastagens, a vegetação desprovida de folhagens, parecendo morta". (1962:80)

se trata de explorar a história da capital cearense, uma vez que daí decorrem inúmeras conseqüências, tanto para a vida sócio-econômica e política do Estado como um todo, como para a da capital em particular.

É preciso esclarecer que não pretendemos privilegiar um andamento metodológico que, partindo do físico, explique o econômico e o político; parece-nos, contudo, que os aspectos físicos não podem ser esquecidos, uma vez que do entrelaçamento e da interação de todos esses fatores — físico, econômico, político e social — é que resulta o processo histórico em sua totalidade.

Como no Sertão as áreas úmidas mais favoráveis à atividade agrícola constituem apenas uma pequena percentagem da superfície total, ao mesmo tempo que oferece boas pastagens para o gado, é bastante compreensível que desde o início da penetração e conquista do hinterland cearense, a pecuária extensiva houvesse aí se estabelecido como atividade predominante. Na realidade, foram os criadores de gado os primeiros povoadores do interior cearense, tendo sido a pecuária a razão de ser da conquista e do povoamento dessa região.

Desde o início do século XVIII, movimentos populacionais mais partidos de Salvador e Olinda comandaram a penetração do sertão cearense, motivados pela necessidade de encontrar terras onde se fizesse a criação do gado, indispensável ao fornecimento de animais de trabalho — bois e cavalos — aos engenhos pernambucanos, e ao abastecimento dos centros urbanos em desenvolvimento.

Assim, desde o começo, a ocupação e exploração do sertão cearense foram subordinadas aos interesses e conveniências do capitalismo mercantil que se esboçava no Nordeste açucareiro, especialmente em Pernambuco, o mesmo acontecendo com o sertão norte-rio-grandense e quase todo o paraibano.

Todo o gado cearense, com exceção do que era destinado ao consumo local e da capital, era encaminhado ao mercado de Olinda e posteriormente ao de Recife. Crateús, Tauá, Iguatu e Icó funcionavam como pontos de convergência e passagem do gado, em sua caminhada para o mercado consumidor.

(FIGURA 3). Essa rota, bem como a chamada Estrada Nova das Boiadas que passava por Sobral e Quixeramobim (menos freqüentada pela escassez da pastagem e a deficiência e má qualidade das aguadas), encurtando distâncias e desviando o trânsito do litoral para o sertão, concorreu grandemente para o isolamento em que durante muito tempo se manteve Fortaleza, por onde passava o velho caminho que, beirando o mar, unia Camocim ao Recife. Aliás, foi exatamente em função da criação e do comércio do gado, que os primeiros centros urbanos surgiram e floresceram no interior do Ceará, no decorrer do século XVIII, considerado o século de ouro da pecuária cearense. Como explica Capistrano de Abreu em seu livro Capítulos de História Colonial



FIGURA 3 - Caminhos do gado para Olinda e Recife.

Por maior cuidado na condução das boiadas, transviavam-se algumas reses, outras por fracas ficavam incapazes de continuar a marcha. Contando com isso alguns moradores se estabeleceram nos caminhos e por pouco preço compravam este gado depreciado que mais tarde cediam em boas condições. Além disso, faziam uma pequena lavoura, cujas sobras vendiam aos transeuntes; alguns, graças aos conhecimentos locais, melhoraram e encurtaram as estradas, fizeram açudes, plantaram cana. (apud R. GIRÃO, 1945: 144-45)

Ao redor desses entrepostos geralmente aglomeravam-se habitações, que com o tempo se constituíram em vilarejos, e finalmente em cidades.

No século XVIII, tanto nos vilarejos como nas fazendas de gado, a agricultura era praticada ao lado da pecuária, sem nunca porém, atingir proporções consideráveis. Na verdade, a lavoura nada mais servia que para atender supletivamente a subsistência dos que nela se ocupavam. Toda a vida das fazendas girava em torno do gado, que vendido para as capitâneas vizinhas voltava transformado em panos e armarinhos de procedência portuguesa, e algumas vezes em escravos.

Porém, devido a distância do mercado consumidor, o gado fazia longas caminhadas a pé, razão por que chegava magro à Olinda, ao mesmo tempo que pagava maiores preços pelo transporte que o paraibano e o norte-riograndense.

As dificuldades e prejuízos decorrentes das compridas caminhadas forçaram os cearenses, ainda antes de 1740, a preferir exportar suas reses já abatidas, transformadas em mentas de carne seca, conservadas pelo sal e capazes de resistir, sem deterioração, a longas viagens. Para a salga eram utilizadas as salinas naturais de Aracati, na foz do Jaguaribe, para onde eram transportadas as reses a carnear. Novas "oficinas" logo surgiram na foz do Acaraú e do Coreaú, além de outras fora do Ceará.

A conjugação de vários elementos requeridos pela indústria: o sal, em depósitos naturais, o vento para a secagem e a proximidade do mar, facilitando o embarque do produto, contribuíram de tal forma para o êxito dessas "oficinas", que pelo resto do século a exportação da chamada "carne do

Ceará", constituiu o principal e quase exclusivo comércio da Capitania.

A Vila de Santa Cruz do Aracati, criada a 11 de abril de 1747, veio a tornar-se o mais movimentado e rico empório de transações da Capitania. Por essa época, a indústria de carne seca aí instalada consumia de 20 a 25 mil bois anualmente.

Bastante significativa é a exposição feita em 1787 pelos vereadores da Câmara da vila ao rei, a fim de solicitarem mais território ao seu termo, onde além de exaltarem as qualidades da vila chegam a manifestar aspirações de transformá-la em capital do Ceará:

Todos sabem que o Aracaty he hum porto mercante de consideração, que o seu comércio tem promovido, e promove cada dia a povoação de tal sorte que hoje se contão na villa e seus subúrbios perto de quinhentos fogos; duas mil pessoas de comunhão; cinco ruas publicas; trezentas cazas que a ornão, e fazem hum aspecto publico, por serem as mais delas de sobrado; e mais de setenta lojas de mercadores mais a occorrença da gente maritima, e de todos os sertões desta Capitania, e ainda do Piauhy e do Rio Grande (...) sendo estas razões, que tem constituído a esta villa a mais populosa, e a de melhor civilidade assim no asseio publico como no culto Divino, de tal sorte que pella sua opulencia, formosura, e boa civilidade se faz digna de ser a Capital. (apud R. GIRÃO, 1947: 156-57)

Não só Aracati, como as atuais cidades de Acaraú (antiga Oficina), Granja e Camocim, entre outras, tiveram sua origem nas oficinas de charqueada do século XVIII. Também a vila do Icó teve seu crescimento diretamente ligado às charqueadas, uma vez que funcionava como centro de distribuição para o interior dos artigos de importação que entravam pelo porto do Aracati.

Fortaleza, por outro lado, continuava vegetando, limitada a exercer suas funções administrativas, subordinada ao Governo Geral do Recife, sem que pudesse dispor de uma base econômica mais sólida que impulsionasse seu desenvolvimen-

to urbano.

Assim é que ao final do século, em 1785, quando as oficinas de charqueada encontravam-se no auge de sua produtividade, a vila de Fortaleza, mesmo na qualidade de capital, não dispunha sequer de um prédio próprio onde funcionasse sua casa de Câmara e Cadeia, o que acontecia, diga-se de passagem, com a maior parte das vilas cearenses.

Ainda em 1799, mais para o final do século, quando finalmente a Capitania do Ceará é separada de Pernambuco, enquanto Aracati apresentava — segundo a opinião do 1º Governador do Ceará, Bernardo de Vasconcelos — um aspecto "assaz recomendável (...) uma agradável e regular arquitetura nas suas casas", cujos donos em grande número possuíam avultados cabedais, Fortaleza pareceu-lhe "um montão de areia profunda, apresentando dos lados pequenas casas térreas", onde havia falta absoluta de todas as coisas de primeira necessidade, e a riqueza estava concentrada nas mãos de dois ou três dos seus moradores considerados ricos "por possuírem 25 ou 30 mil cruzados, dos quais parte consiste em algumas roças de mandioca, outra muito tênue em dinheiro e o resto em dívidas, umas pouco seguras e outras dependentes ainda das decisões de leis e opiniões forenses." (apud R. GIRÃO, 1962:152)

Essa descrição permite-nos imaginar que a vila de Fortaleza manteve-se praticamente estagnada no decorrer do século XVIII, apresentando ao final do século aspecto semelhante ao que mostrava quando de sua fundação em 1726, como podemos observar na FIGURA 4, que representa a primeira planta da cidade.

É necessário esclarecer, que ao destacarmos a importância de Aracati, em relação à estagnação de Fortaleza, estamos atribuindo à primeira uma importância e valor que só tem sentido em termos puramente locais. Em relação às vilas de Pernambuco, a quem todo o Nordeste estava subordinado, as vilas cearenses não passavam de povoados insignificantes. Assim, enquanto em 1787 Aracati — a maior e mais progressista vila de todo o Ceará — gabava-se de possuir 2.000 habitantes

e 300 casas (apud R. GIRÃO, 1947:156), desde 1654, mais de um século antes, quando os holandeses foram expulsos do Brasil, já contava Recife com cerca de 8.000 habitantes e 2.000 casas (P. SINGER, 1968:273).

A importância assumida por Aracati deve ser entendida, portanto, apenas em termos locais, uma vez que no século XVIII, o Ceará não passava de uma Capitania de "segurança individual vacilante, comércio limitadíssimo, indústria insignificante, riqueza pública e individual escassa, sertões inóvios, justiça sem valor, despotismo dos governadores exerci-



A PRIMEIRA PLANTA DE FORTALEZA

Planta da Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção da Capitania do Ceará Grande sob S. Mag^o que Deus guarde os annos de 1726 (p. 77).
 Note-se a «Casa dos Padres da Companhia», junto ao rio de Japeú.
 (N. 318. Lisboa)

FIGURA 4 - "A primeira planta de Fortaleza" - 1726.

do sem contestação, nenhuma instrução civil e pouquíssima doutrina religiosa", como diz Raimundo Girão, citando Alencar Araripe (R. GIRÃO, 1962:150).

Aqui caberia uma indagação: Por que motivo os centros urbanos cearenses, e especialmente a capital, cresceram tão pouco no século XVIII?

Uma vez que a debilidade do crescimento urbano é em grande parte decorrente de um fraco desenvolvimento da infra-estrutura econômica, caberia aqui uma nova pergunta: Por que a infra-estrutura cearense - as charqueadas - apesar da euforia reinante na época desenvolveu-se tão pouco em relação a Pernambuco, no período em questão?

Acreditamos poder destacar pelo menos duas razões, entre outras, que explicariam esse fato.

A primeira delas seria a dependência político-econômica em que se encontrava o Ceará com relação a Pernambuco, e a segunda, em parte decorrente da primeira, seria a contraposição entre a produção pernambucana de cana-de-açúcar, cujo valor se realizava externamente, e a produção de valor das charqueadas cearenses, cuja realização era de caráter interno.

Para avaliarmos o peso do primeiro desses fatores, basta conhecermos o teor de uma carta feita em 1784 por Coutinho de Montauri, governador recém-nomeado para a Capitania do Ceará, ao Ministro Melo e Castro:

Como poderá governar um desgraçado Governador, que vem a este País [Ceará] quase manietado pela subordinação em que se acha a Pernambuco, de onde a cada passo experimenta e se sente cada vez mais ligado, e por isso menos afouto a providenciar para poder mudar para melhor o sem blante feio em que esta Capitania se acha? (apud R. GIRÃO, 1947:123)

Quanto aos aspectos econômicos da dependência a Pernambuco, podem ser avaliados pela reconstituição do roteiro seguido pelos comerciantes cearenses, nas transações de gado com os comerciantes pernambucanos. Por terra iam os cavalos

e bois às feiras pernambucanas, enquanto por mar eram enviados os produtos das charqueadas armazenados no Aracati, depois de paciente espera por monções favoráveis. Por via marítima vinham os artigos e panos, que em troca do gado e do charque, abasteciam as lojas dos comerciantes cearenses.

Ora, como os artigos e panos vindos de Recife, eram na realidade de procedência européia, a intermediação de Pernambuco apenas contribuía para o encarecimento dos preços dos produtos. Esse processo de encarecimento, porém, prejudicava seriamente apenas ao consumidor, uma vez que os comerciantes cearenses, da mesma forma que os do Recife, incluíam nas vendas os seus lucros certos.

Assim, a dependência econômica do Ceará a Pernambuco era de interesse, não só da burguesia pernambucana, como também da própria burguesia cearense, a quem pouco importava o crescimento da economia cearense como um todo. Contribuí, pois, a situação de dependência, desde o início, para a desigualdade da distribuição da renda, o que se constitui, sem dúvida, num dos principais fatores para o desequilíbrio do desenvolvimento urbano de qualquer região.

Quanto à segunda causa apontada para explicar o fraco desenvolvimento econômico e urbano do Ceará no século XVIII, prende-se, como vimos, à contraposição entre a produção de valor da economia pernambucana - baseada na cana-de-açúcar - cuja realização era de caráter externo e a produção de valor da economia cearense - baseada na pecuária - cuja realização era de caráter interno.

Para termos idéia da importância desse fenômeno, basta estabelecermos uma comparação entre a situação do Ceará com relação a Pernambuco no século XVIII, com a própria situação de Pernambuco em relação ao Sudeste do país no século XIX. Como bem explica Francisco de OLIVEIRA (1978:73-74), no século XIX, a política econômica do café, cujo valor se realizava externamente, colocou São Paulo, e o Sudeste de um modo geral, em posição proeminente em relação a Pernambuco e a outras regiões, que produziam mercadorias de realização interna.

Guardadas as devidas proporções, parece-nos poder identificar, um século antes, a ocorrência do mesmo tipo de fenômeno, como responsável pela proeminência de Pernambuco em relação ao Ceará, e ao resto do Nordeste de um modo geral.

Aliás, como diz Paul SINGER (1968:278), desde os meados do século XVIII, Recife começa a assumir o papel de capital regional do Nordeste. Essa situação permaneceu praticamente inalterada até o final do século, quando alguns acontecimentos de natureza política e econômica vieram modificar a situação existente. Esses acontecimentos foram:

1. a extinção da indústria de charque cearense, motivada:
 - a) pela introdução, a partir de 1780, da indústria do charque no Rio Grande do Sul, favorecida em relação ao Ceará, pela proximidade da região das minas, para onde se deslocara o eixo da economia brasileira no século XVIII. Depois de algum tempo, e até hoje, o mercado consumidor brasileiro passou a ser abastecido pelo charque do Rio Grande do Sul;
 - b) pela seca de 1790-93 (popularmente conhecida como seca grande ou a comprida), que praticamente destruiu todo o gado cearense;
 - c) pela nova lei de tributação executada a partir de 1801 pela Real Fazenda, estabelecendo o pagamento de impostos por cada cabeça de gado vacum que se exportasse ou consumisse na Capitania, o que praticamente impossibilitou a restauração do comércio de carnes cearense.
2. a supressão da dependência política de Pernambuco, pela separação, decretada por carta régia de D. Maria I em 1799, das capitanias do Ceará e Paraíba, do Governo Geral de Pernambuco.

A conjugação de todos esses fatores propiciou a exclusão do Ceará dessa forma de dependência capitalista-comercial intra-regional, e ao mesmo tempo o seu lançamento em

um novo tipo de dependência, essa de caráter externo, em relação à Inglaterra.

Simultaneamente, no plano espacial, ao encerramento de uma fase de urbanização débil e fraca, associada a uma situação de dependência intra-regional, corresponde o surgimento de uma nova etapa, mais dinâmica, dentro do processo de urbanização de Fortaleza.

4.1.3 - Dependência capitalista-comercial externa (1799-1920)

Denominamos fase de dependência capitalista-comercial externa, ao período que vai de 1799, ano da separação da Capitania do Ceará da de Pernambuco (o que dará origem ao comércio direto com Lisboa e a Inglaterra, a partir de 1808), até as primeiras décadas deste século quando o Ceará se desvincula, pouco a pouco, duma divisão de trabalho internacional, na qual se mantivera por mais de um século, para se inserir paulatinamente numa nova divisão de trabalho nacional.

Com a derrocada do comércio de exportação de carnes e o encerramento definitivo do ciclo das charqueadas, a economia cearense sofre uma completa redefinição, pela entrada em cena de outro ator: o algodão.

Em consequência da Revolução Industrial, e principalmente da importância adquirida pela indústria têxtil na economia inglesa, a demanda mundial de algodão começa a crescer intensamente.

O Nordeste semi-árido é ecologicamente propício à produção de algodão, ali conhecido e utilizado desde os primórdios da colonização, como matéria-prima da indústria caseira de rendas, panos grosseiros e redes de dormir.

Em resposta à demanda internacional, todo o Nordeste não-açucareiro, do Maranhão à Bahia, converte-se num vasto algodão, destacando-se nesse processo, o Maranhão e o Ceará. Podemos dizer que no Ceará tem início o ciclo do algodão, que atinge seu auge no período da Guerra de Secessão norte-ameri

cana (1860-64) e se prolonga até hoje, constituindo-se a cultura do algodão, ao lado da pecuária, na principal atividade econômica do Ceará. Como diz Francisco de Oliveira:

O Ceará era antes da entrada do Nordeste na divisão internacional do trabalho pela via da produção do algodão, um vasto e subpovoado curral de gado. (...) O algodão reunir-se-á com a pecuária e a carnaúba para transformar o Ceará num vasto algodoeal segmentado em milhares de pequenas plantações, e a imbricação latifúndio-miúfúndio, comerciante-fazendeiro, fazendeiro-exportador, não ocorreu em nenhum outro lugar do Nordeste com maior profundidade que ali. (F. OLIVEIRA, 1978:55-56)

Inicialmente cultivado apenas para atender às necessidades domésticas, o algodão cearense teve sua produção rapidamente incrementada, e já em 1821 o valor do algodão exportado para Lisboa ultrapassava de muito o valor da exportação de produtos derivados da pecuária, até então a principal atividade econômica da Capitania¹⁹. Nesse ano saíram do Ceará para Lisboa seis navios transportando:

21 arrobas de algodão a ...	6\$000	127:377\$000
2.878 couros salgados a	1\$600	4:604\$000
2.523 meios de sola e 21.617		
vaquetas a	1\$400	24:140\$000 ²⁰

o que bem demonstra a importância do algodão, em relação à pecuária, para a economia da Capitania.

Por todo o século XIX, o Ceará manterá relações comerciais muito mais significativas com o exterior (Lisboa e Inglaterra), que com outras regiões do próprio país como vinha ocorrendo até então (especialmente com Pernambuco), em função da atividade pecuária.

¹⁹ Em Pernambuco o valor do algodão exportado superou o do açúcar em 1805.

²⁰ STUART, Barão de, Geografia do Ceará, 1924:300, apud R. GIRÃO 1947:202.

Nesse processo de transferência da rede de relações de dependência, do interior para o exterior do país, temos de assinalar o aparecimento de dois elementos da maior importância para a compreensão da análise que estamos empreendendo: de um lado, os grandes trustes internacionais, ingleses e norte-americanos, que controlam a circulação e a realização internacional do valor do algodão; e de outro lado, os fazendeiros cearenses, especialmente os grandes, transformados em intermediários comerciais e financeiros, entre os produtores (os meeiros) e os exportadores de algodão.²¹

Esses dois representantes da burguesia financeira e latifundiária foram os grandes beneficiários da estrutura de produção algodoeira, os primeiros no plano externo e os últimos no plano interno. No plano interno, foram exatamente esses fazendeiros intermediários, que se constituíram na base da nova classe dominante, que surgiu desde então nas áreas urbanas da Capitania, por onde se dava a comercialização e exportação do algodão.

Desde dezembro de 1799, ficara decidido por edital publicado pela Junta da Fazenda do Ceará, subordinada à Fazenda Real, que "somente pelos portos de Jaguaribe (Aracati), Mucuripe (Fortaleza), Acaracu ou Itapagé e Camucim" se poderia exportar o algodão cearense (R. GIRÃO, 1947:209-10).

Dentre esses portos, os mais importantes em volume de comércio eram os dois primeiros, sendo o de Aracati superior ao de Fortaleza. As posições ocupadas por Aracati e Fortaleza, dentro do quadro da evolução urbana cearense, podem ser avaliadas através da exposição feita pelo ouvidor Rodrigues de Carvalho, em sua Descrição Geográfica Abreviada da Capitania, elaborada na segunda década do século XIX.

Referindo-se às 17 vilas do Ceará, pois não havia então nenhuma cidade, acentua, ainda por essa época, a impor-

²¹ Todo o mecanismo de produção, venda e apropriação do valor do algodão, está bem analisado por Francisco de Oliveira em seu livro Elegia para uma Religião, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

tância econômica da bacia jaguaribana, berço do povoamento do território cearense. A casa de sobrado, privativa do extrato mais elevado da classe burguesa, é utilizada como elemento indicador do grau de importância atingido por cada vila. Assim, enquanto Fortaleza não contava com nenhuma, e em Sobral estava por levantar-se a segunda, Aracati e Icó contavam com muitas delas.

Segundo a Descrição, Aracati ainda era a mais opulenta, de maior população dentro da parte urbana, devido a ser ponto de embarque das produções de algodão e solas do seu termo, das vilas de Russas, Campo Maior, (Quixeramobim), Icó e todo Jaguaribe, e da vila de Monte-Mor-o-Novo (Baturité), em parte.

Enquanto isso, Fortaleza era citada como uma vila pobre, de comércio pouco avultado, negociando apenas com as imediações do termo até a serra de Uruburetama, parte do termo de Aquiraz, e parte do termo da vila de Monte-Mor-o-Novo (Baturité). A inexpressividade urbana da capital é ainda acentuada na Descrição, pela referência ao solo de areia solta, aos altos preços do tijolo, cal e madeira, tudo concorrendo para tornar dispendiosas as edificações. Não havia cadeia e a casa de Câmara estava arruinada. Assim, até a segunda década do século XIX, Fortaleza ocupava posição inferior à de Aracati. (R. CARVALHO, apud R. GIRÃO, 1947:240-43)

Porém a partir de 1866, ano que marca o início do período conhecido como a "idade de ouro" de Fortaleza, o porto da capital embora funcionando em condições precárias conhece seu maior movimento, quando em consequência da brecha aberta no abastecimento internacional pela guerra civil norte-americana, o algodão cearense atinge os maiores preços até então alcançados.

Por essa época, o porto de Aracati, de bacia pouco profunda e entrada tomada pela areia, tornava-se inviável para os primeiros "navios-galeras" ingleses, um misto de navio a vela e vapor, fretando cargas de algodão cada vez maiores.

Face a impossibilidade da administração pública ara

catiense resolver o problema, impunha-se a necessidade do deslocamento de seu movimento portuário para o porto de Fortaleza, de bacia hidráulica mais profunda e extensa.

Desde então, Fortaleza, reunindo a seu favor as vantagens de uma bacia portuária mais adequada e a condição de centro administrativo da Província (criada com a independência do Brasil), ultrapassa Aracati em importância comercial, assumindo definitivamente a liderança político-econômica das cidades cearenses. Para isso muito contribuíram, também, as ligações de Fortaleza com as principais cidades da Província, através da estrada de ferro, que trazia todo o algodão da zona interiorana para ser embarcado no porto da capital, gerando desde então uma rede de relações de dependência dessas cidades em relação à Fortaleza.²²

Quanto a Aracati, além da supressão de sua Alfândega em 1851, e da construção da Estrada de Ferro de Baturité em 1872, contribuiu definitivamente para o seu declínio a construção da estrada de rodagem de Crato a Mossoró, para onde iam os gêneros de quase toda a ribeira do Jaguaribe, e vinham mercadorias, sem pagamento de direitos às repartições do Aracati.

Dentro do novo contexto político-econômico, a capital cearense encontrou pela primeira vez condições favoráveis a um crescimento urbano mais rápido, o que pode facilmente ser constatado, no plano administrativo, pela grande lista de serviços urbanos que passaram a ser oferecidos ao público desde então e, no plano físico, pelo grande crescimento demográfico que marcou o período, acompanhado pela ampliação da rede viária e do volume de edificações que passaram a compor a área urbana de Fortaleza.

Realmente, entre o começo e o final do século XIX, Fortaleza sofreu transformações notáveis. Se observarmos o mapa traça-

²² Para um estudo mais aprofundado a respeito do processo de hegemonia de Fortaleza, ver LEMENHE, Maria Auxiliadora, Expansão e Hegemonia Urbana: o Caso de Fortaleza, Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Desenvolvimento, Fortaleza, 1983.

do pelo engenheiro português José da Silva Paulet (trazido ao Ceará pelo governador Manuel Inácio de Sampaio e por ele encarregado de organizar o espaço urbano da capital), resultante de levantamento da vila de Fortaleza no ano de 1812 (FIGURA 5), poderemos compreender melhor as palavras do inglês Henry Koster, que visitando Fortaleza dois anos antes, a ela referiu-se como

a capitalzinha da Colônia, que vivia a sonhar com as honras de cidade, sem olhar-se a si de tão pequena e atrasada, aquela mesma vilazinha em formato quadrangular, de quatro ruas querendo sair, sem coragem, da indefectível praça ou largo da matriz e do pelourinho, edificada em cima das areias escaldando os seus ralos 1.200 habitantes. (apud R. GIRÃO, 1947:237-38)

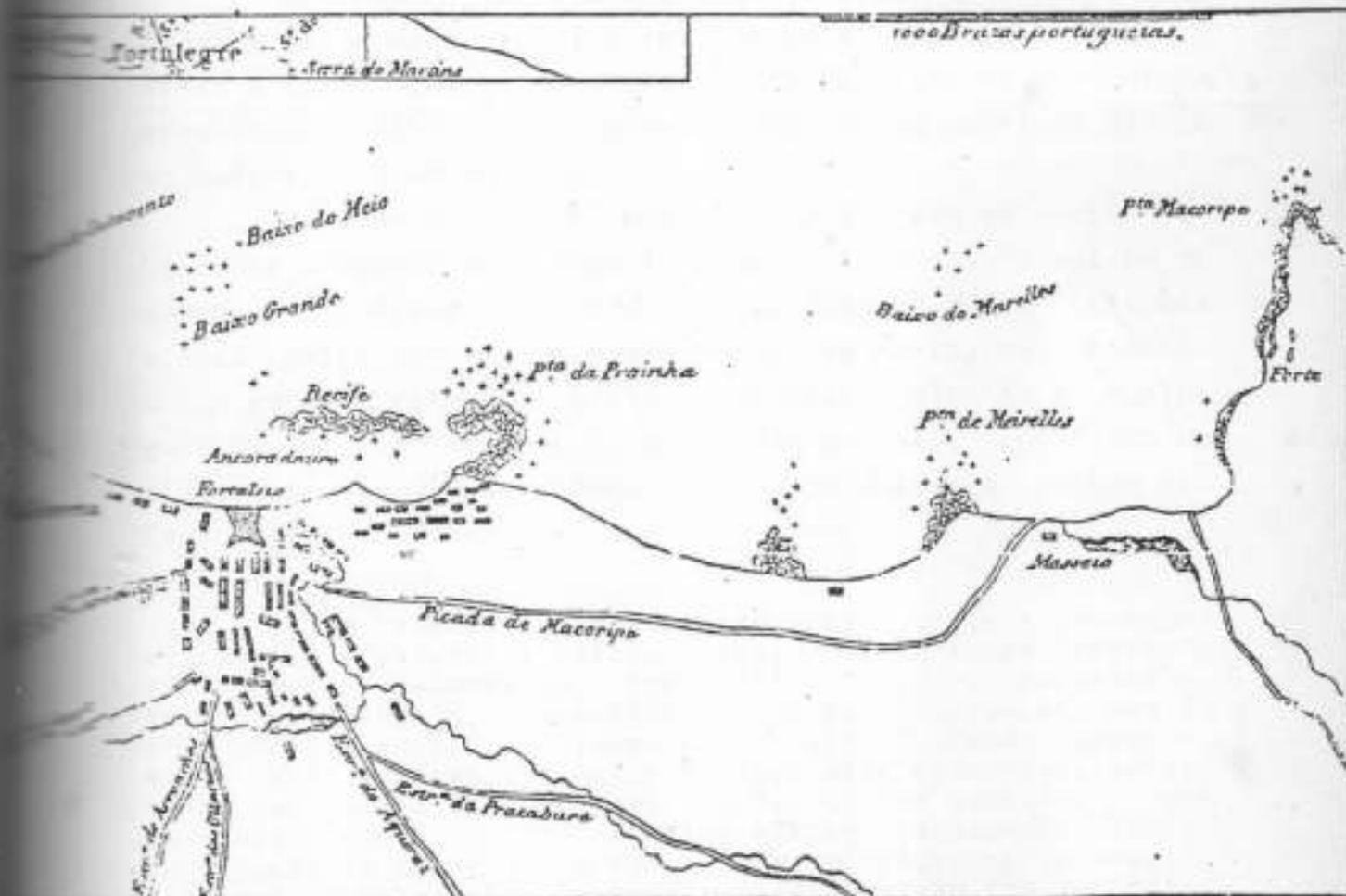


FIGURA 5 - Levantamento da Vila de N. S. da Assunção, realizado pelo engenheiro José da Silva Paulet - 1812.

Realmente, se observarmos o aspecto do pequeno núcleo, de edificações irregulares e vielas tortas, de traçado orgânico tipicamente português, em muito pouco diferente do aspecto original apresentado pela vila quando de sua fundação há oitenta e seis anos (v. FIGURA 4, p. 73), seremos obrigados a concordar que Koster tinha razão em suas afirmações.

Na verdade, as únicas modificações ocorridas nesse período foram: uma ligeira expansão das edificações ao longo da margem direita do Pajeú, uma nova aglomeração de edificações à direita do núcleo original, entre a praia e a atual avenida Pessoa Anta, e finalmente, a definição de uma rede de estradas e picadas de acesso a pontos de interesse externo, formando um sistema de traçado radial ao núcleo, mantido em suas linhas básicas até hoje.

Contudo, o próprio fato de tal "vilazinha" ter sido objeto, aliás pela primeira vez, de um estudo urbanístico visando a elaboração de diretrizes para sua reforma e futuro crescimento, já pode ser interpretado como um sinal de que as coisas estavam mudando.

O Plano de Paulet, propondo um traçado em xadrês²³, bastante adequado à topografia plana e levemente ondulada do terreno, foi desde então adotado, resultando daí o sistema viário básico ainda hoje prevalecente em Fortaleza, constituído de ruas estreitas cortando-se ortogonalmente a curtos espaços, nos sentidos norte-sul a leste-oeste, combinado ao sistema radial acima citado, de vias de acesso a pontos externos à área urbana.

²³ O traçado em xadrês é de origem grega e prende-se claramente a objetivos colonizadores ou de expansão urbana. Foram os gregos helenísticos (séc. III a I a.C.), colonizadores por excelência, os primeiros a se preocuparem em dar às suas cidades um traçado geométrico racional. Esse traçado, muito utilizado nas cidades renascentistas européias, inspiradas nos modelos da Antiguidade, foi também adotado, com bastante freqüência, nas colônias hispano-americanas. Certamente podemos dizer que a escolha desse traçado para Fortaleza por um engenheiro português, comprometido com as idéias urbanísticas mais em voga na Metrópole por essa época, foi muito mais o fruto de uma situação de dependência cultural, que o resultado de quaisquer necessidades de ordem ecológica ou topográfica.

Dessa época em diante, sob o impulso da economia de exportação algodoeira, Fortaleza entrou em fase de crescimento rápido, principalmente se considerarmos o ritmo lento em que vinha se desenvolvendo até então.

Assim, já em 1823, um ano após a Independência do Brasil, Fortaleza foi elevada à categoria de cidade e sede da Província, embora contasse com uma população ainda muito reduzida. Apesar de não dispormos de dados populacionais relativos a 1823, podemos deduzir que esse número era pequeno, pela observação do quadro abaixo, que nos permite avaliar o crescimento demográfico de Fortaleza desde o início do século XIX, até o início do século XX.

QUADRO 3 - Populações de Fortaleza e do Ceará, durante o período de dependência capitalista-comercial externa: 1799-1920.

Ano	População de Fortaleza	População do Ceará
1799	*	*
1810	1.200 hab.	149.285 hab.
1850	8.890 "	486.208 " (1875)
1863	16.000 "	504.000 " (1860)
1872	21.943 "	721.686 "
1877	26.943 "	952.624 "
1890	35.065 "	805.684 "
1900	50.000 "	849.127 "
1920	78.536 "	1.319.228 "

Fontes: HENRY KOSTER, apud R. GIRÃO, 1947:238;
 R. GIRÃO, 1947:324; 1959:116;
 Censo Nacional de 1872, apud R. GIRÃO, 1962:321;
 J. de CARVALHO, 1969:439;
 FIBGE, Anuário Estatístico do Brasil - 1937.

* Não há dados.

Apesar da imperfeição dos números acima fornecidos, uma vez que não há dados censitários antes de 1872, podemos concluir que no período em questão, Fortaleza teve um cresci

mento demográfico bastante rápido, passando de 1.200 habitantes em 1810, para 78.536 em 1920. Isto significa um crescimento de 6.444% em 110 anos, o que dá uma taxa geométrica de crescimento anual de 3,94%. Nesse mesmo período, o Ceará passou de 149.285 para 1.319.228 habitantes, o que significa um crescimento de 783,7%, com uma taxa geométrica anual de 2,04%, bem inferior, portanto, ao crescimento observado em Fortaleza.

Aliás, em grande parte esse incremento populacional da capital deveu-se às migrações rurais, provocadas pelas grandes secas do período, como as de 1824-25, 1845, 1877-79 (responsável pela migração forçada de mais de 50.000 cearenses para o Amazonas e para o Sul do país), 1888-89 e 1915, essa última causadora da morte de aproximadamente 30.000 pessoas e migração de cerca de 40.000 cearenses, segundo nos informa Raimundo GIRÃO em sua Pequena História do Ceará (1962:210-263).

Com o crescimento populacional e a dinamização da vida econômica da capital, através do movimento de exportação de algodão, surgiram os primeiros serviços e edificações públicos e administrativos, necessários ao atendimento da crescente população, que obviamente contribuíram para a caracterização e expansão do meio urbano. Entre esses destacamos:

- 1812-20
- . elaboração das primeiras normas de organização do espaço urbano de Fortaleza, pelo engenheiro português Antônio José da Silva Paulet.
 - . instalação da Alfândega de Fortaleza, em prédio construído na área da atual Praça Almirante Saldanha.
 - . instituição do correio terrestre regular, com a primeira agência em Fortaleza.
 - . construção de novo prédio para o Mercado Municipal, na vizinhança da segunda residência dos governadores.

Esses quatro serviços foram instalados na gestão do governador Manuel Inácio de Sampaio.

- 1812-25 (?) . construção da Fortaleza de N.S. da Assunção, no mesmo local do antigo forte de Schoonenborch, pelo engenheiro Antônio José da Silva Paulet.
- 1824 . fundação do primeiro jornal de Fortaleza, o Diário do Ceará, dirigido pelo Padre Mororó. Muitos outros jornais foram fundados em Fortaleza até o início do século XX. Entre eles, o Cearense (1846), o Gazeta do Norte (1870), o Fraternidade (1872) e o Libertador, representativos das principais facções políticas da época.
- 1835 . fundação do primeiro estabelecimento de crédito do Ceará, o Banco Provincial do Ceará, o segundo no Brasil. O primeiro fora o Banco do Brasil, criado por D. João VI. O Banco Provincial do Ceará, criado pelo governador Padre José Martiniano de Alencar, encerrou suas atividades em 1839.
- 1845 . fundação do Liceu do Ceará.
- 1848 . início da iluminação pública da cidade, a óleo de peixe. Esse tipo de iluminação foi depois substituído pela iluminação a gás carbônico (1867), seguida pela iluminação elétrica (1935).
- 1849 . construção do Cemitério de S. Casemiro, o primeiro da cidade, no local das atuais dependências da Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA.
- 1857 . iniciado o calçamento das ruas de Fortaleza, por calceteiros vindos de Lisboa.
- 1860 . primeira tentativa de construção do porto de Fortaleza - projeto do técnico francês Pierre Berthot - rapidamente deteriorado. Não se sabe ao certo o local escolhido, possivelmente, segundo Mozart Soriano ADERALDO (1974:42), na Praia do Meireles nas proximidades do Ideal Clube, o que pode ser deduzido dos restos de uma ponte, que podiam ser vistos até pouco tempo.

- 1861 . instalação da Santa Casa de Misericórdia.
- 1864 . instalação do Seminário da Prainha, do Colégio da Imaculada Conceição e da Escola de Aprendizes Marinheiros, nenhum deles onde atualmente se acham.
- 1866 . criação de uma linha de navios a vapor ligando Fortaleza diretamente com a capital do país e com a Europa.
- 1867 . inauguração da Biblioteca Pública de Fortaleza.
 . início do funcionamento do sistema de canalização d'água, servindo inicialmente ao bairro do Benfica.
- 1871 . inauguração do novo prédio da Assembléia Legislativa, hoje cedido à Academia Cearense de Letras, localizado na Praça Carolina (atual Praça Waldemar Falcão).
- 1873 . inauguração da Estação Central no Campo d'Amélia (atual Praça Castro Carreira) e do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Baturité, a primeira linha de trem saindo de Fortaleza. Esse trecho inicial, implantado no leito da atual Av. Tristão Gonçalves ligando Fortaleza a Parangaba, foi depois estendido às principais cidades do interior, acabando por atingir o Crato a 600km do litoral, em torno de 1926. Tal empreendimento deveu-se à sociedade anônima Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, composta de cinco membros: senador Thomás Pompeu de Sousa Brasil, Gonçalo Batista Vieira (Barão de Aquiraz), Joaquim da Cunha Freire (Barão de Ibiapaba), o comerciante inglês Henrique Brocklehurst, e o engenheiro civil José Pompeu Albuquerque Cavalcante.
- 1875 . elaboração de novo plano urbanístico para Fortaleza, pelo arquiteto pernambucano de ascendência suíça, Adolfo Herbster, inspirado nas alterações feitas à planta de Paris.

- 1880 . inauguração da primeira linha de bonde de burro, que partindo da Praça Carolina (atual Praça Waldemar Falcão) alcançava a leste o porto, e a oeste o matadouro, no atual bairro de Farias Brito.
- . inauguração do 1º plano do Passeio Público, na época o mais importante logradouro público da cidade, feito à imitação do Passeio Público do Rio de Janeiro, de fins do século XVIII, este por sua vez inspirado no Passeio lisboeta de fins do setecentos.
- 1882 . inauguração do Cabo Submarino, estabelecendo comunicações mais rápidas entre Fortaleza e a Europa.
- 1883 . início do funcionamento do Serviço Telefônico de Fortaleza.
- . inauguração da primeira fábrica de tecidos e fiação do Ceará, pela família Pompeu de Sousa Brasil.
- 1884 . instalação da Escola Normal, em prédio especialmente construído para ela na Praça do Patrocínio (atual Praça José de Alencar).
- 1886 . iniciada a construção de novo porto para Fortaleza - projeto de John Hawkshaw, com execução confiada à Sociedade Inglesa "Ceará Harbour Corporation Ltda." - de que resultou no bairro da Prainha, no local conhecido como Poço da Draga, o edifício da Alfândega (concluído em 1891), hoje ocupado pela Caixa Econômica Federal, além de um paredão sem utilidade. Entre 1902 e 1906, em frente ao mesmo edifício, foi empreendida pelo engenheiro cearense Sérgio Sabóia, a montagem do trapiche conhecido como Ponte Metálica.
- 1889 . início do funcionamento das Caixas Postais.
- . instalação da Escola Militar do Ceará.

- 1891 . instalação da Fênix Caixeiral, fundada pelos empregados do comércio de Fortaleza, mais tarde destinada a defender os interesses da classe.
- 1892 . fundação da Padaria Espiritual, um dos mais discutidos movimentos intelectuais do Ceará no século passado.
- 1897 . inauguração do novo prédio do Mercado Público, em estrutura de ferro importada da Europa, depois bipartida e localizada uma parte na Praça dos Pinhões, na Aldeota, e a outra na Praça de São Sebastião, no bairro de Farias Brito.
- 1903 . fundação da Faculdade de Direito.
 . inauguração da Igreja do Pequeno Grande, construída com estrutura de ferro importada da Europa.
- 1907 . o Ceará entra na era do cinema, com a instalação do primeiro animatógrafo, em Fortaleza.
- 1909 . início do ciclo do automóvel, com a importação do primeiro desses veículos para Fortaleza, pela empresa Auto-Transporte Cearense, de Meton de Alencar e Júlio Pinto.
- 1910 . inauguração do Teatro José de Alencar. A estrutura de ferro importada da Escócia, desenhada em estilo eclético, destacando-se o frontispício interno de risco art-nouveau, é uma decorrência da dependência cultural que nos impôs um eclétismo tardio e a utilização de estruturas metálicas em voga na Europa, especialmente na França, desde os meados do século XIX.
- 1914 . início do funcionamento dos bondes elétricos.
- 1917 . inauguração do Cine Majestic, também construído com estrutura de ferro importada da Europa.

A simples leitura da relação acima nos permite perceber claramente a importância da situação de dependência externa, para a posterior evolução da nossa cidade. Essa in-

fluência se faz sentir não só pela invasão de estilos arquitetônicos e planos urbanísticos de origem européia, a nós impostos oficialmente, como de resto a todo o Brasil, sem consideração ou respeito pelos interesses e características locais, mas principalmente pela importação de tecnologia estrangeira (máquinas a vapor, serviços telegráficos, telefônicos e elétricos, automóveis, etc.), que daqui por diante exercerá enorme influência no quadro da evolução urbana, não só cearense, mas brasileira de um modo geral.

Esse fato pode ser explicado facilmente como resultado da condução da gerência dos problemas urbanos brasileiros por uma elite (intelectual, governamental e empresarial), predominantemente oriunda das classes média e alta, que possui uma subcultura própria em que se compartilham valores da classe média ou das classes mais altas dos países ricos e industrializados, especialmente da Europa, no século passado e início deste, e dos Estados Unidos, a partir da II Guerra Mundial.

Um dos maiores exemplos desse fenômeno pode ser dado pelo caso do automóvel que, dadas as imposições partidas de certos setores da burguesia nacional associados com grupos multinacionais interessados, de tal modo incorporou-se ao sistema de vida brasileiro, que praticamente estrangulou todo nosso sistema viário urbano, gerando enormes problemas para as cidades, ao mesmo tempo que sufocou quase integralmente os outros meios de transporte interurbano.

No que diz respeito à expansão urbana de Fortaleza no período de dependência capitalista-comercial externa, ela pode ser bem avaliada se compararmos a descrição de Koster referente ao início do século XIX, atrás reproduzida (v. p. 82), com a de Antônio Bezerra (1895:147-290), elaborada nos últimos anos do século.

Enquanto a primeira se referia a uma "vilazinha" pequena e atrasada de quatro ruas e raros habitantes, a segunda fala de uma cidade dotada de 34 ruas de norte a sul, 27 de leste a oeste, 14 praças, além de inúmeros edifícios, entre os quais: 6 igrejas, 2 bancos, 2 hotéis, 3 restaurantes,

8 cafés, 6 hospedarias, 6 tipografias, 1 litografia, 2 casas de jóias, 3 bilhares, 1 teatro, 4 livrarias, 2 casas de pasto, 14 açougues, 14 padarias e 9 farmácias, além do mercado, colégios, estação ferroviária e edifícios administrativos citados atrás.

Diante desses dados, parece-nos impossível querer questionar a expansão física do meio urbano fortalezense no último século, pelo menos no que diz respeito ao aspecto quantitativo. Resta-nos, porém, questionar a qualidade desse crescimento, o que será feito através de uma análise da organização espacial assumida por esse mesmo meio urbano, no período em questão.

Para a objetivação dessa análise nos serviremos dos levantamentos feitos, em 1859, pelo arquiteto Adolfo Herbster, como base para a elaboração do Plano Diretor de Fortaleza de 1875, e em 1931-32, na administração revolucionária, como base para a organização do Plano Diretor de 1933, de autoria do arquiteto Nestor E. de Figueiredo.

O primeiro levantamento, realizado aproximadamente em meados do século XIX, e o segundo em seguida à Revolução de 30, ou seja, logo após o encerramento do período capitalista-comercial externo (1799-1920), deverão nos dar a conhecer aspectos da organização espacial urbana de Fortaleza nas fases intermediária e final do período em questão.

Comparando-se as referidas plantas (FIGURAS 6, p. 92 e 7, p. 93), observamos alguns pontos importantes, que a seguir procuraremos analisar e relacionar com o fenômeno da dependência. Esses pontos são:

1. a natureza rarefeita do crescimento urbano de Fortaleza.
2. as dimensões relativamente pequenas da área urbana edificada.
3. a desarticulação da malha urbana situada à margem direita do Pajeú, em relação à margem esquerda.
4. o direcionamento do crescimento da cidade para o sertão em detrimento da praia.

1. Ao falarmos na rarefação do crescimento urbano, estamos nos referindo ao fato de Fortaleza ter, até 1932, se expandido por uma área demasiado ampla para a sua população - 78.000 habitantes em 1920 - e seu volume de edificações, criando-se um núcleo central cercado de pequenos aglomerados, separados por grandes vazios intermediários.

Na verdade o crescimento de Fortaleza deu-se, quase que exclusivamente, ao longo dos antigos caminhos radiais de penetração da cidade, ficando as áreas entre eles praticamen

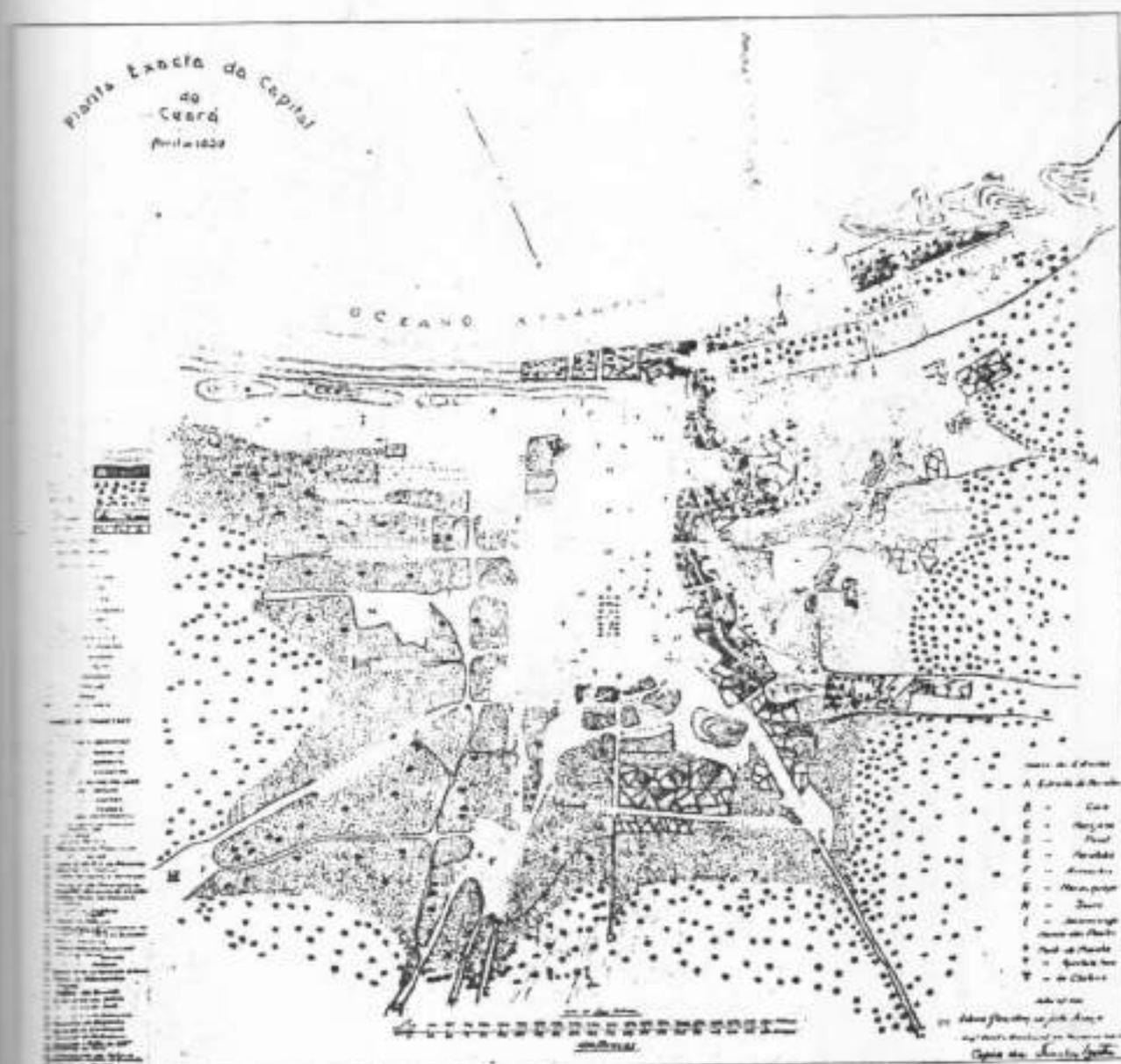


FIGURA 6 - "Planta Exacta da Capital do Ceará". Levantamento elaborado por Adolfo Herbster - 1859.

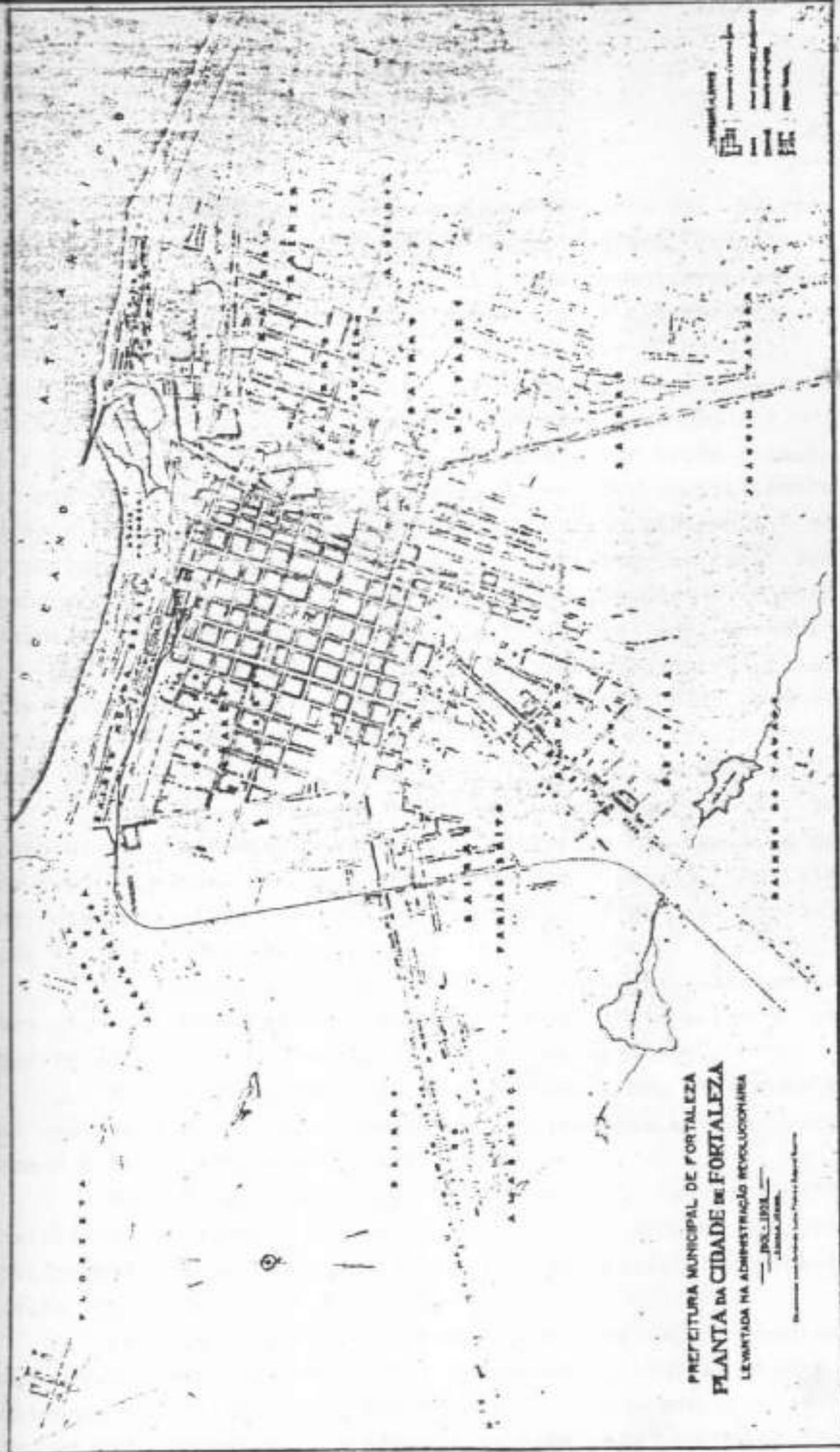


FIGURA 7 - "Planta da cidade de Fortaleza, levantada na administração revolucionária - 1931-1932".

te vazias. Pela FIGURA 7 vemos que grande parte dos bairros hoje existentes - Floresta, Jacaracanga, Benfica, Joaquim Tá vora, Prainha, Aldeota, entre outros - já encontravam-se definidos em 1932, ampliando consideravelmente o perímetro urbano, em relação à situação observada em 1859 (FIGURA 6).

Esta forma de crescimento rarefeito, que ainda hoje caracteriza a cidade de Fortaleza, tem como consequência principal a sobrecarga de todo o sistema básico de infra-estrutura urbana. Assim, o sistema viário, a rede de abastecimento d'água, esgotos e energia elétrica, bem como o sistema de transportes coletivos, entre outros, necessitariam ter sua capacidade de atendimento ampliada muito além dos índices normais de crescimento, o que seria inclusive anti-econômico, uma vez que haveria sempre uma desproporção entre os altos investimentos feitos em termos de expansão, e os baixos índices de demanda dos serviços, resultantes da fraca densidade da população usuária em relação à superfície ocupada.

Como esses serviços nunca são executados antes de comprovada sua rentabilidade, e muitas vezes nem assim, é de se supor que nas primeiras décadas do atual século, Fortaleza fosse uma cidade deficitária no que se refere aos serviços básicos de infra-estrutura.

Aquí caberia uma pergunta: Essa forma de crescimento tem alguma relação com a situação de dependência externa em que se encontrava Fortaleza no período em questão?

A resposta é não. Não há como imputarmos diretamente a uma relação de dependência, um problema que parece ser comum a todo o mundo capitalista.

Essa forma de crescimento extensivo, marcada pela existência de grandes vazios em meio à malha urbana, decorre basicamente de um fenômeno tipicamente capitalista: a especulação imobiliária.

Fortaleza não fugiu à regra geral. Assim, à medida que o núcleo urbano central foi se adensando, foi se evidenciando a insuficiência de espaço para a expansão e crescimento das atividades urbanas básicas de habitação, trabalho, recreação e circulação. Aos poucos a população foi sendo obri

gada a deslocar suas moradias para as áreas periféricas, deixando o núcleo central, natural ponto de encontro da população, para as restantes atividades urbanas.

Acontece que nesse ato de transferência do centro para a periferia urbana, os interesses da população foram, como sempre são nas sociedades capitalistas, precedidos pelos interesses dos especuladores imobiliários.

Estes elementos, saídos da classe média urbana de Fortaleza e de capitais vizinhas como Recife, enriquecidos com o comércio de algodão, apropriaram-se das terras localizadas na periferia urbana, e após as lotearem de acordo com o traçado em xadrês, conforme a orientação estabelecida e mantida respectivamente por Silva Paulet e Adolfo Herbster, aguardaram pacientes sua valorização.

Para se ter uma idéia do problema, que desde então vem se agravando cada vez mais, basta dizer que

o município de Fortaleza, que continha 520 mil habitantes em 1960, apresentava então uma área loteada com capacidade de abrigar uma população de dois milhões de pessoas (caso se considere uma densidade populacional não elevada de 150 habitantes por hectare). (J.L. CASTRO, 1977:32)

Enquanto isso, a população, constituída em sua maioria por pessoas pobres, impossibilitada de ter acesso às áreas mais próximas ao núcleo urbano central, pelo alto preço imposto pelos especuladores, foi sendo obrigada a ocupar as áreas mais distantes, principalmente às margens das estradas de acesso à cidade, pela imposição da necessidade de transportes, insuficientes àquela época, quer em termos de quantidade e qualidade dos próprios veículos, quer pela limitação do sistema viário, reduzido fora do núcleo urbano a três ou quatro vias principais, antigos caminhos radiais de acesso à cidade.

Em conseqüência, a ocupação do solo começa a delinear um esboço de zoneamento, com a zona comercial ocupando o núcleo central e várias zonas residenciais agrupando-se na pe-

riferia urbana. Dentre essas, cabe destacar a ocupação do bairro de Jacarecanga, no setor oeste da cidade, pelas residências da classe mais alta da população, que desse modo fugia aos incômodos da agitação e aglomeração urbanas que já se evidenciavam na pequena capital atingida pela febre do ouro branco (algodão).

O bairro da Aldeota, que a partir de 1930 substituiria Jacarecanga na preferência da classe mais abastada, embora já localizado no levantamento de 1932, não passava, então, de extenso areal.

O bairro de Moura Brasil, por sua proximidade da zona portuária, nessa época centralizada na Praia Formosa imediatamente ao norte do forte de N.S. da Assunção, estava destinado desde então e até recentemente, à exclusiva ocupação por edificações ligadas ao comércio de exportação (armazéns, depósitos, transportadoras, etc.) e por favelas ocupadas quer pelos trabalhadores do porto, quer por migrantes rurais, que freqüentemente expulsos do campo pelas secas têm sempre se instalado nos subúrbios da cidade.

É interessante observar, porém, que apesar da situação de dependência externa e das inúmeras secas, que assolaram o Ceará no período que estamos focalizando - 1799/1920 - sua capital, embora apresentando um crescimento rarefeito, conseguiu desenvolver-se razoavelmente em termos econômicos e espaciais, especialmente em relação aos períodos de dependência anteriores.

A simples comparação da FIGURA 5 (p. 82), correspondente ao levantamento de Fortaleza realizado por Silva Paulet em 1812, e da FIGURA 7 (p. 93), relativa ao levantamento feito em 1931-32, mostrando o crescimento da cidade no período aproximado de um século, nos permite tirar essa conclusão.

2. Outro fato observado em termos da evolução urbana de Fortaleza, refere-se às pequenas dimensões alcançadas pela cidade até 1932, em relação ao crescimento urbano das principais capitais do país. O exame dos dados relativos ao crescimento demográfico das principais capitais brasileiras an-

tes de 1920, apresentados no quadro abaixo, nos dá uma melhor idéia da situação de Fortaleza dentro do quadro nacional.

QUADRO 4 - Crescimento urbano brasileiro no período anterior a 1920.

Municípios das capitais	População em 1872 (a)	População em 1890	População em 1920 (b)	b/a*
São Paulo	31.385	64.934	579.003	18,4
Curitiba	12.651	24.553	78.986	6,2
Porto Alegre	43.998	52.421	179.263	4,7
Distrito Federal (GB)	274.972	522.651	1.157.873	4,2
Belém	61.997	50.064	236.402	3,7
Maceió	27.703	31.498	74.166	2,6
Manaus	29.334	38.720	75.704	2,5
Salvador	129.109	174.412	283.422	2,1
Recife	116.671	111.556	238.843	2,0
Fortaleza	42.458	40.902	78.536	1,8
Niterói	47.548	34.269	86.238	1,7

Fonte: Censos Demográficos Brasileiros, apud V. FARIA, 1974:142

* A relação b/a não consta da tabela original.

Como se pode observar pela relação estabelecida entre a população dos municípios das onze principais capitais brasileiras, em 1920 e em 1872 (b/a), Fortaleza ocupa o penúltimo lugar em incremento populacional no período, apenas superando o Município de Niterói e sendo superada dez vezes pela capital paulista, líder do grupo.

Uma observação se faz necessária, no sentido de apontar a distorção encontrada entre os quadros 3 e 4, no que se refere aos dados populacionais de Fortaleza correspondentes aos anos de 1872 e 1890. No QUADRO 3 (p. 84) encontramos para Fortaleza uma população de 21.943 habitantes em 1872 e 35.065 para 1890, enquanto no QUADRO 4 (acima) essas populações são respectivamente de 42.458 e 40.902 habitantes. A população em 1920 coincide em ambos os quadros, uma vez que

esse dado é resultante de levantamento censitário regular, e portanto, considerado fidedigno. *

É possível que essa diferença se deve ao fato de no primeiro quadro os dados da população, em 1872 e 1890, corresponderem apenas à área urbana do município, referindo-se o segundo quadro a toda a área do mesmo. Ainda assim, se considerássemos os dados do primeiro quadro, mais favoráveis ao crescimento de Fortaleza, teríamos a relação b/a igual a 3,5, o que nos colocaria em sexto lugar em termos de crescimento urbano brasileiro, porém ainda com um incremento populacional seis vezes inferior ao de São Paulo.

Isto significa que embora Fortaleza, do último quartel do século XIX à segunda década do século XX, tenha crescido muito rapidamente em termos absolutos, em termos relativos deixou muito a desejar. Ora, sabendo-se do forte potencial das secas em termos de expulsão da população do campo para a cidade, e sabendo-se da ocorrência de várias secas no período em questão (1877-79, 1880-84, 1888-89, 1900, 1915), não deixa de ser surpreendente o relativamente lento crescimento demográfico apresentado pela capital cearense até 1920. Como poderia se explicar tal fato?

A explicação nos é dada pela confluência de um duplo conjunto de fatores: o deslocamento migratório para fora do Estado, acentuado no último quartel do século XIX, e o alto índice de mortalidade provocada pelas pestes de varíola.

Para se ter uma idéia do problema basta dizer que desde 1869 até o final do século, emigraram do Ceará 300.902 pessoas, ou seja, seis vezes a população de Fortaleza em 1900 (50.000 hab.), sendo 255.526 para a Amazônia, para fins de exploração da borracha e 45.376 para o Sul, especialmente São Paulo e Rio (R. GIRÃO, 1947:393). É preciso esclarecer que essa corrente migratória, embora tenha sido de início provocada por fatores de expulsão, logo transformou-se em fenômeno de atração, à medida que a exploração da borracha da Amazônia, acenando com a possibilidade de enriquecimento rápido, passou a constituir-se no sonho dourado de todo cearense.

Entre os fatores de expulsão, vale destacar a seca de 1877-79, que trouxe a Fortaleza uma população flutuante de 114.000 pessoas em pouco mais de um ano, quando a população normal da capital era de aproximadamente 25.000 pessoas. Não podendo suportar tal sobrecarga populacional resolveram os dirigentes administrativos, em desespero de causa, embarcar à revelia para a Amazônia, os milhares de flagelados que se amontoavam pela cidade. De tal maneira o sistema funcionou, que ao final da seca, haviam sido exportadas nada menos de 54.875 pessoas, ou seja, o dobro da população normal da cidade, e a metade da população flutuante que a ela havia ocorrido. (R. GIRÃO, 1947:390-92)

Ao lado do deslocamento emigratório, o outro fator que mais concorreu para a redução do crescimento demográfico fortalezense foi a alta taxa de mortalidade provocada pela peste de varíola, que acompanhou a seca de 1877-79. A aglomeração de pessoas e a falta de higiene reinante favoreceram a proliferação da peste de tal modo que o número de óbitos de Fortaleza que em 1876 fora de 811 pessoas, passou em 78 para a impressionante cifra de 57.780 pessoas, havendo num só dia - 10 de dezembro de 78 - sido sepultados nos cemitérios da cidade, 1.004 vítimas. (R. GIRÃO, 1947:394)

Segundo os relatos da época, a situação da capital, e mais ainda das cidades do interior, era desoladora: fome, doenças, miséria, por todo lado, e essa situação nada mais era que a reprodução de inúmeras outras situações semelhantes, que no passado se configuraram sempre que houve grandes secas no Ceará: 1722-23, 1777-78, 1790-93, 1824-25 e 1845.

É claro que não podemos imputar nem as secas nem as pestes à problemática da dependência interna ou externa. A própria Inglaterra sofreu problemas semelhantes, também no século XIX. Mas será que indiretamente o empobrecimento sofrido pelo Ceará no século anterior, face à dependência interna de Pernambuco, não teria sido, pelo menos em parte, responsável pela incapacidade do governo cearense de adotar medidas neutralizadoras dos efeitos das secas periódicas? E o que dizer do Governo Federal?

Somente na primeira década do século XX, através da criação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas - IFOCS, posteriormente denominada Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, foram feitas as primeiras tentativas de racionalização do combate às secas, a nível de Governo Federal. (F. OLIVEIRA, 1977b:50) E somente entre 1920 e 24 foram tomadas, pelo presidente nordestino Epitácio Pessoa, as primeiras medidas concretas no sentido de dar início aos serviços federais contra as secas do Nordeste: crédito de 200 milhões de cruzeiros e reserva de 2% da renda geral da União, para a execução continuada das obras.

Até o século XIX, a única providência adotada era, uma vez caracterizado o estado de calamidade, a remessa de navios com alimentos para a capital, o que contribuía para acentuar ainda mais a atração da população rural, a superlotação da cidade, favorecendo com a precariedade das condições de higiene, a intensidade da propagação das pestes. Até na seca de 1958 ainda tivemos oportunidade de observar ensaios desse tipo de comportamento.

Por que, caberia perguntar, Fortaleza teve de esperar dois séculos desde sua fundação (1726), para poder assistir os primeiros esboços de tentativa, por parte do Governo Federal, de combate às secas? Se são um fenômeno inexorável e periódico, cujos efeitos catastróficos vinham sendo observados desde os primórdios do povoamento nordestino - a primeira registrada pelos historiadores ocorreu em 1605-07 - por que se esperar tanto tempo para adotar medidas preventivas capazes de neutralizar esse fenômeno da natureza?

Seria difícil responder a essa pergunta categoricamente. Em um país descapitalizado, como o Brasil, os recursos não costumam bastar para medidas de natureza preventiva. Em geral, somente após bem caracterizado o problema, costuma-se remediá-lo com soluções paliativas tomadas de improviso. Esse procedimento, por sua vez, não deixa de ser o resultado da situação de descapitalização que acompanha o modo de articulação dependente, assumida pelo nosso país desde suas origens históricas.

Por outro lado, a posição relativamente insignificante ocupada pelo Ceará, e pelos estados do Nordeste de modo geral, dentro do quadro político-econômico nacional, desde o século XVIII, poderia justificar a prolongada falta de interesse demonstrada pelo Governo Federal na tentativa de solucionar os problemas nordestinos.

Assim, a problemática da seca e do crescimento urbano de Fortaleza, a ela relacionado, parece-nos, ao menos indiretamente, afetado não só pela situação de dependência externa do país, como pela situação de dependência interna que tem caracterizado a região nordestina em sua evolução histórica.

3. No que se refere à desarticulação da malha urbana nas proximidades do riacho Pajeú, podemos dizer que decorre basicamente da organização espacial imposta à cidade a partir do Plano Diretor elaborado por Adolfo Herbster em 1875 (FIGURA 8).

Tal desarticulação ainda hoje pode ser observada, na dificuldade que se encontra quando se procura atingir o centro a partir da zona leste da cidade (bairros da Prainha, Meireles e Aldeota, por exemplo). Ruas como Pereira filgueiras, Costa Barros e Franklin Távora terminam abruptamente nas proximidades da margem direita do riacho Pajeú, sem levar a parte alguma, o mesmo ocorrendo com outras ruas que alcançam o riacho pela margem esquerda vindo da direção oeste, como é o caso, por exemplo, das ruas Dr. João Moreira, Senador Alencar e Perboyre e Silva.

A não interligação dessas ruas, que até hoje dificulta o tráfego no centro da cidade, não pode evidentemente ser atribuída à falta de visão do arquiteto, responsável aliás pela introdução de uma cinta de avenidas - atuais Imperador, Duque de Caxias e D. Manuel - em torno da área urbana então ocupada, que ainda hoje se constituem nas mais importantes vias de acesso e saída da zona central, por serem as únicas coletoras a circundarem o centro, com caixa compatível com o volume de tráfego.

Na época, a desarticulação da malha urbana nas proximidades do Pajeú foi justificada, segundo Mozart Soriano AGERALDO (1974:44), pela necessidade do aproveitamento de pequenos arruados de casinhas de taipa, hoje não mais existentes.

Mas por que, somos obrigados a indagar, uma vez superada a causa original que motivou tal desarticulação, cada vez mais evidenciada pelo crescimento do fluxo urbano, não foram tomadas medidas, mesmo após decorrido mais de um sécu-

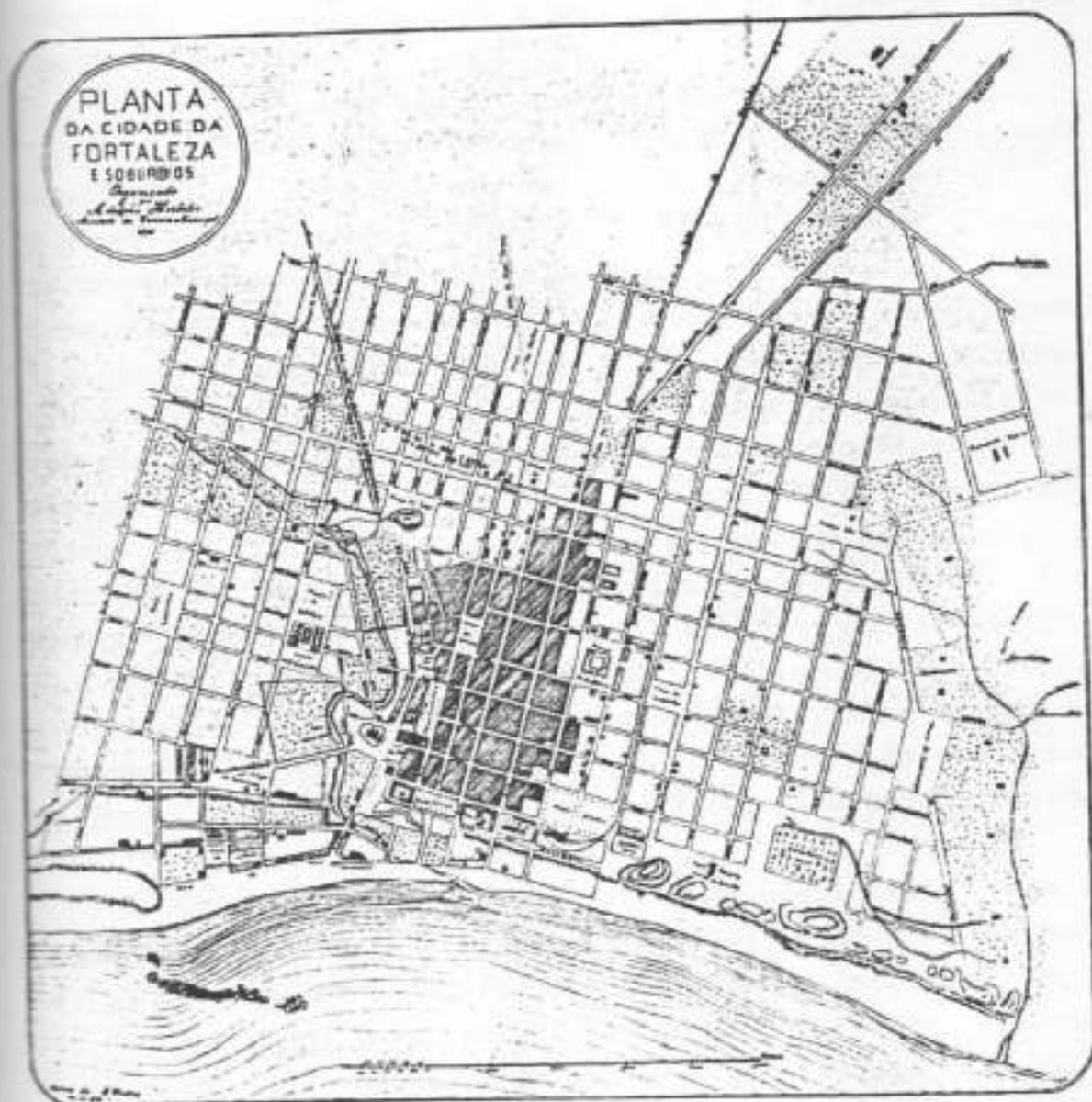


FIGURA 8 - "Planta da cidade de Fortaleza e subúrbios", elaborada por Adolfo Herbster - 1875.

lo da implantação do Plano Adolfo Herbster, no sentido de corrigir os problemas criados ao sistema viário por tal disposição?

Parece-nos que na explicação desse fato alinham-se, ao lado de fatores de ordem política ligados aos interesses das classes dominantes, fatores de ordem econômica relacionados à falta de recursos dos órgãos competentes, o que se resume em última análise, ao empobrecimento do Estado decorrente em grande parte das situações de dependência interna e externa que, como vimos demonstrando, simultânea ou alternadamente tem caracterizado o desenrolar da história fortalezense.

4. Outro ponto que desperta a atenção quando observamos a planta de Fortaleza de 1931-32 (FIGURA 7, p. 93) é o direcionamento seguido pelo crescimento da cidade. Enquanto no levantamento de 1859 (FIGURA 6, p. 92) Fortaleza aparece ocupando aproximadamente a área de um semi-círculo centralizado na zona comercial, em 1931 o crescimento da cidade, apesar de haver se expandido paralelamente ao litoral nos sentidos leste e oeste, orienta-se predominantemente na direção do interior, destacando-se a ocupação das terras lindas às avenidas Bezerra de Menezes (Estrada de Soure), Capistrano de Abreu (Estrada de Parangaba) e Visconde do Rio Branco (Estrada de Messejana). Esses caminhos de penetração do interior, desde os primórdios da história de Fortaleza, vinham aliás se destacando como importantes linhas de comunicação do núcleo urbano com a área rural, de onde provinham os produtos da agricultura e da pecuária, sustentáculos da viabilidade econômica da capital.

Só a partir do último quartel do século XIX, com o impulso dado à comercialização do algodão, e só gradativamente, ganhou importância o tráfego marítimo de Fortaleza. Tanto, que apesar de duas tentativas frustradas feitas ainda naquele século - em 1860 e em 1886 - e mais algumas no começo deste - Projeto Lucas Bicalho em 1923, Projeto Hor Meyll em 1930, Projeto Miranda de Carvalho em 1933, entre outros -

somente em fins de 1938, e após inúmeras polêmicas sobre sua localização, foram iniciadas as obras do porto de Fortaleza situado definitivamente no Mucuripe²⁴.

Talvez por isso, pela pequena importância do papel econômico desempenhado pelo litoral em relação ao sertão, a cidade além de haver se expandido predominantemente na direção do interior, cresceu de costas para o mar, ignorando completamente as possibilidades paisagísticas oferecidas pelo litoral e acentuadas pela elevação natural do terreno em que se encontra Fortaleza, em relação ao mar.

Ao contrário de Recife, que nasceu e cresceu em função das atividades portuárias, Fortaleza teve seu desenvolvimento condicionado pelas atividades agro-pecuárias estabelecidas no sertão. É verdade que em sua origem, a história do Ceará foi marcada pela necessidade de defesa da faixa litorânea, utilizada pelos viajantes que se deslocavam entre Pernambuco e o Maranhão, contra os ataques indígenas. É verdade também que a pequena baía do Mucuripe teve seu papel na história fortalezense, servindo do século XVI até a segunda metade do século XVIII, não só como ancoradouro para as frota exploradoras, mas também como ponto de escala marítima e de reabastecimento de água e madeira para os navios corsários e mercantes.

Porém a forma de ocupação econômica do Ceará e a evolução posterior de Fortaleza estiveram muito mais associadas à influência das atividades econômicas desenvolvidas no sertão, que a quaisquer outras atividades relacionadas ao mar ou à faixa litorânea.

Este fato, ao contrário dos observados anteriormente, não parece ter sofrido qualquer influência direta da forma de dependência externa, que caracteriza a evolução histó-

²⁴ Antes disso, o embarque e desembarque de mercadorias era feito precariamente, através de um porto provisório instalado no Poço da Draga, nas proximidades do Forte de N.S. da Assunção. Para maiores detalhes ver, LEROY, Guy, Um Mundo Destruído: os Estivadores do Porto de Fortaleza, Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Desenvolvimento, Fortaleza, 1978.

rica fortalezense no século XIX. Surpreendentemente, aqui pela primeira vez, podemos vislumbrar a outra face da dependência, ou seja, a posição dominante ocupada por Fortaleza em relação às demais cidades do Ceará.

Essa rede interurbana de dependência, criada sob a liderança de Fortaleza, é em parte justificada em termos político-administrativos, face à posição ocupada pela cidade como sede da Província do Ceará, criada com a independência do Brasil. Porém sua principal causa determinante parece ter sido o estabelecimento, a partir de 1882, de uma rede de estradas de ferro, ligando Fortaleza às principais cidades do interior que produziam algodão, o qual era trazido para ser exportado através do porto da capital.

Como a organização dos portos cearenses obedecia a regulamentações nacionais, estabelecidas por Rodrigues Alves, as outras cidades litorâneas como Aracati e Camocim, não tiveram condições de continuar com seus portos, que aliás haviam se tornado imprestáveis devido ao assoreamento de suas bacias, o que determinou não só sua decadência, como a de outras cidades a elas ligadas. Tal é o caso, por exemplo, de Sobral que, não podendo comercializar seus produtos agrícolas através do porto de Camocim, não teve condições de evoluir, arruinando-se definitivamente a partir de 1930.

Com isso Fortaleza passa a centralizar violentamente as funções, administrativa e comercial da Província, drenando paulatina e inexoravelmente todos os recursos das cidades do interior.

Com o advento do automóvel no início do século XX, essas estradas começam a declinar, dando lugar ao domínio das estradas de rodagem, construídas a partir dos caminhos de burros e de carros de boi. Aos poucos forma-se um leque de estradas, que convergindo para Fortaleza continuam o trabalho de sucção econômica iniciado através das estradas de ferro.

Completa-se assim no final do século XIX, a cadeia de dependência que envolve Fortaleza, abrangendo em sua trama desde os pequenos satélites representados pelas cidades

do interior do Ceará, passando pela capital - metrópole em relação às cidades do interior, satélite em relação à metrópole nacional (Rio de Janeiro, capital do país), e às metrópoles internacionais (Portugal e Inglaterra) - chegando finalmente a essas últimas que enfeixam todo o poder de dominação gerado pelas relações de dependência²⁵. Desse modo, "uma cadeia inteira de constelações de metrópoles e satélites vincula todas as partes do sistema global, desde seu centro metropolitano na Europa (...) até o mais longínquo posto da zona rural latino-americana". (A.G. FRANK, 1969:28)

Assim, embora a forma de implantação de Fortaleza - voltada de costas para o mar, expandindo-se preferentemente na direção do interior - não tenha sido originalmente determinada pela situação de dependência externa que caracteriza a história fortalezense no século XIX, termina finalmente sendo por ela afetada, na medida em que tal configuração ao mesmo tempo, reflete a estruturação e contribui para o funcionamento do sistema global de dependência.

Ao encerrarmos a análise dos quatro pontos observados na evolução de Fortaleza, da segunda metade do século XIX ao início do século XX - o crescimento rarefeito, as pequenas dimensões da área urbana edificada, a desarticulação da malha urbana nas proximidades do riacho Pajeú, e o posicionamento da cidade em relação ao mar - podemos concluir que, embora nem sempre de maneira claramente identificável, a situação de dependência capitalista-comercial externa contribuiu decisivamente para a configuração espacial assumida por Fortaleza no início do século XX.

²⁵ É preciso esclarecer que, no período que estamos tratando o país estava fortemente compartimentado em economias locais, ligadas ao mercado externo, com poucos pontos de contato entre si. Assim, por mais importantes que tenham sido os fatores nacionais de unidade política, é a dependência externa que tem ação decisiva sobre o processo de desenvolvimento econômico, político e urbano cearense.

4.1.4 - Dependência capitalista-comercial inter-regional (1920 em diante)

O período que denominamos capitalista-comercial inter-regional, tem início aproximadamente na segunda década do atual século e se estende até os nossos dias. Seu início é marcado pela substituição do comércio externo do Ceará, principalmente com a Inglaterra, pelo comércio interno com outros estados do país, especialmente os estados da região Sudeste, destacando-se inicialmente o Rio de Janeiro e depois São Paulo.

No que diz respeito às exportações, tal fenômeno deveu-se principalmente ao fato do algodão - ainda então o produto de maior importância na economia cearense²⁶ - haver sido por essa época definitivamente vencido pelo americano na competição de vendas para a Europa, passando a ser em sua maior parte consumido internamente, especialmente pela região Sudeste onde a indústria têxtil entrava em processo de expansão.²⁷

²⁶ Para se ter uma idéia da importância do algodão dentro da economia cearense ainda nesse período, basta dizer que o valor do algodão exportado em 1918, 1920, 1921 e 1925, por exemplo, representou respectivamente 59,76%, 53,20%, 57,01% e 47,16% do valor de todas as mercadorias exportadas pelo Ceará nesses anos. (Anuário Estatístico do Ceará. Anos de 1918, 1920, 1921 e 1925).

²⁷ Pode-se avaliar a demanda de algodão no mercado interno, pela evolução da produção nacional de tecidos de algodão. Esta aumentou de 55% entre 1911 e 1920, tendo praticamente oscilado ao redor desse mesmo nível na década seguinte. (P. SINGER, 1968:315).

QUADRO 5 - Exportação de algodão em pluma do Ceará por destino: 1916-1925 (pelos portos de Fortaleza, Camocim, Aracati e pelas fronteiras do Estado).

Ano	Quantidade (kg)			Valor oficial
	Est. da União	Europa	América do Norte	
1916*	4.117.857	-	75.810	9.208:153\$024
1917	5.695.590	680.960	10.829	12.275:426\$288
1918	9.195.140	87.640	668.181	25.158:843\$440
1919	5.084.877	1.025.980	7.980	11.937:819\$525
1920	4.589.445	1.508.339	58.812	13.188:674\$930
1921	9.308.125	2.466.278	53.200	16.176:483\$890
1922	8.546.173	7.459.195	-	33.945:456\$225
1923	9.563.734	4.675.888	-	62.790:378\$785
1924	6.638.025	1.244.868	-	33.267:368\$590
1925	7.548.993	4.067.564	-	29.174:922\$070

Fonte: Anuário Estatístico do Ceará. Anos de 1916 e 1925.

* Faltam os dados de exportação pelas fronteiras do Estado.

Como vemos no quadro acima, a partir de 1916, pois não temos dados para os anos anteriores, já estava perfeitamente definida a superioridade do comércio de exportação interna do Ceará, em relação à exportação para a Inglaterra e América do Norte.

Por outro lado, o comércio de importação demonstra a mesma tendência no sentido da substituição das importações externas pelas internas, provenientes principalmente do Rio de Janeiro, embora também delas participassem outros estados como Pernambuco, São Paulo, Minas Gerais, Pará, Maranhão e Bahia, entre outros.

QUADRO 6 - Importações gerais do Ceará: 1917-1925. Valor em contos de réis).

Ano	Comércio exterior (1)	Comércio interior (2)
1917	*	30.278
1918	6.484	43.554
1919	9.635	*
1920	14.473	63.473
1921	57.451	35.862
1922	35.935	*
1923	27.434	*
1924	22.661	52.406
1925	23.328	52.281

Fonte: Anuário Estatístico do Ceará. Anos de 1918, 1920, 1921, 1924 e 1925.

(1) Importação geral de mercadorias por alfândegas e postos aduaneiros. Valor a bordo no Brasil.

(2) Importação por cabotagem pelos portos de Fortaleza, Camocim e Aracati.

* Não há dados.

Quanto aos produtos importados, em sua grande maioria industrializados, destacam-se em primeiro lugar os tecidos, seguidos de outros, como, por exemplo: cera de carnaúba (beneficiada), café, açúcar, bebidas, artigos de perfumaria, chocolates, etc.

Como se pode verificar, nas primeiras décadas deste século, o Ceará se desvinculava, pouco a pouco, duma divisão de trabalho internacional, na qual se mantivera por cerca de um século, para se inserir paulatinamente numa divisão de trabalho nacional.

Essa mudança ocorrida nas relações da economia cearense, estendeu-se a todo o Nordeste algodoeiro. Com o açúcar deu-se transformação análoga. Sua produção que originalmente se destinava ao mercado externo, também perdeu sua posição nele e passou a se destinar primordialmente ao mercado nacional.

Embora à primeira vista essa mudança pareça ter sido lucrativa para a economia nordestina, que passou a contar com um mercado certo, já que as barreiras alfandegárias excluíam competidores externos, na realidade ficava reservado ao Nordeste o mesmo papel que lhe coubera na divisão internacional do trabalho: o de fornecedor de alimentos e matérias-primas e importador de produtos industrializados.

Por tudo isso, podemos certamente nos referir a uma fase de dependência capitalista-comercial inter-regional, quando nos propomos a pesquisar as relações existentes entre a situação de dependência interna e a evolução urbana de Fortaleza, no período que se inicia aproximadamente na segunda década desse século.

É exatamente nessa fase da história fortalezense que a cidade de São Paulo passa a ocupar no cenário nacional o lugar de grande metrópole industrial, que até hoje mantém, para a qual convergem todos os esforços e atenções do resto do país. Como a história de indústria paulista acha-se estreitamente ligada à história do algodão, evidentemente o Ceará, e Fortaleza como sua capital e seu principal centro exportador, não poderiam deixar de protagonizar esse episódio de dependência interna, que ainda hoje se desenrola.

É verdade que o Ceará não restringiu sua atividade econômica unicamente à exportação de algodão e à importação de produtos industrializados de São Paulo e da região Sudeste. Porém não é menos verdade que podemos identificar uma forte inferência de São Paulo, como também do Rio de Janeiro e do Sudeste em geral, no processo de desenvolvimento de importantes setores - secundário e terciário - da economia cearense, desde as primeiras décadas do século XX.

Essa influência se faz sentir no forte fluxo de matérias-primas fornecidas a baixo custo pela agro-pecuária cearense - algodão, cera de carnaúba, couros, etc. - na direção do florescente parque industrial da região Sudeste, e no correspondente contrafluxo de produtos manufaturados impostos a altos preços ao comércio local. Podemos sentir, desde logo,

os efeitos negativos dessa forma de articulação dependente sobre o futuro desenvolvimento do setor secundário da capital cearense.

É claro que não podemos enquadrar Fortaleza no mesmo caso de outras capitais nordestinas, como, por exemplo, Recife, que tiveram seus processos de industrialização nitidamente prejudicados pela polarização da metrópole paulistana.

Como sabemos, Recife desde o final do século passado ensaiava um incipiente processo de industrialização, baseado na conjuntura de certos fatores locais favoráveis, tais como: existência de um mercado regional, acumulação de capital gerado pela atividade exportadora açucareira, e disponibilidade de mão-de-obra liberada pela mecanização da indústria açucareira. (P. SINGER, 1968:314 e segs.)

Quanto a Fortaleza, embora não pudesse contar com todos esses fatores favoráveis, dispunha das matérias-primas produzidas pela agro-pecuária cearense e de grande contingente de mão-de-obra concentrado na capital, especialmente a partir da terceira década desse século, em consequência das intensas migrações rurais desencadeadas pela seca de 1932. Dispunha também, por essa época, de fartos recursos econômicos enviados pelo Governo Federal em função do mesmo problema.

Embora o assunto não se preste a análises simplistas, pode-se facilmente deduzir que se esses recursos, ou ao menos parte deles, combinados à mão-de-obra e às matérias-primas disponíveis, houvessem sido canalizados para o processo de industrialização, a economia cearense teria tomado outros rumos.

Ao invés disso, obedecendo a lógica geral de dominação, que impede o estabelecimento de mecanismos de planificação voltados para seus próprios interesses, manteve-se atrelada à dependência econômica da região Sudeste, enquanto o desvio dos recursos federais dava início a muitos enriquecimentos ilícitos, através do que se convencionou chamar "a indústria das secas".

Como o intenso crescimento demográfico então ocorrido em Fortaleza não foi acompanhado do correspondente aumento da capacidade produtiva e da oferta de trabalho, começa a partir de então o processo de crescimento desordenado, de "inchação" da cidade; crescimento urbano negativo, conforme definido no item 2.3.2 (pp. 32-35) do presente trabalho. Destaca-se nesse processo a ampliação do setor terciário, onde grande parte do contingente populacional migrante carente, encontra o emprego, ou subemprego, que garante sua subsistência.

Esse processo de "inchação", como não poderia deixar de ser, traz graves conseqüências para a organização social e espacial da cidade, das quais citaríamos a favelização como uma das mais características da urbanização dependente. Das favelas existentes em Fortaleza, a maioria constituiu-se a partir de 1930, apresentando desde então crescimento contínuo. Posteriormente novas favelas surgiram, acompanhando os períodos de maior crescimento da cidade. Assim, em 1981 foram localizados 268 núcleos favelados, abrigando cerca de 24% da população total de Fortaleza. (INEINF, 1983:123)

Além da favelização, outros problemas relacionados à situação de dependência, como a hipertrofia de Fortaleza em relação à rede urbana estadual, a deficiência crônica de serviços de infra-estrutura e equipamentos sociais básicos, também podem ser identificados, ao lado da quase total ausência de planificação urbana.

Todos esses itens serão extensivamente analisados no capítulo seguinte, razão por que no momento nos limitamos apenas a citá-los, detendo-nos apenas no último deles.

Em relação a esse último item, planificação urbana, vale a pena destacar que somente em 1933, em função do agravamento da problemática urbana em conseqüência da aceleração do ritmo de crescimento demográfico, volta a administração municipal a encomendar novo plano diretor para Fortaleza.

Trata-se do "Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", encomendado ao urbanista Nestor de Figueiredo pelo prefeito Raimundo Girão, 45 anos após a elabo-

ração do último plano de expansão física da cidade, pelo arquiteto Adolfo Herbster em 1888.

Mesmo havendo decorrido tão longo período de tempo, quase meio século, e mesmo havendo a cidade entrado em fase de crescimento rápido e desordenado, não foi o referido plano aprovado, por parecer ao Conselho Municipal e ao novo prefeito que substituiu Raimundo Girão que a cidade, não dispondo de amplos recursos econômicos, precisava de coisas "mais importantes" do que planos urbanísticos.

O Plano de Nestor de Figueiredo (FIGURA 09, p. 114), concebido dentro dos mais modernos princípios urbanísticos da época, divulgados na mesma ocasião pela Carta de Atenas, previa o zoneamento urbano, o aumento da população, a solução dos problemas de circulação de pedestres e até de veículos, estes introduzidos há pouco (1909) na cidade. Se implantado, teria começado a resolver há meio século, alguns dos problemas de circulação que ainda hoje pesam sobre Fortaleza.

Infelizmente saiu vitoriosa a colocação dos interesses políticos pessoais acima dos interesses públicos, própria das sociedades de classes, associada à descapitalização econômica própria das sociedades dependentes, que apenas buscam soluções para problemas tornados insuportáveis e nunca para problemas apenas previsíveis ou evidentes.

Nova tentativa de planificação urbana, também mal sucedida, foi representada pelo "Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", encomendado ao engenheiro cearense Saboya Ribeiro em 1947, pelo prefeito Clóvis de Alencar Matos. Esse plano (FIGURA 10, p. 115) dava grande ênfase ao sistema viário, visando a articulação da trama em xadrês sistematizada por Herbster, com as vias radiais constituídas pelos antigos caminhos que ligavam o interior com a capital.

O sistema viário seria responsável inclusive pela configuração da malha urbana, dividida em bairros bem definidos, separados por cintas de avenidas delimitadoras.

Embora aprovados, o Plano e o Código Urbano elaborados por Saboya Ribeiro jamais foram aplicados, devido a for-

te interferência dos proprietários de imóveis, envolvidos nas desapropriações necessárias ao alargamento e abertura das vias previstas no plano.

Dessa vez parece-nos que as dificuldades, mais uma vez levantadas à implantação de uma política de planificação urbana, devem-se muito mais a problemas gerais do sistema capitalista apoiado na propriedade privada e no jogo de interesses das classes sociais, que às questões subjacentes relacionadas à situação de dependência.



FIGURA 09 - "Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", elaborado pelo arquiteto Nestor de Figueiredo - 1933.

Assim, continua a cidade a crescer de forma desordenada, as favelas se multiplicando, a população se dispersando, contribuindo para o agravamento dessa situação o contínuo fluxo migratório proveniente do interior do Estado, acen- tuado por ocasião das secas de 1951 e 1958, esta última res- ponsável pela criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, no ano seguinte.



FIGURA 10. "Plano Diretor para Remodelação e Extensão da Cidade de Fortaleza", elaborado pelo engenheiro J.O. de Saboya Ribeiro - 1947.

Diante do agravamento da problemática urbana, o prefeito Coronel Manuel Cordeiro Neto encomenda em 1962 a uma equipe coordenada pelo urbanista Hélio Modesto, novo plano diretor para Fortaleza. Dessa forma, quase um século depois da intervenção de Herbster, volta a cidade a dispor de instrumentos de planificação urbana efetiva, representados pelo "Código Urbano" (baseado no de Saboya Ribeiro) e pelo "Plano Diretor de Fortaleza", aprovados em 1963 (Lei nº 2128), onde além de diretrizes urbanísticas são apresentadas também proposições de natureza econômico-social e de racionalização administrativa.

O Plano Hélio Modesto (FIGURA 11, p. 117), embora não totalmente implantado, teve algumas de suas proposições parcialmente adotadas, como é o caso da construção do primeiro trecho da Av. Beira Mar, voltando finalmente a cidade para o mar, da Av. Perimetral ligando os bairros da periferia, e da Av. Luciano Carneiro.

Além disso, sua proposta de zoneamento, levando em conta pela primeira vez a estrutura sócio-econômica da população, expressa nas formas e tendências de uso e ocupação do solo, transformou-se numa espécie de roteiro para a elaboração dos planos subseqüentes.

Contudo, as questões básicas relacionadas à urbanização dependente, como é o caso do problema das favelas e dos serviços básicos de infra-estrutura, entre outros, embora abordados no Plano, continuaram na prática por resolver.

Na administração que se seguiu à do Coronel Cordeiro Neto, o Plano Hélio Modesto, tal como seus antecedentes, também foi abandonado.

Esse Plano, o anterior (Saboya Ribeiro) e o seguinte (PLANDIRF), bem como a legislação mais recente, serão objeto de estudo do próximo capítulo, que trata da relação entre a situação de dependência e a evolução urbana de Fortaleza no período compreendido entre 1947 e 1979, razão por que no momento não nos deteremos na análise dos problemas enumerados.

Na década de 60, nova variável é introduzida no panorama do desenvolvimento sócio-econômico e urbano de Fortaleza e do Nordeste como um todo.



PLANO DIRETOR DE FORTALEZA

ELABORADO POR: MODESTO
URBANISTA

COLABORADORES: ADINA MERA
URBANISTA

J. ARTHUR RIOS
SOCIOLOGO

MARIO L. MENDONÇA
ENGENHEIRO

ZONAMENTO

USOS PREDOMINANTES



JUNHO 1962

ESCALA 1:15000

- RESIDENCIAL
 - Habitação
 - Habitação popular de alocamento
 - Habitação e multipropriedade de 20 a 100 unidades
 - Habitação e multipropriedade de 70 a 100 unidades
- M I S T O
 - ÁREA CENTRAL
- COMERCIAL
 - CENTRO DE SAIRRO
 - MERCADOS DE VENDA AO CONSUMIDOR
 - Terminal de transporte
- INDUSTRIAL
 - ZONA INDUSTRIAL GERAL
 - DEPÓSITOS
- PAISAGÍSTICO
- RECREATIVO
 - ÁREAS LIVRES DE USO PÚBLICO
- USOS ESPECIAIS
 - TERMINAL - HOSPITALAR
 - TERMINAL - PENITENCIÁRIO
 - TERMINAL - MILITAR
 - TERMINAL - AGRÍCOLA
 - TERMINAL - RESIDENCIAL
 - TERMINAL - UNIVERSITÁRIO
 - TERMINAL - CENTRO CÍVICO - SOCIAL
 - TERMINAL - DE ABASTECIMENTO
 - TERMINAL - HOSPITALAR
 - TERMINAL - PENITENCIÁRIO
 - TERMINAL - MILITAR
 - TERMINAL - AGRÍCOLA
 - TERMINAL - RESIDENCIAL
- ZONA A TÍTULO PRECISO

ADMINISTRAÇÃO DO PREFEITO MUNICIPAL GENERAL MANOEL CORDEIRO NETO

FIGURA 11 - "Plano Diretor de Fortaleza", elaborado pelo urbanista Hélio Modesto - 1962.

Trata-se da tentativa de industrialização do Nordeste, mediante a intervenção estatal, realizada através da transferência de recursos públicos provenientes do Imposto de Renda, a empresários que se dispusessem a investir nessa região. Na verdade, essa medida representava um nítido esforço no sentido de neutralizar os efeitos extremamente negativos do rápido crescimento urbano ocorrido na região, em consequência das péssimas condições de vida nas áreas rurais, sem uma correspondente industrialização capaz de absorver a crescente oferta de força de trabalho.

Como vimos no item 3.3, criou-se desde então um fluxo de capitais de São Paulo para o Nordeste, desencadeando um incipiente processo de industrialização, reproduzindo a nível interno, o esquema de dependência externa do setor industrial brasileiro em relação às potências dominantes do sistema capitalista mundial.

Uma das consequências desse processo foi a aceleração permanente do crescimento demográfico de Fortaleza, transformada em pólo de atração industrial das populações migratórias rurais, que antes a buscavam apenas como anteparo, temporário ou permanente, em seu deslocamento em direção ao Sudeste do país.

Para se ter uma idéia dessa aceleração demográfica, basta dizer que nos últimos anos Fortaleza cresceu mais depressa do que São Paulo (P. SINGER, s.d.:40). Esse processo de "inchação" da cidade, despreparada em termos de infra-estrutura, equipamentos básicos e oferta de trabalho, para absorver um grande contingente populacional, determinou o agravamento da problemática urbana.

Ainda na década de 60, devemos registrar a nível nacional, a centralização da política de desenvolvimento urbano, através da criação de órgãos como o Banco Nacional da Habitação - BNH - e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU -, em consequência da Revolução de março de 64.

Outra consequência da nova filosofia urbana implantada no país com a Revolução de março foi a instituição, através da Constituição de 67, de uma nova forma de região admi-

nistrativa: as Regiões Metropolitanas, entre elas a de Fortaleza, a serem criadas com base em dados de polarização e integração de municípios.

Com esse objetivo, no início da década de 70, tornou-se moda no país a contratação, a firmas sulinas, dos chamados "planos integrados de desenvolvimento", patrocinados pelo Governo Federal, mas pagos pelas municipalidades às quais se destinavam.

Fortaleza não poderia fugir à ação desses planos impostos por certos setores do Governo Federal, num flagrante desrespeito às lideranças profissionais e intelectuais da cidade. É que com a criação da Universidade em 1954, e especificamente da Escola de Arquitetura e Urbanismo em 1964, já havia condições locais suficientes para a elaboração de planos de desenvolvimento urbano para a cidade, não mais se justificando a contratação de técnicos de fora para solucionar os problemas locais. Não seria ainda dessa vez, contudo, que conquistaríamos nossa autonomia intelectual.

Assim, em 1972, um ano antes da criação da Região Metropolitana, elabora-se o "Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF", entregue na administração do engenheiro Vicente Cavalcante Fialho (FIGURA 12, p. 120). Um consórcio de firmas sulinas - SERETE S/A, Jorge Wilhelm Arquitetos Associados e SD Consultoria e Planejamento - desenvolveu o trabalho, contando com o apoio técnico e financeiro do SERFHAU.

Embora criticado sob a alegação de que se compunha de um conjunto de peças desajustadas, o trabalho apresentou alguns pontos positivos. Diferente dos planos anteriores, que abordavam a cidade do ponto de vista físico-territorial, buscando o tratamento dos problemas estritamente locais, o PLANDIRF propõe uma abordagem da problemática metropolitana mais abrangente, envolvendo simultaneamente os diversos aspectos do processo de urbanização - físicos, econômicos, sociais e institucionais - sem perder de vista a dependência de diretrizes regionais, estaduais, federais e privadas, que interferem no processo de desenvolvimento urbano.

Algumas proposições apresentadas por esse plano foram implantadas, destacando-se em relação ao sistema viário a abertura da Av. Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste), ligando a zona industrial da Francisco Sá à zona portuária sem passar pela zona central, das avenidas Beira-Rio, Borges de Melo e Aguanambi, entre outras.

Em relação às proposições de natureza sócio-econômica, destacaremos as primeiras tentativas de desfavelamento



FIGURA 12 - "Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF", elaborado por um consórcio de firmas sulinas - 1972.

com a paralela construção de conjuntos habitacionais, e a execução de Centros Comunitários visando o atendimento das populações de baixa renda.

A criação da Coordenadoria do Desenvolvimento Urbano de Fortaleza - CODEF - em 1973, posteriormente substituída pela atual Superintendência do Planejamento do Município - SUPLAM -, ináugura uma nova fase administrativa para a cidade. Em vez de contratar planos, pode agora, ela mesma, orientar e avaliar permanentemente as atividades de planejamento físico e sócio-econômico do Município.

Dessa fase resulta a Lei 4486 de 1975, substituída pela 5122-A em 1979, que regula ainda hoje o Plano Diretor Físico do Município de Fortaleza. A permanente revisão da legislação básica do Plano Diretor representa uma tentativa de adequação das diretrizes urbanas propostas pelo PLANDIRF, aos novos estágios de desenvolvimento, surgidos em função do processo de adensamento e expansão urbana sofrido pela cidade.

A par do aprofundamento de algumas proposições introduzidas pelo PLANDIRF, como é o caso da criação dos "pólos e corredores de adensamento" e dos "corredores de atividades", chama a atenção o caráter restrito da abordagem dessas duas últimas leis, em comparação com os planos Hélio Modesto e PLANDIRF.

É que visando mais especificamente os aspectos físico-territoriais, a legislação deixa de abordar os condicionamentos políticos e apenas toca superficialmente nos parâmetros de ordem econômica e social, que orientam o modelo de urbanização de Fortaleza.

Mesmo em relação aos aspectos físicos essas últimas leis são de caráter restrito, bastando se verificar, para comprovar essa afirmação, que o assunto específico de que elas tratam - parcelamento, uso e ocupação do solo - constitui-se em apenas um dos inúmeros itens analisados nos planos de visão mais global anteriormente referidos.

Podemos dizer que o caráter quantitativo tem sido a característica básica das últimas orientações visando disci-

plinar o desenvolvimento da cidade.

Por outro lado, apesar das inúmeras tentativas feitas nos últimos anos, de orientar o crescimento da cidade na direção de um desenvolvimento mais harmonioso e racional, através da elaboração de planos diretores mais ou menos abrangentes, continua a agravar-se a problemática urbana de Fortaleza.

Aceleração do crescimento populacional da capital, sem o correspondente crescimento do setor produtivo, dos serviços de infra-estrutura, dos serviços urbanos básicos (transportes, habitações, etc.); ao lado do crescimento do desemprego, da marginalidade, dos núcleos de favelas, da hipertrofia da capital em relação à rede urbana estadual, são alguns dos problemas com que nos defrontamos ainda hoje.

Até que ponto essa problemática e a organização espacial urbana a ela correspondente podem ser imputadas à situação de dependência a que se acha submetida a cidade de Fortaleza em seu passado recente, é o que veremos a seguir.

4.2 - O passado recente: 1947-1979

A análise que pretendemos realizar assumirá o aspecto de uma pesquisa exploratória, de caráter analítico-descritivo, através da qual serão investigadas a natureza e extensão das relações concretas existentes entre a situação de dupla dependência (externa/interna) que caracteriza a cidade de Fortaleza, como capital de um Estado representativo do Nordeste do Brasil, e a forma assumida por seu processo de urbanização em época recente.

Nosso estudo abrangerá o período compreendido entre 1947 e 1979. A escolha desse período justifica-se em função dos seguintes fatos:

- a) disponibilidade de material referente aos três Planos Diretores de Fortaleza e às duas leis correspondentes ao período - Planos Saboya Ribeiro

(1947), Hélió Modesto (1963), PLANDIRF (1972), Leis 4486 (1975) e 5122-A (1979) - o que permitirá o acompanhamento da evolução do processo de urbanização da cidade.

- b) as transformações econômicas provocadas pelo segundo pós-guerra, reforçando a industrialização do Sudeste, e seu reflexo nas relações inter-regionais.
- c) a criação da SUDENE em 1959, e a implantação do programa de desenvolvimento regional, promovendo a industrialização do Nordeste.
- d) as transformações políticas ocorridas no país durante o período considerado, em decorrência da Revolução de março de 64.

Conforme referido acima, o estudo comparativo das cinco últimas proposições urbanísticas para Fortaleza servirá de base a nossa análise. Apesar da dificuldade imposta pela desproporção existente, em termos quantitativos e qualitativos, do material correspondente aos três planos e à legislação anteriormente referidos, e sem pretender esgotar o assunto tão vasto, abrangeremos em nossa análise os seguintes itens do processo de urbanização de Fortaleza:

- 4.2.1 - Crescimento demográfico
- 4.2.2 - Infra-estrutura
- 4.2.3 - Sistema viário
- 4.2.4 - Zoneamento
- 4.2.5 - Industrialização
- 4.2.6 - Comércio e serviços
- 4.2.7 - Áreas residenciais

Esclarecemos que a exclusão de outros itens, como Paisagismo e Lazer, por exemplo, deve-se apenas à necessidade de limitação do campo de trabalho e não ao desconhecimento de sua importância para o enriquecimento de nossa análise.

4.2.1 - Crescimento demográfico

Conforme referido anteriormente, o intenso crescimento demográfico observado em Fortaleza nos últimos anos, sem o correspondente aumento na demanda por força de trabalho, tem se constituído, sem dúvida, no principal problema da cidade.

Para avaliarmos a extensão alcançada pelo problema, apresentamos os dados correspondentes aos recenseamentos dos últimos quarenta anos:

QUADRO 7 - População do município de Fortaleza: 1940-1980. Números absolutos e crescimento intercensitário.

Anos	População	Crescimento Intercensitário %
1940	180.185	-
1950	270.169	49,9
1960	514.813	90,5
1970	857.980	66,6
1980	1.308.919	52,5

Fontes: FIBGE - Anuário Estatístico do Brasil, 1976.
Sinopse Preliminar do Censo de 1980.

Estes dados nos mostram que nos últimos quarenta anos a cidade cresceu aceleradamente, superando em muito as expectativas dos antigos planejadores. Saboya Ribeiro, por exemplo, calculou que apenas em 1995 a população de Fortaleza atingiria os 400.000 habitantes (S. RIBEIRO, 1955:238).

Quanto a Hélio Modesto, conseguiu calcular com razoável aproximação a população para os anos de 1970 e 1980.

É preciso considerar, porém, que essas altas taxas demográficas decorrem muito menos do crescimento vegetativo da população, que das correntes migratórias provenientes em sua grande maioria do interior do Estado.

De acordo com dados do PLANDIRF, no período entre 1940 e 1970, a população de Fortaleza teve um incremento total de 692.548 habitantes, para o qual o saldo migratório contribuiu com 63,29% e o crescimento vegetativo com apenas 36,71% (PLANDIRF, 1972:19). É inegável a função polarizadora desempenhada por Fortaleza no Estado do Ceará.

Como vimos ao longo do trabalho, são várias as causas que levam o homem do campo e das cidades do interior a se deslocar para a capital. Entre elas citaríamos: a problemática da estrutura agrária, a rigidez da estrutura social no campo, as péssimas condições da produção agropecuária, a falta de dinamismo dos núcleos urbanos do interior do Estado, incapazes de atrair a população migrante do campo e, finalmente, a semi-aridez do solo e o problema climático das secas que periodicamente assolam a região.

Das causas enumeradas, a estrutura agrária, baseada no binômio latifúndio-minifúndio, apresenta-se como um dos mais graves problemas do Nordeste. Ambos os tipos de propriedade são improdutivos e inadequados para gerar empregos, alimentos e riqueza.

É grande o número de pequenas propriedades, muitas resultantes de sucessivas divisões hereditárias. Apesar disso, elas não ocupam maior área que as grandes propriedades, que chegam a atingir até 12.000 hectares (M.C. ANDRADE, 1973: 212). A própria atividade pecuária, típica da região sertaneja, obriga a que as fazendas sejam muito extensas, já que nessa área são necessários 10 hectares de terras para alimentar um boi.

Segundo informações contidas no Relatório de Viagem ao Sertão elaborado em 1984 por representantes das Universidades Federais do Nordeste, como parte do Projeto Nordestinos O Brasil em Busca de Soluções, nessa região falta terra para quem quer trabalhar, e os recursos financeiros e técnicos são mal dirigidos.

As grandes propriedades são pouco ou nada exploradas e vêm servindo mais para fins especulativos do que produtivos, com a conivência e até a corrupção dos órgãos financia-

dores. Enquanto a grande propriedade é sistematicamente beneficiada pelo poder público, a pequena propriedade tem difícil acesso ao crédito e à assistência técnica, o que a torna ainda mais vulnerável aos efeitos das secas periódicas.

O crédito agrícola, por sua vez, além de caro, elitista e mal aplicado, é também mal orientado no que diz respeito à tecnologia que deve ser financiada.

Mas nessa estrutura arcaica e improdutiva, a maior vítima é o trabalhador sem terra que se vê obrigado a submeter-se a uma diária aviltante, inferior ao salário mínimo, ou a relações de parceria que o tornam semi-escravo do patrão.

Assim, uma pequena minoria domina as atividades econômicas, políticas, sociais e culturais, enquanto uma grande maioria encontra-se destituída de qualquer poder e bem. Como bem explica o Relatório:

a problemática da região semi-árida não é conjuntural nem passageira e não se reduz a um só fator, por exemplo, a seca, mas é resultante de uma trama social desigual e opressiva, onde classes e grupos nacional e internacionalmente vinculados, apropriam-se dos fatores de produção deixando a maior parte do povo na miséria absoluta. (U.F.NE., 1984:8)

Diante de tantas dificuldades, o homem do campo é obrigado a migrar, e migrar para longe, para as capitais estaduais, ou para outras regiões do país, já que as cidades interioranas, na realidade

são cidades-empório vivendo quase exclusivamente do comércio e de um embrionário setor terciário. São apenas um elo na corrente de acumulação que leva a pouca riqueza produzida na agricultura para as capitais nordestinas e de lá para as regiões ricas do país ou do exterior. (U.F.NE., 1984:21)

Trata-se portanto de uma migração permanente, determinada por fatores de "repulsão" muito mais que de "atração".

que além de promover uma superconcentração populacional na capital, leva ao progressivo esvaziamento do campo. Na década de 60, por exemplo, Fortaleza teve um crescimento populacional de 5,4% contra 2,5% no interior do Estado (PLANDIRF, 1972:19).

Embora permanente, esse fluxo migratório é acentuado periodicamente pela ocorrência de fenômenos climáticos. Assim, na década de 50, as secas de 1951 e 1958, e o arrombamento do açude do Orós no final do período, determinaram para Fortaleza um crescimento intercensitário de 90,5%, como se vê no quadro apresentado atrás (p. 124). Isto significa que a população da cidade quase dobrou em apenas uma década.

Essas altas taxas caracterizam perfeitamente o fenômeno da "inchação" a que se referem demógrafos e economistas da América Latina, em relação a aglomerados populacionais numerosos, que se acumulam e pauperizam progressivamente, perdendo cada vez mais sua autenticidade e consistência.

Uma série de fatores negativos decorrem dessa forma de crescimento populacional descontrolado: insuficiência dos serviços urbanos (água, esgotos, transporte, saúde, educação, etc.), favelização, tensão aguda entre população, renda e emprego.

Para termos uma idéia mais exata desse último problema, basta dizer que segundo pesquisa realizada em 1972 pela SUDEC, 30,4% da força de trabalho de Fortaleza encontrava-se plenamente ocupada, 11,6% subempregada e 3,3% em desemprego aberto. Os 54,7% restantes constituíam a força de trabalho disponível (SUDEC/FSSF, 1973:74).

Em termos de organização espacial, o alarmante crescimento populacional de Fortaleza, incontrolado pela inexistência de barreiras físicas, reflete-se na ampliação constante de seu espaço urbano em direção à periferia, gerando a ocupação de áreas menos salubres, a dispersão populacional e a formação de vazios urbanos. A FIGURA 13 (p. 128), que mostra a evolução urbana de Fortaleza desde a sua fundação, permite uma visualização dessa expansão.

De tudo que foi dito pode-se depreender facilmente facilmente

a importância do crescimento demográfico de Fortaleza em seu processo de urbanização. Vejamos agora se essa forma de crescimento demográfico tem algo a ver com a situação de dependência da cidade.

O exame das conseqüências desse tipo de crescimento nos leva à identificação de diversas características próprias da urbanização dependente (favelização, marginalidade, etc.), mas é o exame das causas desse crescimento que nos permite estabelecer a relação procurada. É verdade que essas causas,

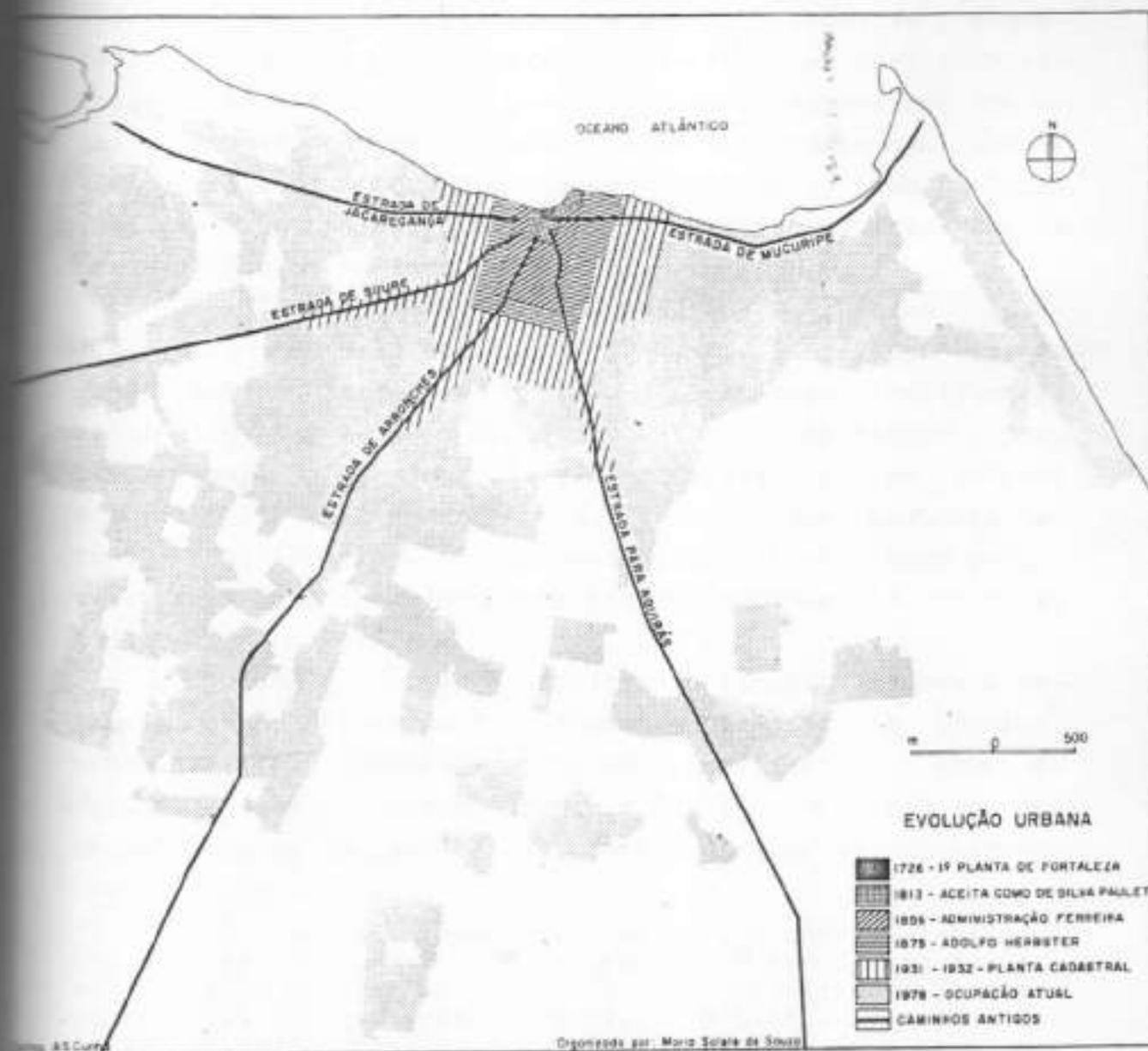


FIGURA 13 - Evolução urbana de Fortaleza - 1726 a 1978.

isto é, os fatores de "repulsão" do meio rural, são de natureza capitalista, mas sem dúvida alguma agravadas em função da situação de dependência interna que caracteriza o Estado e a região.

Percebemos a influência da situação de dependência, quando indagamos a razão por que esses intensos fluxos migratórios responsáveis pelo desequilíbrio do crescimento populacional da capital, apesar de seus efeitos extremamente negativos não foram, até hoje, efetivamente detidos.

É evidente que a utilização de meios coercitivos, por parte do Governo Estadual, para tentar deter as migrações, além de ser antidemocrático, seria irracional e inviável a longo prazo. São as causas dessas migrações que devem ser objeto da ação do Governo. Devido ao alcance das questões envolvidas, pouco poderia ser feito pelo Governo Estadual, mas a nível do Governo Federal, várias medidas viáveis foram propostas ao longo do tempo.

A dinamização efetiva da política da reforma agrária, implantada pelo Governo em 1964 através da promulgação do Estatuto da Terra e da criação do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária - IBRA, seria uma das mais importantes dessas medidas. Na verdade haveria necessidade de uma reforma agrária muito mais abrangente que a atual, que acabasse tanto com o minifúndio e o latifúndio improdutivos, como permitisse a geração de alimentos e riqueza socialmente bem repartida.

Também a revisão da política agrícola, visando a melhoria das condições de financiamento, assistência técnica, armazenamento, comercialização, preços mínimos e educação agrícola; além do equacionamento definitivo do problema das secas²⁸, entre outras medidas, certamente teriam melhorado

²⁸ "Por mais absurdo que pareça, o DNOCS, apesar de ter mais de setenta anos de existência, e tendo como principal função o combate às 'secas' somente conseguiu irrigar cerca de 24 mil hectares de terras." (U.F.NE., 1984:13) Além disso, os açudes construídos foram mal localizados e/ou mal dimensionados quanto à área útil destinada à irrigação, muitos deles sendo utilizados apenas para beneficiar os grandes criadores da região.

as condições de vida no campo e conseguido atenuar o ritmo dos fluxos migratórios.

Como se poderia explicar que a solução desses problemas, que atingem não só o Ceará mas todo o Nordeste, tenha sido tão adiada? Como explicar que o problema das secas tenha sido continuamente encarado como uma questão de assistência emergencial, esquecido ao fim de cada episódio, quando se sabe que sendo periódico ele sempre voltará a ocorrer?

A essas questões os governos têm respondido sempre com a justificativa da falta de recursos disponíveis. Nesse sentido sofremos os efeitos da dependência externa do país, descapitalizado, como vimos, ao longo do tempo por relações de troca desfavoráveis, e mais recentemente pela remessa de lucros para o exterior e pelos altos compromissos da dívida externa brasileira.

Não podemos ignorar, contudo, que

a manutenção do status quo, isto é, a marginalização da quase totalidade da população, o latifúndio improdutivo, o sistema de parceria e o absentismo do latifundiário, as secas periódicas, o analfabetismo... etc., servem aos interesses de uns poucos que tiram proveito da situação. (U.F.NE., 1984:25)

Ou seja, a manutenção do status quo interessa à burguesia agrária (representada na região do semi-árido pelos "coronéis" da pecuária-algodão), que não pretende abrir mão da posse da terra - utilizada muitas vezes apenas para fins de especulação imobiliária, ou para a obtenção de crédito agrícola e taxas negativas de juros reais, desviado frequentemente para outras finalidades - e das condições de superexploração do trabalhador rural, uma vez que lhe possibilitam desfrutar de posições privilegiadas tanto na estrutura econômica, como na política e social.

Nesse sentido a intervenção do Estado sob a forma da ação e dos gastos do DNOCS, orientados para o financiamento e a implantação de benfeitorias nas grandes propriedades, tem contribuído exatamente para a manutenção dessa estrutura

arcaica, especialmente no que se refere ao Ceará.

Não seria exagero afirmar que o DNOCS se confunde com a própria oligarquia cearense, que aliás deteve durante décadas o seu controle político.

Também não podemos esquecer os aspectos políticos da questão a nível nacional. Esse mesmo país descapitalizado, assumiu altíssimos compromissos externos para investir na construção de usinas hidroelétricas e de energia nuclear nas regiões Sul e Sudeste, as mais privilegiadas do Brasil.

Trata-se portanto de uma política discriminatória, que privilegia os que têm maior poder econômico e político, contribuindo para aprofundar, cada vez mais, as relações de dependência interna entre o Nordeste e o Sudeste do país.

Antes de passar ao próximo item, uma observação sobre os estudos de Hélio Modesto, a respeito do crescimento demográfico de Fortaleza.

Para ele, não era o crescimento populacional que se constituía em problemas para Fortaleza, e sim o inverso, ou seja, os problemas de infra-estrutura econômica (o problema portuário, de energia elétrica, água, equipamentos urbanos, crescimento industrial) é que se constituíam em pontos de estrangulamento à expansão urbana. (H. MODESTO, 1963:22)

Essa inversão entre causas e efeitos levaria à análise dos problemas de infra-estrutura econômica, que serão abordados nos próximos itens.

4.2.2 - Infra-estrutura (água, esgotos, lixo, eletricidade)

O problema da infra-estrutura de serviços básicos de Fortaleza está diretamente relacionado com a questão do crescimento demográfico da cidade.

E é simples compreender essa relação. Os índices de atendimento dos serviços de infra-estrutura são extremamente mutáveis, estando inversamente relacionados com o crescimento da população urbana. Quanto mais rapidamente a população

crece, mais depressa aqueles serviços se tornam insuficientes.

Assim, desde que começaram a se fazer sentir os efeitos da "inchação" da cidade, na década de 30, tiveram início os problemas de insuficiência dos serviços de infra-estrutura.

Segundo Saboya Ribeiro, com Tibúrcio Cavalcante, prefeito de Fortaleza em 1930, encerrou-se o que ele chamava "o ciclo Paulet-Herbster".

E a cidade que se encerrava no campo de atividades desses construtores, estava assim com as suas ruas niveladas e calçadas, com suas praças ajardinadas, com serviços regulares de iluminação pública e domiciliar, abastecida de água e possuindo um sistema de esgotos sanitários satisfatórios, ainda que não modelar; um bom serviço telefônico; uma rede de linhas de bonde cobria as ruas que solicitavam transportes. (S. RIBEIRO, 1955:237)

Desde então, todos os planos urbanísticos elaborados para Fortaleza contém denúncias a respeito da precariedade desses serviços. O próprio Saboya Ribeiro já chamava a atenção da municipalidade para os problemas de higiene e saneamento, responsáveis pela salubridade urbana. Mas a situação só iria se agravar, daí em diante.

O intenso fluxo migratório recebido por Fortaleza na década de 50, em consequência das secas e do arruamento do açude de Orós, refletir-se-ia na situação dramática encontrada por Hélio Modesto em termos de serviços urbanos básicos.

Em relação ao abastecimento d'água, a rede pública atendia menos de 20% dos prédios da cidade. O restante servia-se de cacimbas e chafarizes. A adução havia se mantido estacionária nos últimos dez anos, enquanto a população aumentara 90%. (H. MODESTO, 1963:15-16)

Até então esse serviço era gratuito. Com a criação do Serviço de Água e Esgoto do Estado do Ceará - SAAGEC, em 1962, tem início a exploração comercial do fornecimento de

água. Como a Aldeota era o bairro com a maior capacidade de pagamento de taxas, foi a primeira área a ser beneficiada com a captação de água subterrânea das dunas do Papicu, iniciada no ano seguinte.

Em termos de serviço de esgotos, a situação encontrada por Hélio Modesto era ainda mais dramática. Atendia apenas a área central, o que representava cerca de 10% do município de Fortaleza. O restante servia-se de fossas. (H. MODESTO, 1963:18)

Dai deduz-se a péssima situação de Fortaleza em termos de salubridade urbana, em função da contaminação da água, especialmente nas épocas da chuva, pela proximidade das fossas e cacimbas dentro do mesmo lote, e em lotes vizinhos.

Quanto ao fornecimento de energia elétrica, atendia cerca de 70% dos consumidores residenciais de Fortaleza. O maior problema era o fornecimento industrial, totalmente insatisfatório. (H. MODESTO, 1963:16)

Só a partir de 1965, com a chegada da energia da Usina de Paulo Afonso, através da Companhia Hidroelétrica do São Francisco - CHESF -, melhoraria a situação do abastecimento da cidade.

De qualquer forma, por se tratar de um serviço mais adequado à exploração capitalista, pela facilidade de suspensão do fornecimento sempre que não ocorra o pagamento das taxas, tem evidenciado um melhor desempenho em relação aos demais, o mesmo acontecendo com o serviço telefônico.

Quanto ao serviço de coleta de lixo, apresentava-se extremamente deficiente à época da elaboração do Plano Hélio Modesto. A frota de veículos era precária e o lixo jogado em diferentes vazadores, comprometendo a paisagem, além da salubridade da área urbana.

Quando da elaboração do PLANDIRF, após um decênio, vamos encontrar uma situação ainda mais dramática em termos dos serviços urbanos de Fortaleza.

O abastecimento d'água servia agora apenas 17% da população, enquanto a cota de consumo por habitante por dia

caíra de 170 para apenas 30 litros, índice extremamente inferior ao considerado ideal, de 200 l/hab por dia. (PLANDIRF, 1972:126)

Embora estudos e esforços, por parte dos governos Estadual e Federal, estivessem sendo envidados desde 1964 no sentido de ampliação desse serviço, havia sérios impasses financeiros. A criação da Companhia de Água e Esgotos do Ceará - CAGECE - em substituição ao SAAGEC, em consequência da política de saneamento empreendida pelo Governo Federal com suporte técnico e financeiro do BNH, juntamente com recursos do Estado e de acionistas particulares, teve grande importância nesse processo.

Finalmente em 1981, quase vinte anos depois de iniciados os estudos, foi concretizada a ampliação do serviço de abastecimento d'água de Fortaleza, com a inauguração do complexo de açudes Pacoti, Riachão, Gavião, que deverá abastecer a cidade até o ano 2000. (SCD, 1981)

Atualmente (1984), segundo dados da CAGECE, Fortaleza apresenta a elevada cota de 180 litros por habitante por dia, bem próxima dos 200 considerados ideais. Contudo, grande parte da cidade ainda não está sendo atendida. Com o reinício agora, das ligações suspensas pela CAGECE em função da seca de 1979-83, prevê-se o atendimento de mais 59.000 pedidos de ligação.

Com isso, a cota de abastecimento por habitante deverá cair para cerca de 140 litros por dia, bastante inferior ao que seria desejável, com perspectivas de piora, já que a população continuará crescendo, e com ela a demanda pelo serviço.

Donde se conclui da exigência de permanentes investimentos na área, e da ampla previsão das necessidades futuras, a fim de que o dimensionamento desse, como aliás de todos os serviços urbanos, não se torne obsoleto antes mesmo da finalização dos lentos trabalhos de sua implantação.

Ora, sabendo-se das dificuldades econômicas enfrentadas a nível nacional e local, em função da dupla situação de dependência, externa e interna, a que se acham submetidos o

país e o Estado, é de se prever que não será tomada nenhuma medida preventiva, e apenas quando o problema do abastecimento d'água houver atingido níveis insuportáveis, como ocorreu no passado, serão novamente adotadas providências para sua solução.

Essas medidas, por sua vez, quando finalmente implantadas, certamente estarão desatualizadas em relação às necessidades a serem satisfeitas, estabelecendo-se desse modo um permanente ritmo de defasagem entre necessidades e soluções, próprio das sociedades dependentes, destituídas de autonomia política e econômica para resolverem adequadamente seus próprios problemas.

Essas considerações aplicam-se não só ao problema da água, mas praticamente a todos os outros serviços urbanos que estamos focalizando.

Assim, quanto ao serviço de esgotos, em 1972 continuava atendendo apenas à área central, correspondente agora a 6% da área urbana (PLANDIRF, 1972:128), havendo portanto piorado em relação à situação encontrada por Hélio Modesto.

Face à gravidade da situação, a CAGECE, atendendo à política de saneamento empreendida pelo Governo Federal em conjunto com o Governo Estadual, realizou em 1978 trabalhos de ampliação da rede de esgotos, além da construção do interceptor oceânico e do emissário submarino, este localizado a oeste da Praia Formosa. Essas medidas contribuíram principalmente para o saneamento das praias, onde eram despejados até então, os efluentes provenientes dos edifícios situados na orla marítima. Essa situação, aliás, se mantém até hoje nas áreas não atingidas pelo interceptor oceânico, como é o caso, por exemplo, da Praia do Futuro, onde se concentram inúmeros edifícios de apartamentos de até doze pavimentos.

Quanto ao saneamento do restante da área urbana, continuou extremamente deficiente, bastando se dizer que atualmente a rede de esgotos atende apenas 12% da população do município de Fortaleza, segundo informações da própria CAGECE.

Isso em parte pode ser explicado pelo fato de tratar-se de um serviço público necessariamente gratuito, que

não se presta á exploração comercial, pelo fato de não permitir a sua suspensão caso não haja o pagamento das taxas cobradas.

Em relação ao fornecimento de energia elétrica, em 1972 encontrava-se em boas condições, face à recente chegada de energia de Paulo Afonso, de grande importância especialmente para a solução do problema das indústrias.

De acordo com dados da Companhia de Eletrificação do Ceará - COELCE, empresa de economia mista, subsidiária da Companhia Hidroelétrica do São Francisco - CHESF, graças a seus planos anuais de expansão, até o final de 1983 cerca de 88% da demanda residencial era coberta por seus serviços.

Porém, se por um lado a COELCE apresenta um bom desempenho em termos de quantidade de energia elétrica fornecida, o mesmo não se pode dizer com relação à qualidade dessa energia. Nesse sentido existem problemas de ordem técnica, que há muito afetam a população.

Estamos nos referindo às freqüentes oscilações de corrente, devidas ao fato de Fortaleza se constituir em ponta de linha no fornecimento da energia elétrica de Paulo Afonso.

No momento está sendo providenciada a solução para o problema, embora com grande atraso, através da instalação de equipamentos estabilizadores, que deverão entrar em funcionamento dentro de alguns meses.

Repete-se o problema do descompasso entre problemas e soluções, que atinge, como vimos, outros serviços de infra-estrutura.

Quanto ao serviço de coleta de lixo, sob responsabilidade da administração municipal, apresentava-se em 1972, como ainda hoje, bastante deficiente. Contando com apenas 30 caminhões da própria Prefeitura e 9 contratados a uma firma particular, recolhia de 300 a 360 toneladas diárias de lixo, despejadas a céu aberto nas dunas da Barra do Ceará, comprometendo não só a salubridade, mas a própria paisagem natural daquela área. (PLANDIRF, 1972:130)

Atualmente, segundo informações do Departamento de

Limpeza Pública - DLP, esse serviço conta com uma frota de 90 caminhões, sendo 45 da própria Prefeitura e 45 contratados e particulares.

Embora haja triplicado na última década, esse número ainda é extremamente baixo, se considerarmos que seriam necessários 130, para o recolhimento de todo o lixo produzido na área urbana de Fortaleza.

Quanto ao problema do destino final do lixo, desde 1978 foi temporariamente solucionado, com a implantação do aterro sanitário do Jangurussu, situado entre Messejana e Mondubim. Esse aterro vem sofrendo sucessivas ampliações, tendo o esgotamento de sua capacidade previsto para dentro de dois anos.

Com relação à área abrangida pela coleta, embora teoricamente cubra todo o Município, na realidade deixa de atingir muitos bairros pobres da periferia, onde a ausência de pavimentação das ruas torna impraticável o acesso dos caminhões. Assim, a deficiência de um serviço de infra-estrutura termina se refletindo sobre os demais.

Aliás, a respeito da forma de ocupação das áreas periféricas da cidade, faz-se necessária uma observação. Além do ritmo de crescimento demográfico, também a forma dispersa como se dá esse crescimento, interfere negativamente no atendimento da população em termos de serviços de infra-estrutura.

Não sendo contido por barreiras físicas, conforme referido no item 4.2.1, o crescimento de Fortaleza se caracteriza pela expansão constante do tecido urbano, gerando em sua marcha para a periferia, a dispersão populacional e a formação de vazios urbanos. Essas áreas periféricas apresentam tão baixos índices de densidade demográfica, que praticamente inviabilizam, ou pelo menos oneram excessivamente os custos de implantação dos serviços de infra-estrutura.

Sendo a população de Fortaleza em sua maioria constituída de pessoas pobres, a instalação desses serviços, bem como dos equipamentos sociais em geral (escolas, postos de saúde, etc.), devido aos custos envolvidos, só é viável economicamente quando existe uma densidade de população tal,

que permita a um grande número de usuários beneficiar-se de seu funcionamento.

Assim, a forma anárquica de crescimento da área urbana, propiciada, de um lado pelo intenso êxodo rural relacionado à problemática da dependência, e de outro pela especulação imobiliária própria do sistema capitalista, acaba por refletir-se negativamente no atendimento dos serviços básicos à população.

Allás a própria centralização político-administrativa dos serviços de infra-estrutura na capital, sob controle de organismos estatais - CAGECE, COELCE, etc. - retirando toda a autonomia da ação municipal, tem sem dúvida contribuído para a falta de dinamismo dos núcleos urbanos das áreas rurais.

Vislumbramos, uma vez mais, a outra face da dependência expressa pela concentração da estrutura de poder na capital em prejuízo dos núcleos urbanos do interior do Estado.

Ao mesmo tempo, mas em sentido contrário, Fortaleza sofre os efeitos da perda de autonomia, a nível municipal e estadual, em consequência da centralização da estrutura de poder na área do Governo Federal, para onde é carreada a maior parte da arrecadação fiscal recolhida nos municípios e de onde provêm os recursos financeiros (geralmente exíguos) e muitas das decisões relativas a investimentos em setores como saneamento, transportes, etc., da maior importância para o funcionamento tanto da capital como dos municípios do interior do Estado²⁹.

Além dessas limitações a administração municipal enfrenta ainda sérios obstáculos de natureza interna que dificultam

²⁹ Na repartição da competência tributária couberam ao Município apenas dois impostos: o imposto predial e territorial urbano e o imposto sobre serviços. Esses dois impostos mais as taxas, a contribuição de melhoria (raramente cobrada) e a receita patrimonial e industrial compõem a receita própria dos Municípios. A maior fonte de recursos do orçamento municipal é constituída, portanto, pelas transferências provenientes das esferas estadual e federal. (IBAM, 1970)

extremamente seu funcionamento: os vícios de empreguismo da máquina burocrática e a tradição da ineficiência governamental. Esses problemas, que não são exclusivos da administração municipal, atingiram em Fortaleza índices alarmantes nos últimos anos (como é conhecido de toda a população), embora não haja informações precisas dada a própria natureza do assunto.³⁰

Outra observação que se pode fazer, diz respeito à distribuição espacial dos serviços de infra-estrutura dentro da área urbana de Fortaleza. Além de insuficientes para o atendimento total da população, esses serviços tendem a se concentrar em determinadas áreas da cidade em detrimento das demais. Estamos nos referindo às áreas do Centro e da Aldeota, privilegiadas não só em termos dos serviços, que analisamos, mas de muitos outros: transportes, pavimentação, comunicações, etc.

Tratando-se dos locais onde trabalham e vivem as classes dominantes da sociedade, é fácil compreender essa diferenciação, determinada pela capacidade de pressão política e econômica dessas classes sobre o Estado, detentor dos serviços.

Nesse processo, o Estado capitalista tem um papel central uma vez que utiliza a alocação desigual de recursos destinados à infra-estrutura, como mecanismo para reforçar e assegurar a apropriação diferencial do solo e dos serviços.

³⁰ Segundo depoimento de um engenheiro da COELCE, só na última eleição para governador do Estado, em 1982, foram admitidos cerca de 1.000 novos funcionários, a maioria ocupando cargos remunerados com altos salários, em atendimento a compromissos e promessas feitas pelo Governo em troca de votos. Na mesma oportunidade foram criadas mais quatro diretorias para o órgão, perfazendo um total de oito, quando segundo a própria administração seriam necessárias apenas três para o seu bom funcionamento. Um sintoma de que essa situação é prejudicial, são as altas cifras atingidas pela dívida da empresa junto à CHESF (insistentemente divulgadas pelos jornais nos últimos anos), comprometida que está a maior parte de sua arrecadação com a extensa folha de pagamento de pessoal.

Parece não haver dúvida de que o Estado é quem decide quem terá transporte na cidade, quem será servido por água, esgotos, educação, saúde, etc., e sob que condições.

Parece não haver dúvida, também, que o Estado serve aos interesses dos grupos de elite (administrativa e empresarial), que tomam a maior parte das decisões importantes, embora essas decisões resultem em obrigações para toda a população. Esses grupos de elite, por sua vez, representam interesses econômicos tanto locais quanto nacionais e multinacionais, como vimos no caso da política de transportes implantada no país, por exemplo.

Assim, podemos concluir dizendo que, enquanto a distribuição espacial dos serviços de infra-estrutura de Fortaleza decorre basicamente de sua condição de cidade capitalista, seu desempenho é profundamente afetado pela dupla situação de dependência, a que se acham submetidos o Estado e o país.

4.2.3 - Sistema Viário

O sistema viário de Fortaleza tem seu traçado definido desde o século passado, através do plano de Silva Paulet (1812).

Data dessa época o sistema viário básico, ainda hoje prevalecente em Fortaleza, configurado na existência de duas malhas: uma radioconcêntrica, constituída pelas vias de acesso a pontos externos da área urbana; e outra ortogonal, adaptada à topografia plana e levemente ondulada do terreno, formada por ruas estreitas que se cruzam em ângulo reto a pequenas distâncias.

A primeira constitui o elemento principal e norteia o conjunto das atividades localizadas na área central. (FIGURA 14)

A segunda tem a função de apoio do sistema radial, fazendo as ligações entre as vias principais. Vale ressal-

tar a facilidade de conexão de todos os bairros com o centro, tendo em vista a ausência de barreiras físicas.

Essa formação radioconcêntrica decorre do predomínio da função comercial, que fez com que a cidade sofresse influência decisiva das relações comerciais com sua região e o exterior.

São cinco, os eixos radiais que ligam Fortaleza com o interior e com outros estados:

- . BR-222, continuação da Av. Bezerra de Menezes (antigo caminho de Soure), liga Fortaleza à Teresina.
- . BR-020, continuação da Av. João Pessoa (antigo caminho de Arronches), liga Fortaleza à Brasília.

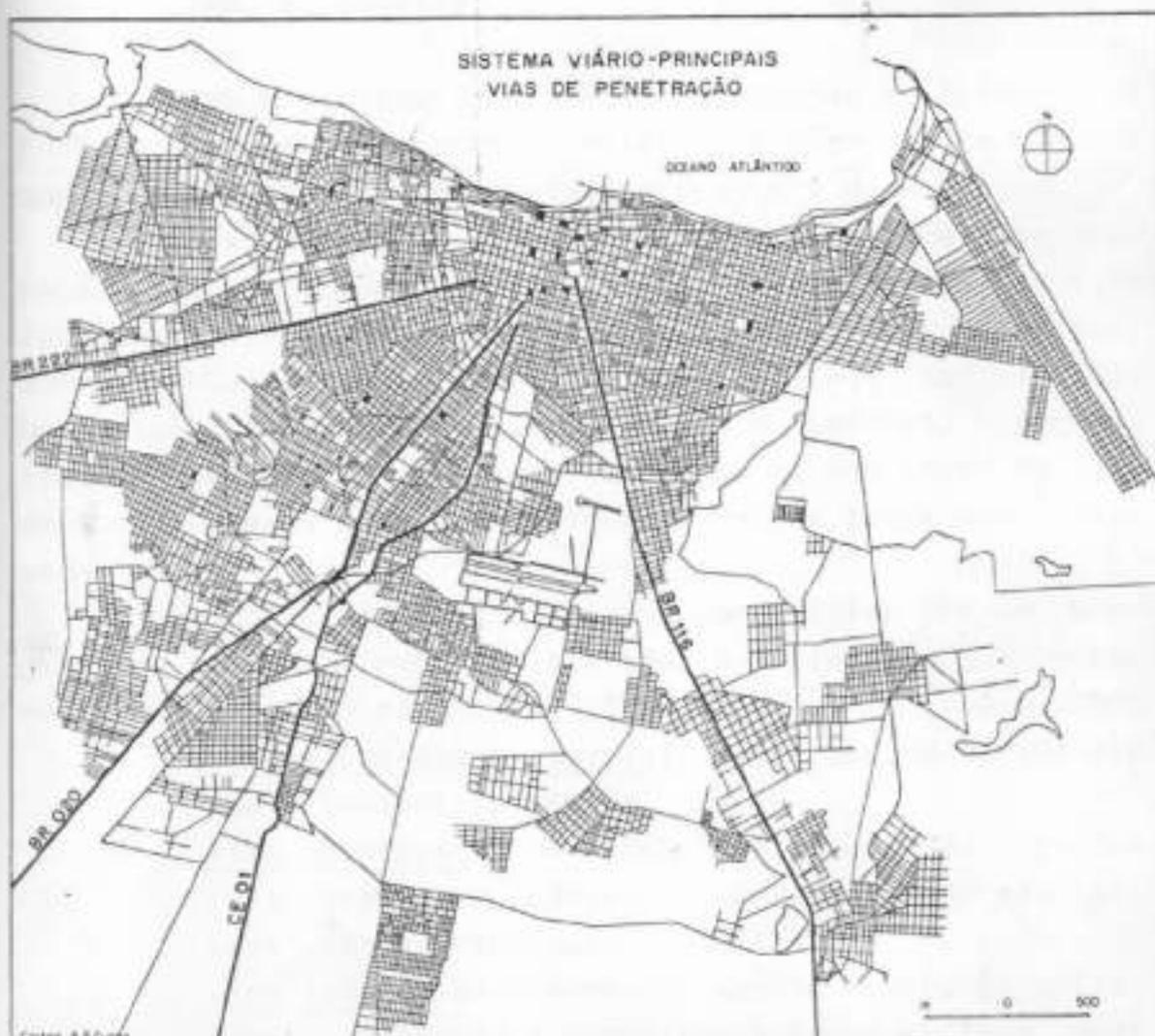


FIGURA 14 - Sistema Viário. Principais vias de penetração.

- . BR-116, continuação da Av. Visconde do Rio Branco (antigo caminho de Messejana),^{*} liga Fortaleza às grandes metrópoles da região Sudeste.
- . CE-01, a mais importante rodovia estadual, liga Fortaleza à Quixeramobim.
- . CE-111, liga Fortaleza à Cascavel, passando por Aquiraz.

Além desses há dois eixos ferroviários, também radiais, que partem da Estação João Felipe, localizada na Praça Castro Carreira no centro da cidade:

- . via férrea Fortaleza-Sobral.
- . via férrea Fortaleza-Crato, passando por Maracanaú e Baturité.

Como o sistema de transporte regional e urbano de Fortaleza é essencialmente rodoviário, compreende-se a maior importância assumida pelo primeiro conjunto de eixos.

Estas vias de acesso induziram e direcionaram a ocupação do espaço urbano de Fortaleza, de maneira que, a oeste localizaram-se as indústrias e os bairros mais modestos, acompanhando os ramais ferroviários e os eixos rodoviários. No centro, de onde partem as ferrovias e rodovias, concentrou-se a atividade comercial, enquanto a zona leste da cidade foi ocupada pela população de nível de renda mais elevada.

Quanto à malha ortogonal, é constituída por um conjunto de vias de largura e importância variáveis, que juntamente com os eixos radiais se classificam em (Lei 5122-A/1979):

- . vias expressas e arteriais, que compõem a rede viária principal da cidade.
- . vias coletoras, com função de ligação de pontos de interesse na cidade, às componentes de seu sistema viário principal.
- . vias locais, destinadas ao acesso direto às unidades residenciais e à movimentação do tráfego local.

Desde a época da elaboração do Plano Saboya Ribeiro (1947) os problemas relacionados à configuração assumida pelo sistema viário de Fortaleza podiam ser facilmente identificados.

Nessa época, como ainda hoje, as maiores dificuldades do sistema viário da cidade situavam-se na área central. A concentração na área central das atividades comerciais e de negócios e a função polarizadora da cidade favoreceram o desenvolvimento de uma estrutura viária radioconcêntrica, que por sua vez atuou no sentido de acentuar ainda mais esta centralidade.

Assim, já na época do estudo de Saboya Ribeiro, a estrutura urbana evidenciava um incipiente processo de hiperconcentração do núcleo central, onde as ruas estreitas e os cruzamentos retangulares recebiam crescente volume de pedestres e veículos provenientes de todas as partes da cidade.

Outra dificuldade, também atual, dizia respeito à desarticulação da rede viária como um todo.

Esta consistia em um conglomerado de avenidas e ruas, que por falta de continuidade no processo de planejamento da cidade, não formavam um sistema viário único, adequado para as necessidades do tráfego.

Faltavam, sobretudo, ligações entre as vias principais para conseguir uma melhor distribuição do tráfego e um melhor relacionamento entre as diversas áreas da cidade. Não existiam, por exemplo, ligações diretas entre as duas margens do riacho Pajeú. Ruas como Pereira Filgueiras e Costa Barros, por um lado, e Dr. João Moreira, Senador Alencar, e Perboyre e Silva, por outro lado, terminavam abruptamente nas proximidades do riacho, sem levar a parte alguma.

Não existiam também, ligações diretas entre os setores leste e oeste da cidade, ou mesmo entre eixos viários próximos, como, por exemplo, as avenidas Bezerra de Menezes e Francisco Sá.

Outros problemas observados por Saboya Ribeiro foram: a inconveniência da localização da Estação João Felipe na área central, e a falta de aproveitamento dos terrenos mar-

ginais aos córregos que atravessavam a cidade.

Com o propósito de solucionar os problemas do sistema viário de Fortaleza, Saboya Ribeiro elaborou uma proposta (FIGURA 15) baseada nos seguintes pontos (S. RIBEIRO, 1955: 239-242):

- . definição de um sistema radial-perimetral, com indicação de vias a abrir e alargar, constituído por:
 - avenidas radiais, que atravessam a cidade de norte a sul ou de leste a oeste, incidindo sobre o centro (entre elas a Av. Beira Mar, ao longo de toda a orla marítima);
 - avenidas sub-radiais, incidindo sobre bairros sem alcançar a zona central (entre elas a Av. Francisco Sá); e um sistema de cinco anéis que circundam a cidade, denominados circuitos. Temos assim, de acordo com o raio de abrangência:
 - circuito comercial, limitando a área comercial de maior adensamento, composto pelas ruas Gal. Sampaio, Duque de Caxias e Conde D'Eu-Sena Madureira;
 - circuito de irradiação, delimitando a zona de irradiação do comércio, constituído pela Av. do Imperador, R. Domingos Olímpio e Av. Dom Manuel;
 - circuito intermédio, composto entre outras pelas atuais avenidas Filomeno Gomes, 13 de Maio e Pontes Vieira;
 - circuito exterior, envolvendo quase toda a área urbana, seguindo no lado leste paralelamente ao ramal ferroviário do Mucuripe;
 - circuito rural, circundando a periferia da cidade.
- . Implantação de avenidas-parques às margens dos rios: Pajeú, Jacarecanga e Tauape.
- . deslocamento da Estação João Felipe, da área central para o bairro de Otávio Bonfim.

Infelizmente essa proposta, de grande importância para o futuro da cidade, prevendo inclusive a preservação de seu sistema ecológico, não foi adotada.

Apesar de aprovado, o plano encontrou fortes resistências por parte dos setores das classes média e alta atingidos pelas desapropriações necessárias às obras de abertura e alargamento do sistema viário proposto.

Os interesses das classes dominantes, ou seja, os interesses da propriedade privada, em que se apoia o sistema capitalista, prevaleceram sobre os interesses da planificação urbana.

Nos estudos posteriores, vamos encontrar basicamente as mesmas preocupações, com os mesmos tipos de problemas, levando a proposições semelhantes às do Plano Saboya Ribeiro.

Na FIGURA 16, que apresenta o levantamento das condições do sistema viário em 1962, pode-se perceber claramente sua descontinuidade.

A proposta viária do Plano Hélio Modesto, representada na planta da FIGURA 17, volta a enfatizar (H. MODESTO, 1963:8-9):

- . o sistema radioconcêntrico, constituído por eixos radiais e anéis de circulação, incluindo: o alargamento da R. Meton de Alencar, a fim de permitir o fechamento do primeiro anel de circulação em torno da área central; a construção da avenida paralela ao ramal ferroviário do Mucuripe, permitindo a formação de outro anel de circulação; e a construção da Avenida Parque Beira-Mar, ligando o setor leste ao centro da cidade.
- . a implantação de avenidas-parques ao longo do leito dos riachos Pajeú, Jacarecanga e Aguanambi.
- . o deslocamento da Estação João Felipe, da área central para Parangaba.

A essas propostas, similares às de Saboya Ribeiro, Hélio Modesto acrescenta outras:

- . destinação das ruas Liberato Barroso e Guilherme Rocha, para uso exclusivo de pedestres, no trecho



PLANO DIRETOR DE FORTALEZA
ESTUDO PRELIMINAR
LEVANTAMENTO DAS CONDIÇÕES ATUAIS

HELIO MODESTO COLABORADORES: ADINA MERA L. ARTHUR RIOS MARIO L. MENDONÇA
 URBANISTA SOCIOLOGO ENGENHEIRO

<p>CIRCULAÇÃO VIAS TIPO DE PAVIMENTAÇÃO</p> <p>ESCALA 1:10.000</p> <p>PLANTA DE VIAS</p> <p>LEGENDA</p> <p>SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS PUBLICAS</p>	<p> RUA AVENIDA ESTADO CANAL PLANEJADO ESTACIONAMENTO </p> <p> RUA AVENIDA CANAL PLANEJADO ESTACIONAMENTO </p>	<p> RUA AVENIDA CANAL PLANEJADO ESTACIONAMENTO </p> <p> RUA AVENIDA CANAL PLANEJADO ESTACIONAMENTO </p>
--	---	---

ADMINISTRAÇÃO DO PREFEITO MUNICIPAL - GENERAL MANOEL CORDEIRO NETO
 SECRETARIO MUNICIPAL DE URBANISMO - DR. RAMUNDO GRÃO - SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS - DR. AMAURY CASTRO E SILVA
 SECRETARIO MUNICIPAL DE ADMINISTRACAO - DR. ANTONIO CATUNDA DE SAOIA - SECRETARIO DE EDUCACAO E CULTURA - ISMAEL DE ANDRADE PORDEUS
 SECRETARIO MUNICIPAL DE FINANÇAS - RAMUNDO MOURA TEIXEIRA - SECRETARIO MUNICIPAL DO PATRIMONIO - DR. RAMUNDO O. AGUIAR
 SECRETARIO DE SAUDE E ASSISTENCIA - DR. RAMUNDO BEZERRA FERREIRA - SECRETARIO DE FOMENTO PRODUCAO E ABASTECIMENTO - C. C. FEITOSA

FIGURA 16 - Plano Hélio Modesto. Levantamento do Sistema Viário - 1962.



PLANO DIRETOR DE FORTALEZA

HELIO MODESTO
URBANISTA

COLABORADORES:

ADINA MERA
URBANISTA

J. ARTHUR RIOS
SOCIOLOGO

MARIO L. MENDONÇA
ENGENHEIRO

CLASSIFICAÇÃO

JUNHO 1962

ESCALA 1:15000

- AVENIDAS PARQUE
- AVENIDAS DE GRANDE LARGURA
- VIAS DE LIGAÇÃO
- VIAS DE LIGAÇÃO EM BARRIO DE CASAS
- AREAS DE CIRCULAÇÃO FORMADAS PELOS CONTORNOS DE
- VIAS DE LIGAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO DO PREFEITO MUNICIPAL GENERAL MANOEL CORDEIRO NETO

FIGURA 17 - Plano Hélio Modesto. Sistema Viário Proposto - 1962.

- compreendido entre as ruas General Sampaio e Floriano Peixoto, de grande importância para a amenização do conflito entre pedestres e veículos, agravado na área central em função do crescimento populacional e do aumento da frota de veículos.
- . criação de uma Estação Rodoviária para transportes de longo percurso, e de uma terminal de transportes de carga, nas proximidades da BR-116.
 - . criação de um estacionamento de veículos junto à área central.

O Plano Hélio Modesto teve algumas de suas proposições adotadas, como é o caso: da construção do primeiro trecho da Av. Beira-Mar; da Av. Perimetral, ligando a Barra do Ceará ao Mucuripe através dos bairros periféricos; da abertura da Av. Luciano Carneiro, facilitando o acesso ao aeroporto.

Também foram implantadas as ruas de uso exclusivo de pedestres e construída a Estação Rodoviária João Tomé, no local indicado.

Persistiram, contudo, os problemas de desarticulação do sistema viário como um todo, já que muitas obras projetadas não foram implantadas ou concluídas, impedindo o funcionamento conjunto e objetivo do sistema. Com o crescimento da cidade, também os problemas da área central voltaram a se agravar.

O abandono do Plano Hélio Modesto não deve ser explicado só em termos da oposição dos setores privados atingidos pelas desapropriações, nem apenas pela falta de recursos financeiros mas, principalmente, em função do jogo político que faz com que sistematicamente sejam abandonados, pela nova administração municipal, planos e obras urbanísticos encomendados pela administração anterior. Trata-se de uma aparente falta de racionalidade administrativa, inexplicável do ponto de vista dos interesses da planificação urbana, mas perfeitamente compreensível à luz dos interesses dos grupos políticos que, como representantes das classes dominantes,

sucessivamente assumem o controle da máquina administrativa.

Quando da elaboração do PLANDIRF (1972), foi realizado um estudo aprofundado das características do sistema viário da cidade. Existiam na época, na área urbana de Fortaleza, um total de aproximadamente 1.132km de vias de todas as categorias, sendo 42% pavimentadas em concreto asfáltico, paralelepípedo ou pedra tosca, e 58% não pavimentadas (PLANDIRF, 1972:291).

Na zona central, onde a cidade se originou, a maioria das vias apresentava baixa qualidade, reflexo de uma época em que não se cogitava do tráfego motorizado.

Nas áreas residenciais ocupadas por faixas da população de renda média e alta, o padrão das vias já obedecia a um planejamento mais sistemático.

Finalmente, nas zonas periféricas, correspondentes ao nível de renda mais baixo da população, as vias quase se resumiam aos trechos de rodovias que penetram na área urbana.

Essa diferenciação do sistema viário, válida ainda hoje, nada mais é que a expressão da segregação sócio-econômica das classes em que se divide a população, típica das sociedades capitalistas.

De um modo geral, as vias apresentavam larguras insuficientes, com os rolamentos variando de 7,0 a 24,0 metros, sendo que 89,5% situavam-se na faixa entre 7,0 e 14,0 metros (PLANDIRF, 1972:291). Poucas vias possuíam canteiro central, com divisão de pistas de rolamento, sendo notável a descontinuidade do mesmo, permitindo freqüentes conversões, o que reduzia seriamente seu nível de serviço.

Quanto aos passeios, elementos auxiliares do sistema viário, revelaram-se insuficientes na área central para comportar o movimento de pedestres. Em muitos casos, também, o revestimento dos mesmos não era qualitativamente adequado. A ausência total das sarjetas, além de prejudicar o tráfego em época de chuvas, favorecia a infiltração da água, deteriorando sensivelmente a qualidade do pavimento.

A falta de vagas para o estacionamento dos automóveis na área central, um dos grandes problemas de todas as cida-

des do mundo, também foi evidenciado em Fortaleza. Apesar da baixa taxa de motorização da cidade - 1 automóvel para cada 38 habitantes em 1970, enquanto São Paulo em 1967 tinha 1 automóvel para cada 13,5 habitantes (PLANDIRF, 1972:298) - podia-se observar que o estacionamento dos carros nas ruas estreitas da área central já impedia a circulação do tráfego.

Apesar de todas essas deficiências, os maiores problemas do sistema viário ainda eram constituídos pela desarticulação das vias e pela influência do traçado radial na hiperconcentração do tráfego e das atividades terciárias na zona central da cidade.

A FIGURA 18 mostra a rede viária básica de Fortaleza

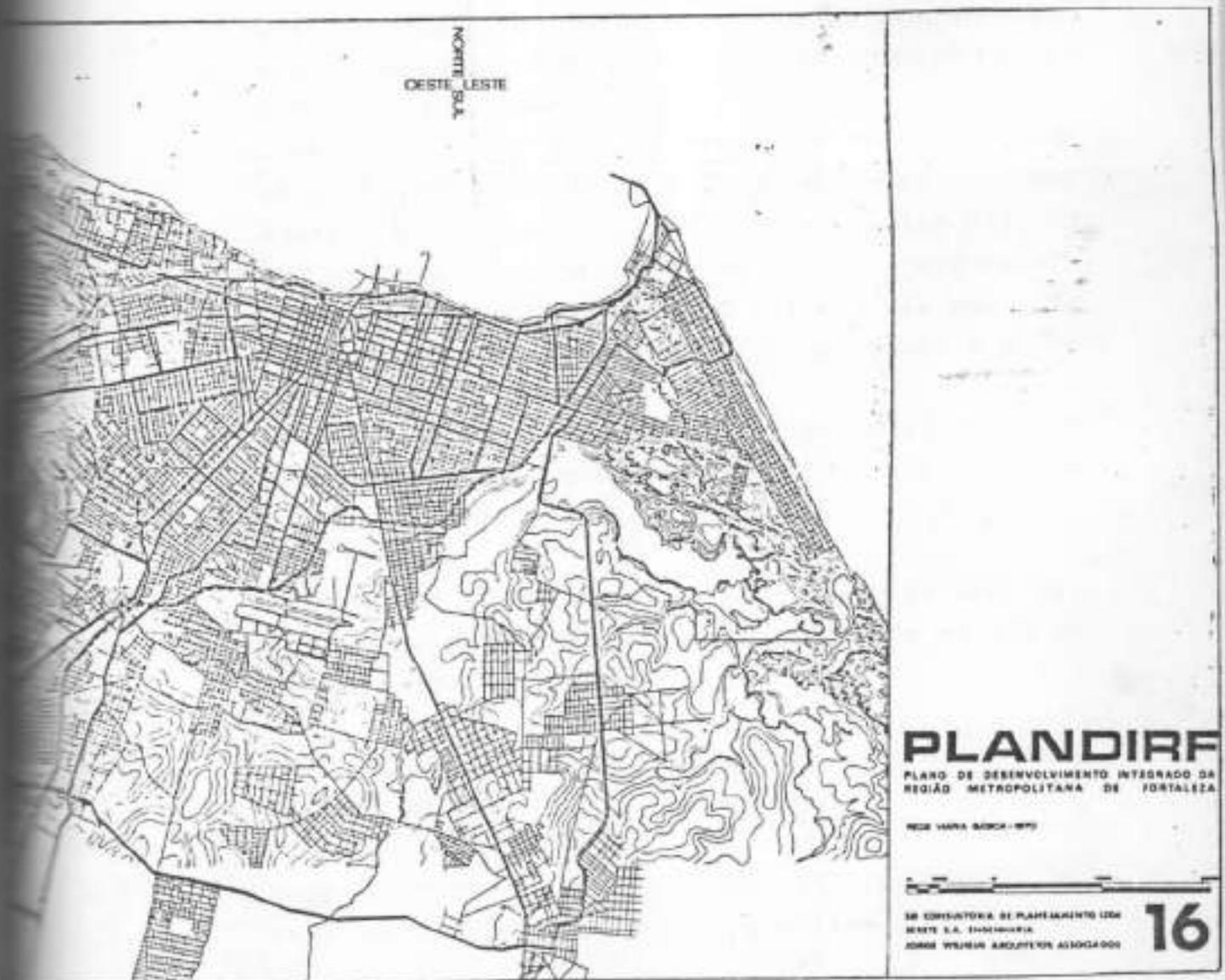


FIGURA 18 - PLANDIRF. Rede viária básica - 1970.

em 1970. É nítida a visão de descontinuidade entre as vias, dificultando o desempenho adequado do sistema.

Podemos ver também, que praticamente todas as vias arteriais capazes de comportar grande volume de tráfego convergiam radialmente para a zona central, não dispondo de um esquema adequado de irradiação do volume de tráfego absorvido.

Com o propósito de amenizar as deficiências e os problemas citados, o PLANDIRF relacionou uma série de proposições a serem implantadas até 1990, incluindo algumas já contidas nos planos anteriores (PLANDIRF, 1972:231-38) (FIGURA 19):

- . construção de dois anéis viários, circunscrevendo a área central, a fim de facilitar as viagens não orientadas para o centro, e reduzir o congestionamento nessas artérias.

O Anel 1, ou anel pericentral, mais próximo da área central, seria constituído pelas avenidas José Bastos (a ser aberta a partir da Francisco Sá), Canal de Tauape, ou Borges de Melo, até o cruzamento com a BR-116, continuando daí por uma via paralela ao ramal ferroviário do Mucuripe, chegando até o Porto.

O Anel 2 seria situado entre o anel pericentral e a Av. Perimetral, que passaria a constituir então o terceiro anel viário.

- . aumento dos trechos de vias destinadas ao uso exclusivo de pedestres, e desencorajamento do uso de carros particulares na área central.
- . remoção da Estação João Felipe, do centro para Antônio Bezerra.
- . aproveitamento do talvegue dos rios da cidade, para a construção de vias paisagísticas.

- . ampliação do sistema de sinalização por placas indicativas, semáforos padronizados, e marcação de faixas de rolamento, e de pedestres.
- . transformação de vias de mão dupla em mão única, dobrando sua capacidade, pela implantação do sistema binário.

Em atendimento às proposições do PLANDIRF relativas ao sistema viário, foram construídas as avenidas Presidente Castelo Branco (Leste-Oeste), Borges de Melo, parte da José Bastos, Aguanambi, Beira-Rio, Zezé Diogo e o 2º Anel Viário, entre outras. Também foram ampliados os trechos de vias de

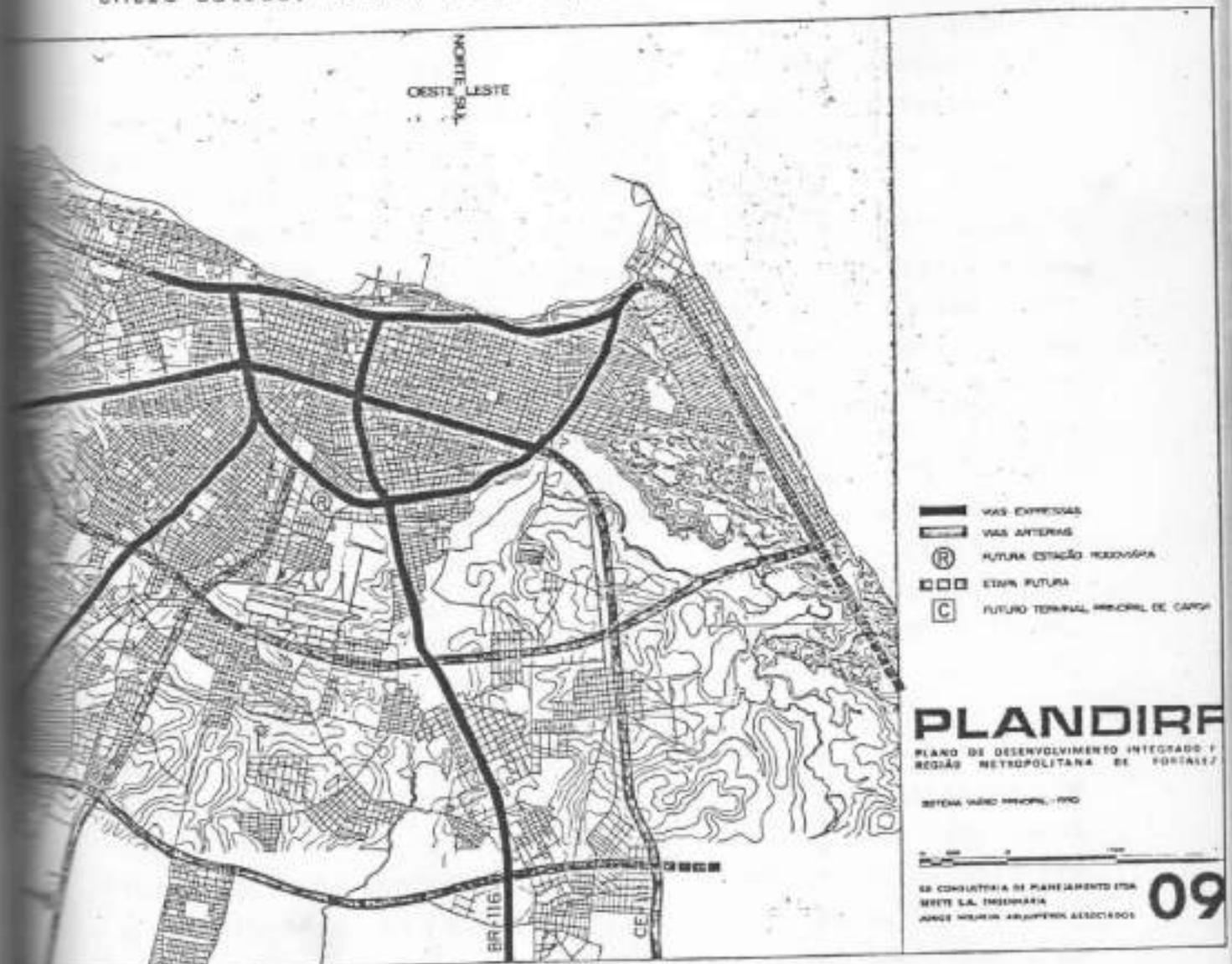


FIGURA 19 - PLANDIRF. Sistema Viário Proposto, a ser implantado até 1990.

uso exclusivo de pedestres, e adotadas as recomendações relativas à sinalização e adaptação do fluxo das vias, tendo em vista o aumento da capacidade e a melhoria do nível de serviço do sistema viário.

Recomendações e obras importantes, contudo, deixaram de ser atendidas e implantadas, impedindo a solução de graves problemas, por razões que analisaremos logo mais.

Com a criação da CODEF em 1973, depois substituída pela SUPLAM, tem início uma nova fase administrativa para a cidade, que passa agora, ela mesma, a orientar e avaliar, permanentemente, as atividades de planejamento físico e sócio-econômico do Município.

As legislações posteriores a esse fato, leis 4486 e 5122-A de 1979, em vigor, que regulam o Plano Diretor Físico do Município de Fortaleza, nada mais fizeram que detalhar as proposições do PLANDIRF, adaptando-as aos novos estágios de desenvolvimento da cidade (FIGURAS 20 e 21).

Persistem até hoje os problemas de descontinuidade do sistema viário e de congestionamento da área central. Obras de maior importância para a estrutura viária da cidade têm até hoje sua implantação incompleta, deixando de atender às necessidades globais do sistema, para atender apenas a pontos isolados, transferindo os problemas para outros locais, chegando às vezes a agravar a situação. Tal é o caso, por exemplo, das avenidas Beira-Mar e José Bastos, entre outras.

A Av. Beira-Mar, iniciada em 1961, com o objetivo de valorizar a faixa litorânea em termos de urbanização recreativa e paisagismo, sofreu várias soluções de continuidade, não chegando a alcançar, até hoje, a área central através do Poço da Draga, conforme planejado por Hélio Modesto.

Fato semelhante ocorreu com a Av. José Bastos, projetada como uma via de alta relevância dentro do sistema viário de Fortaleza. Essa via deveria ocupar o leito do ramal ferroviário Parangaba-Estação João Felipe, a ser extinto com a transferência da Estação para Antônio Bezerra. Como a Estação não foi removida, só foi construído o segundo trecho da Av. José Bastos, que vai da Av. Carapinima até Parangaba. O



FIGURA 20 - Lei 4486. Sistema Viário Básico - 1975.



FIGURA 21 - Lei 5122-A. Sistema Viário Básico - 1979.

primeiro trecho, da Av. Francisco Sá até a confluência com a Carapinima, não foi implantado ficando incompleto o 1º Anel Viário, que deveria ser continuado pelas avenidas Canal de Tauape e Borges de Melo até o cruzamento com a BR-116, permitindo reduzir o tráfego de passagem pela zona central. Da BR-116 o anel deveria ser continuado por uma via paralela ao ramal ferroviário do Mucuripe. Essa via, que se chamará Av. Beira-Trilho, atualmente em fase de projeto, embora proposta em todos os planos diretores, desde Saboya Ribeiro (1947), ainda não foi construída, o que deverá ocorrer provavelmente no final dessa década, segundo informações da SUPLAM.

Vale registrar também o caso da Av. Bezerra de Menezes, via de maior capacidade no sistema viário, que até hoje desemboca na área central sem condições de continuidade na corrente de tráfego.

Os problemas de desapropriação em áreas de adensamento consolidado dificultam de tal maneira o alargamento ou abertura de novas vias, que se torna mais viável realizar obras maiores em áreas periféricas, que obras menores nessas áreas adensadas. Assim, por exemplo, já foram construídos três anéis viários externos, ligando zonas de ocupação mais ou menos rarefeita, enquanto o 1º Anel Viário, que contornaria a área central, desviando grande parte do fluxo que a atravessa atualmente, ainda não foi completado.

Também sem continuidade, permanecem até hoje as vias traçadas por Adolfo Herbster em 1875, às margens do riacho Pajeú: ruas Costa Barros, Senador Alencar e outras, referidas atrás.

O congestionamento da área central é outro problema que permanece sem solução. Além da taxa de motorização da cidade haver se elevado (passou de 1 automóvel para 38 habitantes em 1970, para 1 automóvel para 23,7 habitantes em 1980), o número de veículos e habitantes cresceu respectivamente em 300% e 52,5% na última década³¹.

³¹ Fontes: Setor Estatístico do DETRAN, e FIBGE, Censo Demográfico de 1980.

Para as ruas centrais, que registram o maior movimento de pedestres e que funcionam parcialmente como áreas de estacionamento, um aumento de tal ordem, no volume de tráfego, é praticamente insuportável. Diante da impossibilidade de alargar as estreitas ruas antigas, a política adotada desde a época do PLANDIRF tem sido o desestímulo ao tráfego de veículos na área central, ao lado da tentativa de descentralização das atividades terciárias.

Finalmente, outro ponto crítico do sistema viário de Fortaleza, são as inúmeras interseções, em nível, dos trilhos da Rede Ferroviária Federal - RFFSA -, com vias urbanas de alta velocidade, causando sérios prejuízos ao tráfego e ameaçando a segurança de pedestres e veículos. Em algumas dessas passagens, geralmente mal sinalizadas, vêm sendo registrados há anos freqüentes acidentes, como é o caso, por exemplo, dos cruzamentos da RFFSA com a Av. Bezerra de Menezes, com a Av. João Pessoa e com a Av. Santos Dumont, sem que a Prefeitura tenha, até hoje, providenciado passagens aéreas ou subterrâneas a fim de eliminar esses cruzamentos.

Como se vê, todos os problemas levantados são bastante antigos, alguns datando até do século passado. Que razões justificariam a persistência de problemas tão antigos, e que afetam tão profundamente a configuração e o funcionamento do sistema viário de Fortaleza?

Segundo informações da SUPLAM, órgão responsável pela planificação urbana de Fortaleza, a falta de recursos financeiros representa a principal dificuldade imposta à correção das deficiências apresentadas pelo sistema viário da cidade.

A escassez de recursos, por parte do Governo Federal e da administração local, é um problema que atinge, aliás, não só o sistema viário, mas vários outros componentes do processo de urbanização de Fortaleza e de outras capitais do Nordeste, e do Brasil de um modo geral.³²

³² De acordo com pesquisa realizada pelo Centro de Pesquisas Urbanas do IBAM, a falta de recursos financeiros é, na opinião de 80% dos 2.600 Prefeitos entrevistados, o problema mais sério do Município (IBAM, 1975).

No caso do Nordeste, por ser uma região submetida a uma dupla situação de dependência, interna e externa, e conseqüentemente a um processo histórico de descapitalização, não haveria como deixar de ser especialmente afetada no que se refere aos altos custos de realização de obras do sistema viário.³³

Contudo não podemos deixar de considerar o problema da falta de autonomia municipal, subordinada em termos econômico e político-administrativo às esferas estadual e federal, como vimos no item anterior.

Além da centralização, temos que considerar o problema tipicamente capitalista da manipulação do poder por setores das classes dominantes locais, notadamente especuladores imobiliários, que interferindo nos mecanismos de decisão da política de implantação do sistema viário (a nível federal, estadual ou municipal) fazem com que muitas vezes sejam consideradas como prioritárias obras que servem apenas à rápida valorização de suas terras, como é o caso, por exemplo, do prolongamento da Avenida Dioguinho além do Rio Cocó (v. FIGURA 21, p. 156), em detrimento da realização de obras de reconhecido interesse público, como as acima enumeradas.

Nesse sentido há que se destacar a falta de empenho e participação da comunidade, pouco habituada a lutar contra

³³ Alguém poderia objetar que a citada descapitalização da economia nordestina decorreria muito mais das próprias características físicas da região (clima seco, aridez do solo, etc.), que de um processo histórico de dependência, marcado permanentemente por relações de troca desfavoráveis. Não negamos que esses fatores físicos influenciem o desempenho da economia cearense, mas se o seu peso fosse realmente o único decisivo, como se justificaria o análogo processo de descapitalização sofrido por um país tão rico em recursos naturais, e com tão grande potencialidade econômica, como o Brasil? Por outro lado, não podemos esquecer que também os países desenvolvidos têm suas regiões menos privilegiadas em recursos naturais, sem que nem por isso se verifiquem desequilíbrios regionais tão grandes como o que se observa, por exemplo, entre o Sudeste e o Nordeste do Brasil.

a classe dominante em defesa dos interesses das classes sociais mais baixas, que constituem a maioria da população.

Por outro lado, as dificuldades envolvidas na obtenção de recursos e a falta de autonomia municipal, impossibilitam a implantação de obras viárias antes do surgimento das necessidades que justificariam sua realização. Ou seja, de forma semelhante ao que ocorre com os serviços de infraestrutura, também o sistema viário de Fortaleza não trabalha com previsões, e sim com problemas concretos às vezes tornados insuportáveis, como é o caso de alguns citados acima.

Essa situação dificulta a solução dos problemas, principalmente nas áreas de adensamento consolidado, onde as desapropriações necessárias ao alargamento ou abertura de novas vias se tornam praticamente inviáveis, possibilitando, assim, a ampliação do deficit acumulado de problemas relativos ao sistema viário;

Desde 1973, seguindo orientação do PLANDIRF, a rede viária básica do Município teve sua implantação facilitada, através da doação de pequenos trechos, por ocasião da aprovação de loteamentos, como também pela definição de faixas de alargamento, quando da aprovação de edificações.

Concluindo, podemos dizer que, ao lado de fatores típicos da urbanização capitalista, a influência da situação de dependência sobre a configuração da rede viária de Fortaleza é bastante evidente, especialmente no que se refere às áreas de ocupação mais antiga da cidade.

4.2.4 - Zoneamento

A idéia de separar analiticamente as funções urbanas: habitar, trabalhar, recrear e circular, em zonas bem delimitadas de maneira a harmonizar o funcionamento de cada uma e do conjunto, foi lançada por Le Corbusier em 1933, no IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), do qual resultou a conhecida "Carta de Atenas".

RA
1
993

Rapidamente essa idéia se difundiu, e depois da Segunda Guerra Mundial apareceram por toda a parte novos organismos estatais de planejamento urbano dirigidos por arquitetos influenciados pelas teorias de Le Corbusier. Praticamente todas as cidades do mundo foram "zoneadas", com a finalidade de "regular o uso da terra e dos edifícios, a altura e o gabarito das construções, a proporção que estas podem ocupar e a densidade da população", conforme definido pelo manual de planejamento urbano da Associação Internacional de Administradores Municipais (1965:306).

Em Fortaleza, a proposta de zoneamento da área urbana aparece pela primeira vez em 1933, no Plano Nestor de Figueiredo.

Com Saboya Ribeiro há vagas indicações, nas plantas elaboradas em 1947 e 1948, de zonas portuárias, industriais, comerciais e residenciais, sem haver contudo uma definição clara dos critérios adotados para esse zoneamento.

De qualquer forma, a partir de 1962 com o Plano Hállo Modesto, o zoneamento funcional passa a ser adotado definitivamente em Fortaleza. É bem verdade que não se trata de um zoneamento rígido, no sentido da separação analítica das funções, tal como proposto por Le Corbusier. Trata-se mais de um agrupamento de funções não conflitantes em locais adequados, levando em conta a estrutura sócio-econômica da cidade nas formas e tendências de uso e ocupação do solo.

Aparentemente trata-se de um processo técnico de planejamento, caracterizado pela neutralidade e imparcialidade.

Vejamos se isso realmente ocorre, ou se na definição da legislação referente ao zoneamento da área urbana, interferem de alguma maneira outros fatores associados à problemática da dependência ou simplesmente relacionados à sua condição de cidade capitalista, dividida em classes.

Nesse sentido torna-se elucidativa a comparação entre os zoneamentos dos planos, Saboya Ribeiro, Hállo Modesto, PLANDIRF, e os correspondentes à legislação básica mais recente, 4486 e 5122-A (FIGURAS 22, 23, 24, 25 e 26).

Ao compararmos esses zoneamentos, observamos que todos eles concordam em pontos básicos com relação à definição das funções a serem agrupadas. Assim, de modo geral, identificam:

- a) uma zona central, correspondente ao núcleo central da cidade, com predominância comercial e de negócios.
- b) uma zona mista de adensamento populacional, reunindo as funções residencial, comercial e de serviços. Para Hélio Modesto essa zona é representada pelos "Centros de Bairro", enquanto nos planos posteriores é definida como "Pólos e Corredores de Adensamento" e "Corredores de Atividades".
- c) zonas industriais, definidas de acordo com o grau de poluição permitida, localizadas na Francisco Sá, no Mucuripe e no Distrito Industrial, incluindo-se mais duas no Plano Hélio Modesto, na Área Central e em Parangaba.
- d) zonas residenciais, definidas de acordo com o grau de adensamento horizontal e/ou vertical permitido, localizadas, de modo geral, as mais densas próximo à área central, e as menos densas nas áreas periféricas.
- e) zonas especiais, destinadas à preservação de recursos paisagísticos e recreativos, constituídas especialmente pelas áreas de praias, dunas e recursos hídricos.
- f) zonas institucionais, destinadas a usos específicos tais como: universidades, quartéis, terminais de transportes, etc.

Passemos agora à análise das alterações que foram introduzidas nessas plantas de zoneamento ao longo do tempo.

a) Com relação à zona central, observa-se uma progressiva elevação do gabarito máximo permitido, que passa de 7 pavimentos (23,50m) em 1947 com Saboya Ribeiro, para 12 pavimentos em 1963 com Hélio Modesto, até atingir 20 pavimentos (95,00m) a partir de 1979, com a Lei 5122-A.

Como se sabe, a zona central de Fortaleza não comporta tal tipo de verticalização. As ruas antigas, estreitas, variando entre 7,00 e 14,00 metros de largura, a desproporção entre áreas edificadas e áreas livres, a ausência de afastamentos e recuos, ameaçam transformar o centro da cidade em uma série de corredores estreitos, limitados por muralhas altíssimas, como se pode ver na FIGURA 27 (p. 169).

O adensamento das atividades e edificações é incentivado sem a paralela criação de novas áreas livres, que visem restabelecer o equilíbrio entre áreas edificadas e não edificadas. Não há preocupação em se resguardar as condições de iluminação e ventilação naturais dos logradouros públicos, nem se percebe intenção de valorizar a paisagem urbana como um todo.

Fica claro, pela análise dos croquis, que essas mudanças na volumetria das edificações e na ocupação dos lotes, permitidas pela legislação vigente, alterarão de maneira irreversível o equilíbrio entre espaços edificados e livres, tornando as vias centrais verdadeiros corredores, sombrios e sufocantes, e transformando as praças em espaços virtualmente fechados, o que contribuirá sensivelmente para a degradação total desses ambientes, tão importantes para a preservação da paisagem e da própria qualidade da vida urbana.

Que outro motivo, a não ser o da especulação imobiliária, justificaria essa verticalização progressiva, quando as próprias condições físicas da cidade não a permitem?

b) Quanto à zona mista de adensamento populacional é definida por Hélio Modesto sob a denominação de "Centros de Bairro", de forma nuclear, localizados em pontos considerados como pólos de atração, para o desenvolvimento do comér-

cio e serviços dos respectivos bairros, bem como para a implantação de equipamentos sociais (v.ª FIGURA 23). Além disso, seriam situados, sempre que possível, junto a áreas livres, que se reservariam para praças ou estacionamentos (H. MODESTO, 1963:49).

Essa idéia já está presente no Plano Saboya Ribeiro, na planta de 1948, onde aparece a indicação de áreas, em torno de praças, destinadas ao "Comércio local", com a diferença que nesse caso, essas áreas teriam suas localizações definidas formalmente, em termos de proporção entre espaços

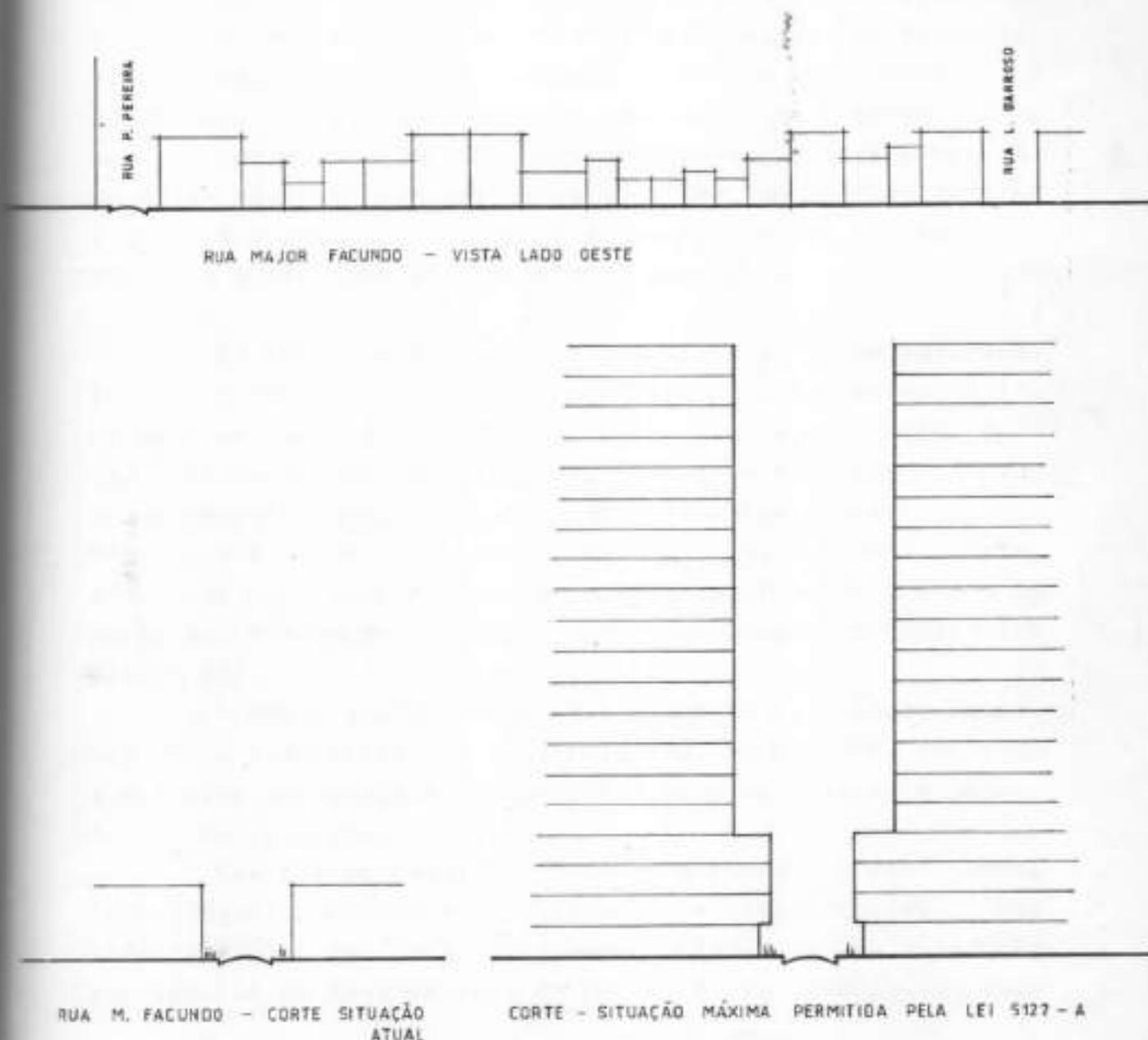


FIGURA 27. Esc. 1:1000.

edificados e livres, e não em termos de sua capacidade como pólos de atração para o desenvolvimento dos bairros.

A proposta de criação dos "Centros de Bairro" não foi adotada. No PLANDIRF e nos planos seguintes surgem em seu lugar os "Pólos e Corredores de Adensamento" e os "Corredores de Atividades", superpostos aos eixos viários principais (v. FIGURAS 24, 25, 26), sob a alegação de que o desenvolvimento espontâneo da cidade não correspondeu às proposições do Plano Hélio Modesto (PLANDIRF, 1972:140).

Realmente, na maioria dos bairros o comércio assumiu forma dispersa e não nuclear, como previa Hélio Modesto, obedecendo a uma tendência espontânea de ocupação preferencial das margens das rotas de tráfego. Assim, de modo geral a opção pela forma linear marcada pelas vias de tráfego intenso, adotada pelo PLANDIRF e planos seguintes, parece ter sido orientada mais por critérios técnicos, que por interesses ligados à especulação imobiliária ou por outros fatores associados à situação de dependência da cidade.

c) Com relação às zonas industriais, foram indicadas inicialmente por Seboya Ribeiro, correspondendo apenas à zona da Francisco Sá. Já Hélio Modesto, alguns anos mais tarde, definiu quatro zonas industriais, onde foi identificado o agrupamento espontâneo de estabelecimentos fabris: zona Central e zona de Parangaba, com indústrias de tipos variados; zona da Floresta (Francisco Sá), reunindo as grandes indústrias; e zona do Mucuripe, de predominância portuária (v. FIGURA 23).

A essas quatro junta-se a proposta de criação de novas zonas industriais de alta poluição (H. MODESTO, 1963:40), a primeira das quais correspondente ao atual Distrito Industrial, em Pajuçara.

Nos planos seguintes nota-se a supressão das zonas industriais do Centro e de Parangaba, a classificação das três restantes em função do grau de poluição e uma redução substancial da área da zona do Mucuripe (v. FIGURAS 25 e 26).

A supressão da zona industrial do Centro, deveu-se logicamente a uma decisão imparcial, relacionada não só a problemas de incompatibilidade de uso, mas também à impossibilidade de expansão das atividades industriais naquela área. Essa causa, aliás, também foi responsável pela supressão da zona industrial de Parangaba.

A classificação das zonas industriais de acordo com o grau de poluição dos estabelecimentos agrupados, já era proposta por Hélio Modesto, e sem dúvida obedeceu a critérios puramente técnicos.

Quanto à redução da zona industrial do Mucuripe à cerca de metade de sua área inicial, deveu-se a uma combinação de problemas relacionados à incompatibilidade de uso com a área residencial de nível alto que lhe é adjacente e interesses ligados à especulação imobiliária dessa mesma zona.

d) É nas zonas residenciais, que cobrem a maior parte da área urbana da cidade, que vamos encontrar os sinais mais evidentes de interferência dos interesses capitalistas ligados à especulação imobiliária.

A partir da terceira década desse século, como vimos, começa o processo de crescimento desordenado, de "inchação" da cidade, que se expande rapidamente, principalmente na direção oeste, onde surgem as primeiras indústrias ao longo da via férrea (v. FIGURA 22). Desde então a zona central, que reunia todas as atividades urbanas, passa a se especializar nas atividades comerciais e de serviços, na medida que as classes menos abastadas vão se afastando para os bairros periféricos a oeste, enquanto as mais abastadas dirigem-se para leste, especialmente para o bairro da Aldeota, que desde o início adquire caráter de zona residencial de nível alto.

Daí porque é na zona leste da cidade que vamos encontrar as alterações mais significativas, impostas pela classe dominante movida pelo interesse da especulação imobiliária.

Até 1962, quando da elaboração do Plano Hélio Modesto, a cidade não havia conseguido se expandir nessa direção, além

do ramal ferroviário que demanda o Porto do Mucuripe (v. FIGURA 23). Além dessa linha não havia qualquer referência à forma de ocupação prevista para aquela área. Trata-se de uma área bastante extensa, cortada pelo Rio Cocó, limitada a leste pelo oceano, ao norte pela zona industrial do Mucuripe, e ao sul pelo Distrito de Messejana.

Em 1975, com a implantação da Lei 4486, o zoneamento da área é totalmente definido (v. FIGURA 25), compreendendo além das reservas de áreas livres às margens do rio (E-3) e das zonas de praias (E-2), três tipos de zonas residenciais: unifamiliar de baixa densidade demográfica (R-1), unifamiliar e multifamiliar com o máximo de 02 pavimentos (R-3), e zona de adensamento habitacional horizontal (R-4). Todas elas compatíveis com as características da área, em termos de preservação dos recursos naturais (praias, dunas, rio), extensão dos terrenos disponíveis, e ausência de infra-estrutura (água e esgoto).

Inexplicavelmente, porém, a não ser em termos de imposição dos especuladores imobiliários, em 1979 a Lei 5122-A transforma grande parte dessa área, correspondente aos bairros da Varjota, Papicu e parte do Cocó, de R-1 em ZR-3, ou seja, zona residencial de alta densidade, com um gabarito máximo de 12 pavimentos, alta taxa de ocupação e índice de aproveitamento elevado (v. FIGURA 26). E o que é pior, exatamente no trecho onde essa zona cruza o rio, há um estreitamento da faixa de preservação de suas margens (v. FIGURA 28), o que além de comprometer a paisagem natural, acarretará a poluição e o assoreamento do rio, pela canalização de esgotos e aumento do volume de detritos carregados pelas águas pluviais, em consequência da impermeabilização do solo.

Outro exemplo dos mais significativos, em termos de especulação imobiliária, diz respeito ao rumoroso caso que em 1983 tomou as manchetes dos jornais, envolvendo a tentativa de mudança da legislação de um trecho de 600 hectares, nos arredores da favela do Lagamar, também às margens do Rio Cocó (FIGURA 28).



— 50 HECTARES	 ZR3 - ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE	 ZE1 - ZONA ESPECIAL DE PROTEÇÃO VERDE, PAISAG, TURÍSTICA
— 400 HECTARES	 ZC1 - CENTRO	 ZE2 - ÁREAS INSTITUCIONAIS
 ZR1 - ZONA RESIDENCIAL DE BAIXA DENSIDADE	 ZC2 - POLO E CORREDOR DE ADENSAMENTO	 ZE5 - ZONA ESPECIAL DE PRAIA
 ZR2 - ZONA RESIDENCIAL DE MÉDIA DENSIDADE	 ZI1 - ZONA INDUSTRIAL DE USO PREDOMINANTE	 ZE4 - ZONA ESPECIAL DE PRAIA E DUNAS

FIGURA 28 - Lei 5122-A. Ampliação do trecho da planta de zoneamento onde ocorreram as maiores alterações - 1979.

O pretexto utilizado foi a doação de um terreno de 50 hectares ao Banco Nacional da Habitação - BNH, como forma de ressarcimento pelos trabalhos de dragagem do rio, para fins de urbanização da favela. Nesse caso, a tentativa de mudança da legislação, de ZE-1 e ZR-2 para ZR-3, ou seja, de zona especial de proteção verde, e zona residencial de média densidade, para zona residencial de alta densidade, foi impedida pelos protestos da população, tendo à frente políticos e urbanistas bem intencionados. Contudo outra arbitrariedade foi cometida pela administração municipal: a implantação do Conjunto Lagamar em zona definida como de proteção verde, paisagística e turística, quando seu deslocamento para fora dessa faixa traria poucas dificuldades para os moradores da favela, mas muitos benefícios para a cidade em termos de preservação do sistema ecológico da bacia e do próprio rio, além de evitar abrir um precedente no que se refere ao uso e ocupação do solo ao longo do Rio Cocó.

e) Finalmente em relação às zonas especiais de praias e dunas, há que se registrar a recente ocupação da faixa litorânea situada ao pé das dunas da Praia do Futuro.

Definida pelo PLANDIRF como zona especial de praia (E-2), previa-se sua ocupação, na época (1972) ainda não iniciada, por residências unifamiliares e multifamiliares com altura de até quatro pavimentos, clubes, hotéis, restaurantes e bares, como forma de valorização de seu potencial paisagístico (PLANDIRF, 1972:248).

Tal como ocorreu com a zona central e outras zonas da cidade, também essa área sofreu uma progressiva verticalização. Atualmente a única barreira ao crescimento vertical das edificações, é o impedimento técnico representado pela linha de visada do farol, situada 72,00 metros acima do nível do mar, que não pode ser ultrapassada. Assim, dependendo da cota do terreno onde a edificação esteja situada, poderá alcançar até 12 pavimentos, o que acabará por comprometer, como já começa a ocorrer em certos trechos, a preservação da paisagem urbana.

E o que é pior, juntamente com a verticalização, os altos índices de ocupação e taxas de aproveitamento permitidos favorecem o adensamento populacional de uma área que, além de totalmente desprovida de infra-estrutura básica (água e esgotos), possui um lençol freático bastante elevado, gerando sérios problemas de saneamento, pela contaminação das águas subterrâneas, e incapacidade do solo de absorver o volumoso fluxo de esgotos e águas servidas despejado pelas edificações.

Mais uma vez a especulação imobiliária, estimulada pela valorização dos terrenos da área, em consequência da abertura da Av. Zezé Diogo e do prolongamento da Av. Santos Dumont, prevaleceu sobre os critérios técnicos e o bom senso.

E é de se prever que essa especulação imobiliária se já ainda mais intensificada com a construção da ponte sobre o Rio Cocó, ligando a Praia do Futuro à Praia de Sabiaguaba, proposta no sistema viário dos últimos planos. (v. FIGURAS 19, 20, 21, pp. 129, 131, 132)

Concluindo, podemos dizer que em relação ao zoneamento de Fortaleza, os critérios de aparente neutralidade técnica adotados servem, na maioria das vezes, apenas para encobrir os interesses das classes dominantes, ligados à especulação imobiliária.

E nesse processo o Estado tem um importante papel, uma vez que utiliza a regulamentação do uso do solo, como mecanismo para reforçar e assegurar a segregação funcional e social do espaço urbano.

Assim, os fatores que interferem na definição da legislação urbana de Fortaleza, decorrem simplesmente de sua condição de cidade capitalista, não apresentando relação aparente com a problemática da dependência.

4.2.5 - Industrialização

A primeira observação que se pode fazer a respeito do processo de industrialização cearense é com relação ao atraso com que foi iniciado.

Havendo se especializado ao longo do tempo na exportação de matérias-primas e na importação de produtos manufaturados, só recentemente foi possível à economia cearense dar início a um lento processo de industrialização.

Em 1940, já quase na metade do século, pouco antes da elaboração do Plano Saboya Ribeiro, havia no Ceará, segundo o Censo Industrial do Estado, 789 estabelecimentos industriais distribuídos nos setores têxtil, editorial e gráfico, de produtos farmacêuticos e medicinais, de madeira, químico (óleo e cera), de produtos alimentares e de produtos extrativos minerais (diatomita). Desses, 86 situados em Fortaleza.

A maioria desses estabelecimentos apresentava porte muito reduzido, o que pode ser comprovado pelo número de pessoas ocupadas, 3.671 na capital e 9.857 em todo o Estado, representando apenas 2% e 0,4% das respectivas populações.

Essas indústrias, como se vê, quase todas ligadas às atividades tradicionais de beneficiamento e transformação das matérias-primas agrícolas produzidas pelo Estado: algodão, mamona, cera de carnaúba, etc.

Natural, portanto, que dentro da área urbana de Fortaleza se localizassem nas proximidades dos eixos viários e ferroviários por onde se fazia o transporte das matérias-primas e o escoamento da produção: em Jacarecanga, às margens da Av. Francisco Sá, e em Parangaba, ao longo da CE-01 que liga Fortaleza à zona central, maior produtora de algodão do Estado. Além dessas, também a área central da cidade serviu à localização de algumas indústrias, o que se justifica em função, tanto da proximidade do mercado consumidor, como da vizinhança do antigo porto do Poço da Draga.

Dada a pequena expressão dessas indústrias em termos econômicos e da ocupação do espaço urbano, não se preocupou

Saboya Ribeiro com a definição de zonas industriais diferenciadas, quando da elaboração de seu plano, limitando-se à indicação da zona fabril da Francisco Sá, a oeste da cidade (v. FIGURA 22, p. 162).

Aliás, a inexpressividade (ou fragilidade) é outra característica do processo de industrialização cearense, principalmente até a década de 60. Para isso concorreram fatores internos e externos.

Entre os fatores internos costuma-se assinalar: a carência de energia elétrica, a ausência de um mercado consumidor de razoáveis proporções, a inexistência de uma classe empresarial ativa, e a deficiência dos sistemas de transporte e do porto (H. MODESTO, 1963:36).

Em termos de fatores externos registra-se a crise da indústria têxtil nordestina, acentuada depois da última guerra, que marcou profundamente a década dos 50, tanto em Fortaleza como no interior do Estado. Costuma-se mesmo definir esse período como de estagnação industrial, tão lentamente se processou a industrialização (PLANDIRF, 1972:17).

Por outro lado, foi exatamente na década de 50 que se registrou a maior taxa de crescimento demográfico de Fortaleza, em função das secas de 51 e 58, seguidas pelo arrombamento do açude do Orós.

A conjugação desses dois fatores, comuns aliás a toda a região, aceleração do crescimento demográfico das capitais e estagnação do crescimento industrial, levou a um tal aumento da população marginalizada, em função do desequilíbrio entre oferta e demanda por força de trabalho, que já em 1959 era criada a SUDENE com o objetivo precípuo de promover o desenvolvimento regional, através da industrialização do Nordeste.

É interessante observar, que também na década de 30, quando desencadeou-se a industrialização da região Sudeste, deu-se a conjugação desses mesmos fatores no Nordeste, em consequência da grande seca de 1932, sem que por isso fosse antecipada a implantação do programa de desenvolvimento industrial da região.

O atraso do início da industrialização do Nordeste parece portanto, justificar-se muito mais em termos de decisão político-econômica comandada por interesses ligados à divisão inter-regional do trabalho, visando a acumulação de capital na região Sudeste, que por outros fatores de ordem econômica ou social locais.

De qualquer forma, tem início a partir de 1960, conforme referido no item 3.3, o desencadeamento de um incipiente processo de industrialização do Nordeste, através da intervenção estatal, mediante a transferência de recursos públicos provenientes do Imposto de Renda, a empresários que se dispusessem a investir nessa região.

Criou-se desde então um fluxo de capitais de São Paulo para o Nordeste, reproduzindo-se a nível interno, o esquema de dependência externa do setor industrial brasileiro em relação às potências dominantes.

Isto significa que Fortaleza, como outras capitais do Nordeste, que até 1960 dependia de São Paulo em termos capitalistas comerciais, desde a implantação do programa de desenvolvimento regional passou a depender de São Paulo, também em termos de capitalismo financeiro.³⁴

Uma das principais conseqüências dessa forma de desenvolvimento dependente, imposto de fora para dentro, foi o agravamento do processo de descapitalização da economia cearense, em função da remessa para São Paulo de boa parte dos lucros obtidos com os investimentos realizados.

Como explica Paul Singer, "a mais valia produzida no Nordeste é em boa parte, apropriada pelo capital paulista que a redistribui como capital acumulado pelo território nacional, de acordo com os seus interesses" (1977:75). Esse,

³⁴ Essa idéia defendida por vários autores, entre os quais Francisco de OLIVEIRA (1977a e b) e Paul SINGER (1977), refere-se ao Nordeste como um todo. Seria de grande interesse, para um maior aprofundamento no conhecimento da realidade local, a realização de uma pesquisa empírica sobre o grau de penetração do capital paulista no processo de industrialização cearense.

aliás, é o procedimento que se poderia esperar nas condições capitalistas. Para evitá-lo teria que haver um processo de expropriação de parte do capital de São Paulo, para transferi-lo ao Nordeste como capital público, o que contradiz frontalmente a lógica do sistema.

Assim, embora a curto prazo os efeitos dessa forma de industrialização fossem benéficos (geração de novos empregos, aumento da arrecadação de impostos, etc.), a longo prazo eles se revelariam prejudiciais, tanto pela descapitalização provocada, como pela dependência tecnológica, financeira e política imposta por interesses externos à economia local.

Quando da elaboração do Plano Hélio Modesto, em 1962, ainda não se faziam sentir os efeitos benéficos, esperados do programa de desenvolvimento regional.

No Ceará a agricultura continuava a expandir-se mais rapidamente que a indústria, fenômeno que não se verificava no país como um todo. Esperava-se porém, um maior crescimento do setor industrial nos próximos anos, à medida que os fatores internos negativos fossem sendo superados.

Esperava-se também que a expansão agrícola que vinha se registrando, fosse o primeiro passo para o desencadeamento de um processo mais rápido de desenvolvimento econômico. De forma semelhante ao que ocorrera em São Paulo com a cultura cafeeira, acreditava-se poder gerar nas mãos dos exportadores de produtos agrícolas cearenses, o capital necessário à expansão industrial do Estado. (H. MODESTO, 1963:36-37)

Com relação à localização, foram identificadas quatro zonas de uso industrial, cuja ocupação havia se dado espontaneamente, quer em função da proximidade do mercado consumidor, como a zona Central, quer pela proximidade com as vias por onde se fazia o transporte das matérias-primas e o escoamento da produção: zonas de Parangaba; da Floresta (Francisco Sá), cuja ocupação vinha ocorrendo desde 1920; e zona do Mucuripe, de ocupação recente, marcada pelo início da operação do porto na década de 50 (v. FIGURA 23).

Com exceção da área Central, tratavam-se de terrenos periféricos ou litorâneos pouco valorizados, acrescentando-

se à zona da floresta, a vantagem da proximidade da favela do Pirambu, grande fornecedora de mão-de-obra.

Além dessas quatro zonas identificadas, previa-se a criação de zonas industriais especiais, destinadas às grandes indústrias e às de alto nível de poluição. (H. MODESTO, 1963:40).

Definia-se na época, de acordo com pesquisa feita pelo SESI em 1960, o perfil característico da economia cearense: predominância da produção de bens de consumo, com aproveitamento da matéria-prima local. Destacavam-se nos primeiros lugares, tanto em número de estabelecimentos, como em termos de pessoal ocupado, as indústrias têxteis, químicas (óleos) e de produtos alimentares (H. MODESTO, 1963:38). Evidenciava-se desde logo a dependência tecnológica da região Sudeste, em termos da aquisição de bens finais de produção.

Nos anos seguintes, além da injeção de capital proveniente da região Sudeste através dos incentivos fiscais do Artigo 34/18, outras medidas foram tomadas em termos de melhoria da infra-estrutura local (água, energia elétrica, comunicações telefônicas) e das instalações portuárias.

Mesmo assim continuaram baixos os índices de crescimento industrial. Assim, em 1970, segundo o Censo Industrial, o setor secundário contribuiu com apenas 9,7% da Renda Interna do Ceará, valor que revela a fragilidade da área industrial e o baixo nível de desenvolvimento da economia cearense, dada a predominância das atividades primárias e terciárias. No mesmo período, o setor industrial do Brasil participava com 29,5% para a formação da Renda Interna.

Quando da elaboração do PLANDIRF, em 1972, constatou-se realmente a não concretização das expectativas contidas no Plano Hélio Modesto, com relação a industrialização do Ceará, apesar dos incentivos da SUDENE. Embora houvesse aumentado a taxa de industrialização do Estado na última década, sua participação na produção nordestina caiu. Isto porque, embora fosse o terceiro Estado em grau de industrialização, seus projetos aprovados pela SUDENE atingiram montantes inferiores aos de Pernambuco, Bahia e Paraíba (PLANDIRF, 1972: 90). As causas apontadas para esse comportamento foram as

vantagens locacionais apresentadas pelos Estados de Pernambuco e Paraíba, em termos da existência de fontes de matérias-primas, e da Bahia, em termos da facilidade de abastecimento do mercado nacional.

Sendo poucos os recursos destinados ao Estado do Ceará, tornou-se inexecutável aqui o avanço das empresas dinâmicas (metalúrgicas, de material elétrico, etc.), reforçando-se, pelo contrário, o papel da indústria tradicional (alimentar, têxtil, etc.), que necessita de menor capitalização.

Outra característica do processo de industrialização cearense apontada pelo PLANDIRF, foi a pronunciada tendência à concentração das indústrias em Fortaleza. Com exceção da indústria de cimento em Sobral, e de algumas indústrias químicas (óleo bruto), localizadas no interior do Estado, todas as outras se concentravam na capital.

Essa tendência, embora presente desde o início da industrialização cearense, foi bastante acentuada em função da política de incentivos adotada pela SUDENE, podendo ser apontada como uma das causas da macrocefalia da capital em relação à rede urbana estadual.

Com relação à situação de Fortaleza, de acordo com levantamento feito para o PLANDIRF em 1971, os estabelecimentos industriais de cinco ou mais empregados absorviam 20.600 trabalhadores o que representava apenas 12% da força de trabalho disponível, enquanto 1,9% se concentrava no setor primário e 86,17% nas atividades terciárias (PLANDIRF, 1972:38).

O setor industrial de Fortaleza também não apresentou diversificação expressiva, mantendo-se concentrado nas atividades tradicionais de beneficiamento e transformação de matérias-primas agrícolas locais. Os gêneros: alimentar, químico (óleos vegetais), têxtil, de vestuário e de calçados, respondiam por cerca de 73% do valor da produção e 64% da mão-de-obra ocupada (PLANDIRF, 1972:89).

Os outros gêneros, alguns considerados dinâmicos, tinham pouco significado, tanto em número de estabelecimentos, como em valor de produção e pessoal ocupado. É o caso das indústrias metalúrgicas, juntamente com as eletrônicas, de ma

terial elétrico e de transportes, que se caracterizam pela adoção de moderna tecnologia.

Mantinha-se assim um alto coeficiente de importação de bens intermediários e de capital, ao mesmo tempo que as exportações continuavam fortemente dependentes dos mercados do Sudeste e do exterior.

Esse perfil até hoje praticamente inalterado, embora se observe através dos dados do Censo de 1980, uma leve tendência de crescimento do setor secundário em relação aos demais, revela a fragilidade do processo de industrialização cearense, incapaz de promover a esperada dinamização da economia, e equilibrar o vertiginoso crescimento populacional, com o crescimento proporcional da oferta de empregos. Como se explica essa situação?

Parece evidenciar-se, cada vez mais, que não são os fatores negativos internos - carência de infra-estrutura, ausência de mercado consumidor de razoáveis proporções, inexistência de uma classe empresarial ativa, etc. - os únicos responsáveis por essa situação, mesmo porque essas dificuldades foram em grande parte superadas ao longo do tempo.

Também não parecem totalmente aceitáveis os argumentos de vantagens locacionais em relação às fontes de matérias-primas e suprimento do mercado nacional, de vez que a própria SUDENE reconhece a existência de importantes fontes de matérias-primas no Estado, capazes de justificar, por exemplo, a implantação de indústrias extrativas de materiais de construção e indústrias de transformação de minerais não-metálicos (cimento, cerâmica, vidro etc.) (PLANDIRF, 1972:90).

Além disso, a vantagem dos incentivos fiscais pode perfeitamente contrabalançar as deficiências locais, como bem prova a existência em Fortaleza, de grandes estabelecimentos surgidos com a política de industrialização da SUDENE, que utilizam matérias-primas importadas de outras regiões do país. São exemplos as indústrias de mobiliário, papel e papelão, matéria-plástica, metalúrgica e mecânica.

Parece-nos mais acertado atribuir o fraco desempenho do processo de industrialização cearense a três causas prin-

cipais, todas relacionadas à problemática da dependência:

a) o atraso com que foi iniciado o processo, permitindo que se estabelecesse uma grande defasagem entre o crescimento populacional urbano, e o crescimento das forças produtivas.

Para esse atraso, sem dúvida contribuíram fortes interesses ligados à divisão inter-regional do trabalho estabelecida em 1930 (quando teve início o processo de industrialização brasileira), na qual o Nordeste foi inserido como exportador de matérias-primas e importador de produtos industrializados da região Sudeste. Só mais tarde, com o reforço da industrialização desta última em função do afluxo de capitais estrangeiros, por ocasião do segundo pós-guerra, seria possível a industrialização da região Nordeste, em consequência da expansão do domínio da região Sudeste, agora em termos de capitalismo financeiro.

b) a descapitalização da economia cearense, decorrente de trocas comerciais desfavoráveis ao longo dos vários períodos de dependência capitalista-comercial, interna e externa, que caracterizaram sua história.

c) a reprodução, a nível interno, da ordem de dominação capitalista internacional, responsável pela manutenção, quando não pelo aprofundamento, das desigualdades inter-regionais (Nordeste X Sudeste) e inter-urbanas (cidades do interior X capital).

Quanto à distribuição dos estabelecimentos industriais no espaço urbano, parece ter sido determinada, como vimos, unicamente por vantagens locais associadas ao modo de produção capitalista, tais como: proximidade do mercado consumidor, da via férrea, das rodovias, das áreas residenciais fornecedoras de mão-de-obra, disponibilidade de terrenos a baixo custo, etc.

Quando da elaboração do PLANDIRF, as indústrias de Fortaleza ocupavam preferencialmente cinco zonas. As quatro

já identificadas por Hélio Modesto como de ocupação espontânea - Av. Francisco Sá, zona Central, Parangaba, Mucuripe - e mais o 1º Distrito Industrial, implantado em 1964/65, entre Maranguape e Pacatuba, a 15km do centro de Fortaleza (PLANDIRF, 1972:91) (v. FIGURA 24, p. 164).

Esse Distrito Industrial, criado a partir de proposição de Hélio Modesto, desfrutou por muito tempo de uma imagem negativa, havendo inclusive resistências à sua ocupação, exatamente por não oferecer muitas das vantagens locais acima referidas, além de apresentar outras desvantagens, como a escassez de água e a distância do centro de Fortaleza e do Porto.

Aliás, em busca da vantagem locacional representada principalmente pela proximidade das áreas residenciais fornecedoras de mão-de-obra, vem se observando, desde a época da elaboração do PLANDIRF, uma tendência à dispersão dos estabelecimentos industriais em diversas áreas da cidade. Para isso contribuem também: a predominância dos pequenos estabelecimentos fabris, que ocupam entre 5 a 20 pessoas, não causando poluição significativa; a independência das novas indústrias do transporte ferroviário, permitindo sua instalação em qualquer área acessível às ligações rodoviárias; e os incentivos fiscais, que diminuem a importância relativa do custo do terreno, como fator de escolha da zona industrial.

Concluindo, podemos dizer que no concernente à organização específica da função industrial no espaço urbano de Fortaleza os fatores ligados ao modo de produção capitalista têm papel predominante. Contudo no que se refere aos reflexos do fraco desempenho do processo de industrialização cearense, sobre a organização do conjunto do espaço urbano da capital e da rede urbana estadual, a interferência da problemática da dependência é perfeitamente identificável.

A forma como vem sendo conduzida a industrialização do Nordeste, através da intervenção estatal, representa uma redistribuição regressiva da renda do país, pois os beneficiados com os incentivos fiscais do Governo e com a apropriação da mais valia aqui produzida são, em proporção direta,

os grandes contribuintes do Imposto de Renda, ou seja, a grande burguesia nacional e internacional associada, concentrada principalmente na região Sudeste. Deste modo a nova estrutura industrial do Nordeste sanciona a estrutura de dominação de caráter nacional e internacional concentrada na região Sudeste e comandada por São Paulo.

Dentro do próprio Nordeste, o avanço capitalista industrial não se dá de maneira homogênea, cabendo ao Ceará menores volumes de capital e o papel de perpetuador das indústrias tradicionais dominantes.

Não podemos esquecer, finalmente, a conivência da burguesia industrial local, que associada aos interesses dos capitais nacionais e multinacionais funciona como agente mediador do processo de drenagem de boa parte da mais valia aqui produzida, em direção à região Sudeste e ao exterior.

4.2.6 - Comércio e Serviços

A função comercial, desde o século passado, tornou-se a principal razão de ser da cidade de Fortaleza.

A partir da Guerra de Secessão nos Estados Unidos, paralisando a produção de algodão do país, e permitindo a outros substituí-lo no mercado com a Inglaterra, o crescimento de Fortaleza esteve diretamente relacionado à comercialização da produção algodoeira do Estado, através do seu porto.

Esse algodão, destinado inicialmente aos Estados Unidos e Inglaterra, passou desde o começo desse século a ser comercializado internamente, principalmente com a região Sudeste, cuja produção de tecidos aumentou de 55% entre 1911 e 1920, tendo praticamente oscilado ao redor desse mesmo nível na década seguinte (P. SINGER, 1968:315).

Assim, na época da elaboração do Plano Saboya Ribeiro, os efeitos da influência da função comercial sobre a organização do espaço urbano de Fortaleza já se faziam sentir há muito tempo.

Essa influência se fazia sentir, especialmente na importância assumida pelo centro da cidade como área de negócios, de trabalho e de consumo, refletindo a concentração da atividade econômica do Estado na capital.

Dentro dessa configuração espacial, claramente orientada pela dependência das atividades comerciais de exportação de produtos agrícolas e importação de produtos industrializados, destacam-se no Plano Saboya Ribeiro, como mostra a FIGURA 22: a polarização da área central, a estrutura radioconcêntrica das vias férreas e rodoviárias de acesso à cidade, e a antiga zona portuária do Poço da Draga, contígua à área central.

Talvez por não haver ainda atingido níveis alarmantes, a polarização da área central e a dispersão populacional ao longo dos eixos radiais não mereçam maior atenção por parte daquele planejador, o que também pode ser explicado em termos de sua formação profissional, mais ligada aos problemas do sistema viário, que ao desempenho de quaisquer outras funções urbanas.

De qualquer forma, em seu Memorial Justificativo, há vagas referências às necessidades de um crescimento mais regular e do preenchimento dos vazios urbanos, para que "a cidade cresça metodicamente, como aconteceu na primeira fase de sua expansão". (S. RIBEIRO, 1955:238)

Há também indicações relacionadas à recuperação e ao aproveitamento do vale do Pajeú, nas adjacências do centro comercial, tendo em vista o embelezamento e extensão do centro urbano, bem como a formação de um centro cívico na área (S. RIBEIRO, 1955:234).

Finalmente em 1948, um ano após a elaboração da planta mostrada na FIGURA 22, apresenta um projeto da zona central (FIGURA 29), onde define o zoneamento em categorias C-1 e C-2, respectivamente para o comércio intenso, e área de expansão.

Na planta da cidade datada do mesmo ano, propõe ainda a descentralização das atividades terciárias, através da indicação, nos bairros residenciais, de diversas áreas desti

nadas ao "Comércio local", conforme referido no item 4.2.4 (p. 169).

Já o Plano Hélio Modesto, elaborado quinze anos depois, identifica mais claramente a importância da função polarizadora da área central, acentuada pelo crescimento da atividade comercial.

Por essa época, na área central ou em suas proximidades se concentravam a maior parte do comércio varejista (lojas, feiras, mercados), os locais de negócios e de reunião, além de outros usos de procedência mais antiga, considerados incompatíveis com o crescimento da cidade e conseqüente especialização da zona central: comércio atacadista, Mercado Central e armazéns próximos, depósitos remanescentes

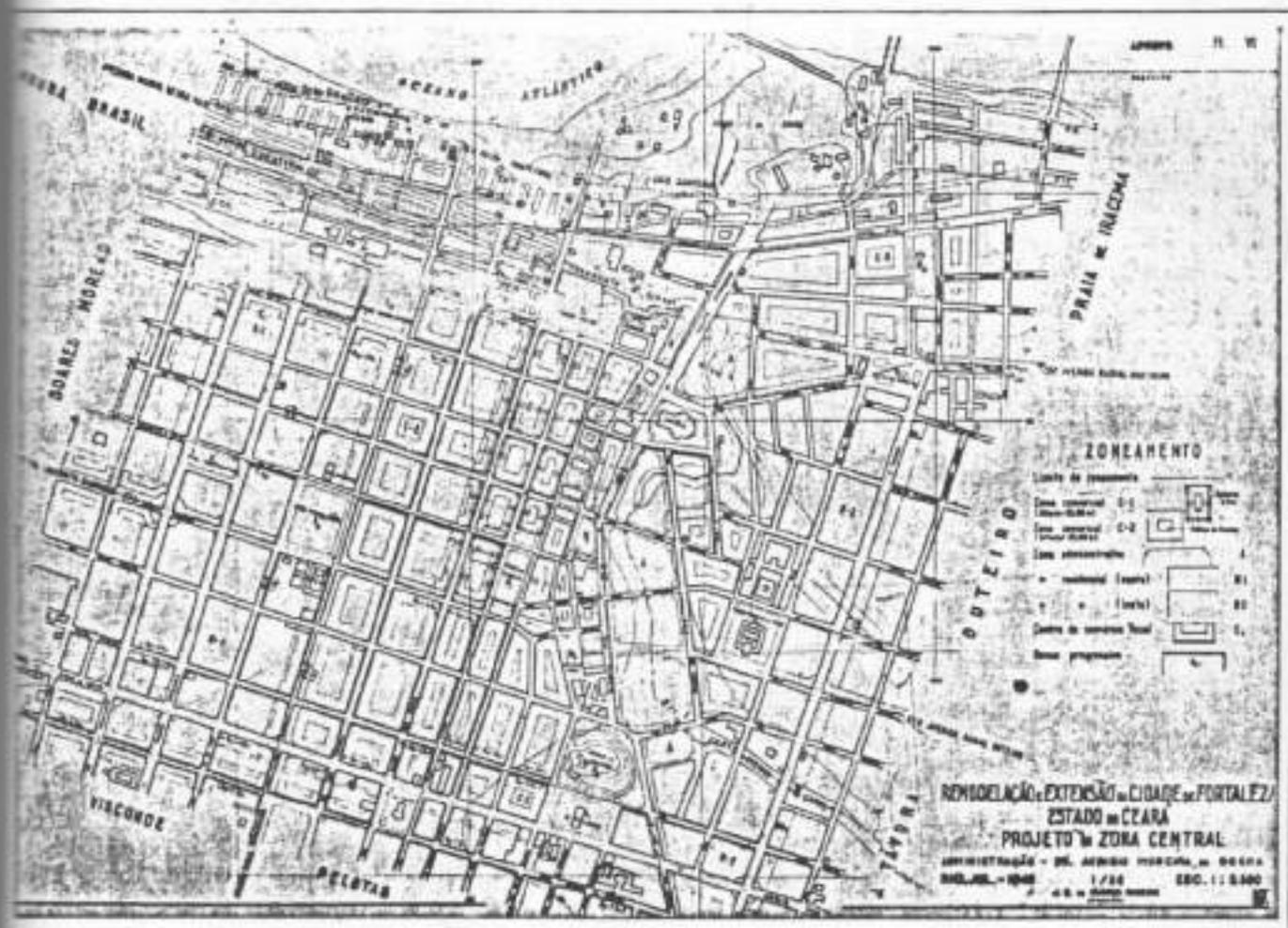


FIGURA 29 - Plano Saboya Ribeiro. Proposta para a Zona Central - 1948.

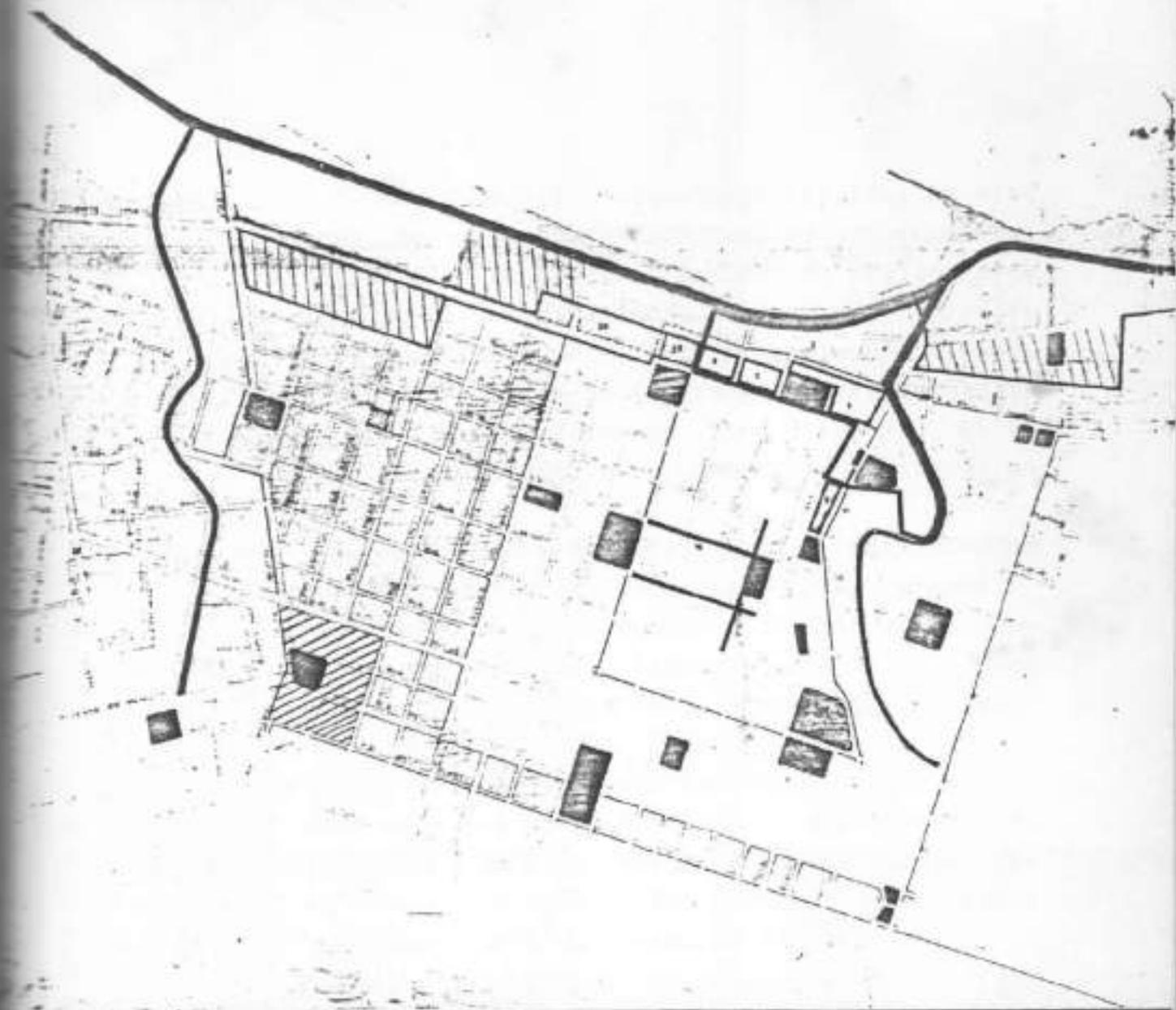
do Porto Velho, Santa Casa, Cemitério, Penitenciária e Estação Ferroviária (H. MODESTO, 1963:42-43).

O crescimento desordenado da área, refletia-se na desvalorização dos terrenos e na queda do volume das transações comerciais, em consequência do desconforto imposto ao usuário, tanto pela alteração do equilíbrio espacial, através da ocupação cada vez maior dos antigos lotes de pequenas dimensões, quanto pelas dificuldades de estacionamento, congestionamento de tráfego e conflito entre pedestres e veículos, decorrentes da pouca largura das ruas e do traçado do sistema viário, permitindo o cruzamento ortogonal das vias a pequenas distâncias.

Fora da área central localizavam-se apenas algumas feiras-livres e o comércio varejista de baixo padrão, disperso de forma irregular.

Em resposta a esses problemas, e visando uma melhor organização espacial e um melhor desempenho da função comercial dentro da área urbana, foi apresentado o seguinte elenco de proposições (H. MODESTO, 1963:41-51) (FIGURA 30, p. 189):

- . criação de melhores condições para a instalação do comércio varejista e serviços na zona central, incluindo a previsão de uma área de expansão horizontal, e a limitação do crescimento vertical em 12 pavimentos.
- . deslocamento paulatino dos "usos a título precário" da área central: comércio atacadista, depósitos, Cemitério, Penitenciária, etc.
- . restabelecimento do equilíbrio entre áreas ocupadas e livres, com a criação de novos parques, áreas de estacionamento, etc., aproveitando os espaços livres criados pelo deslocamento dos "usos a título precário".
- . criação de vias de uso exclusivo de pedestres, como forma de aliviar o conflito pedestre X veículo na área central.



PLANO DIRETOR DE FORTALEZA

HÉLIO MODESTO
URB. B. A. N. I. S. T. A

COLABORADORES: ADINA MERA
URBANISTA

J. ARTHUR RIOS
SOCIOLOGO

MARIO L. MENDONÇA
ENGENHEIRO

USOS PREDOMINANTES	
ÁREA CENTRAL E ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE	
<p>N</p> <p>JUNHO 1962</p> <p>ESCALA 1:4000</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ÁREA CENTRAL ATUAL • EXPANSÃO DA ÁREA CENTRAL • ZONA RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE • URSOS A SEREM EXECUTADOS • URSOS A SEREM EXECUTADOS • VIAS DESTINADAS A PEDESTRES • AVIÃO LIVRES DE USO PÚBLICO • CENTROS DE BAIRRO
<p>ADMINISTRAÇÃO DO PREFEITO MUNICIPAL GENERAL MANOEL CORDEIRO NETO</p>	

FIGURA 30 - Plano Hélio Modesto. Proposta para a área central - 1962.

- . criação de um Centro Cívico-Administrativo na área central, aproveitando as edificações já existentes: Forum, Palácio do Governo, Comando da Região, etc.
- . destinação de uma área ampla, localizada na periferia, de modo a não interferir no tráfego urbano, para a instalação de um Centro de Abastecimento, Estação Rodoviária (linhas de longo percurso), Estação de Cargas, depósitos e comércio por atacado em geral, etc.
- . criação de "Centros de Bairro", em determinados pontos dos bairros residenciais onde a concentração populacional justificasse a instalação de comércio, serviços, e equipamentos sociais, de modo a permitir a descentralização dessas atividades.

A implantação de todas essas medidas, sem dúvida teria dado à cidade melhores condições para o desempenho da função comercial, tanto na área central como nos bairros residenciais, bem como teria contribuído para dar um maior equilíbrio à paisagem urbana do centro da cidade.

Ao contrário, porém, muito poucas dessas proposições foram adotadas ou mantidas, o que pode ser explicado em parte pela falta de recursos econômicos, em parte pelo jogo de interesses políticos, que a cada mudança de administração faz com que sejam abandonados todos os planos elaborados na administração anterior.

Essa descontinuidade entre as etapas de elaboração e execução dos projetos urbanísticos, associada à falta de autonomia local e à descapitalização, próprias das sociedades dependentes, tem se revelado catastrófica para o desenvolvimento da cidade de Fortaleza.

Quando da elaboração do PLANDIRF, na década seguinte, os problemas relacionados à organização da função comercial dentro da área urbana, haviam se agravado.

A hipertrofia da área central havia se acentuado: o centro da cidade concentrava, pelo menos 2/3 dos empregos urbanos, e gerava 70% do tráfego de passageiros (PLANDIRF,

1972:142). O comércio varejista e os serviços continuavam ocupando com taxas cada vez mais altas os pequenos lotes da área central, os usos incompatíveis não haviam se deslocado, enfim, os problemas de estacionamento, congestionamento de tráfego e conflito entre pedestres e veículos, haviam se agravado, em função do crescimento demográfico e do aumento do número de veículos.

Na realidade, porém, a situação da área central de Fortaleza apenas refletia a distorção da economia cearense, caracterizada pela hipertrofia do setor terciário em detrimento do setor secundário, ainda muito frágil apesar dos esforços desenvolvidos pela SUDENE através do programa de industrialização do Nordeste.

Conforme vimos no item 4.2.5, de acordo com levantamento realizado em 1971, os estabelecimentos industriais de 5 ou mais empregados absorviam apenas 12% da força de trabalho disponível, enquanto 1,9% se concentrava no setor primário e 86,1% nas atividades terciárias (PLANDIRF, 1972:38).

A essa hipertrofia e hipercentralidade do setor terciário opunha-se a necessidade de uma descentralização, objetivando uma melhor distribuição das atividades comerciais e de serviços na área urbana, de modo a atenuar os problemas do centro da cidade e permitir o melhor atendimento das áreas residenciais.

Nesse processo de descentralização, vale a pena registrar o deslocamento de parte dos armazéns e depósitos, próximos da antiga Alfândega e do Porto Velho, para as docas do Mucuripe, a partir da ativação do novo porto na década de 50.

Infelizmente, porém, nem o espaço deixado no Poço da Draga pela transferência das atividades portuárias, nem a área da antiga Alfândega foram integrados à zona central. Parte da zona portuária foi ocupada por um pequeno estaleiro, parte por favelas e meretrício. Na zona da Alfândega algumas edificações permaneceram desocupadas ou subutilizadas, outras continuaram como depósitos e escritórios de firmas comerciais, concentrados principalmente na Rua José Avelino,

outras finalmente, passaram a ser utilizadas por empresas rodoviárias de carga, responsáveis por intenso fluxo de caminhões junto ao centro da cidade, agravando ainda mais o congestionamento do trânsito urbano.

Apesar de haver sido indicada como "zona de remanejamento prioritário" pelo PLANDIRF, tanto essa área como a do Porto Velho de grande potencial paisagístico, permanecem imunes à intervenção municipal, pelas razões já conhecidas: falta de recursos e de interesse político.

Por outro lado, o Porto do Mucuripe revelou-se um pólo comercial de pouca importância, incapaz de atrair e justificar a expansão das atividades da área central em sua direção.

Isto pode ser explicado em função da pequena importância do comércio marítimo de Fortaleza, em relação ao comércio pelas rodovias federais e estaduais. Segundo o PLANDIRF, em 1972 as importações e exportações rodoviárias de Fortaleza eram respectivamente seis e doze vezes maiores que as marítimas, somando-se a cabotagem com as de longo curso, e tomando-se o peso como unidade de medida em ambos os casos (PLANDIRF, 1972:143).

A grande importância do comércio rodoviário de Fortaleza com o interior do Estado (frente ao qual mantém relações de dominação marcadas pela importação de produtos alimentares e matérias-primas agrícolas, e pela exportação de produtos industrializados) e com outras regiões do país, especialmente a região Sudeste (frente à qual mantém relações de dependência marcadas pela exportação de matérias-primas beneficiadas, e importação de produtos industrializados), não poderia deixar de se refletir na organização espacial de suas atividades urbanas e no uso do solo em geral.

De fato a análise da função comercial realizada pelo PLANDIRF mostrava que até então, a descentralização das atividades terciárias só ocorrera ao longo dos três principais eixos de ligação da capital com o interior: avenidas Bezerra de Menezes, Gomes de Matos e Visconde do Rio Branco, cujos prolongamentos constituem respectivamente a BR-222, CE-01 e BR-116.

Essas vias assumiam a característica de corredores adensados, sobrepondo à mancha urbana contínua, uma configuração tentacular, revelando uma tendência do tecido urbano à expansão centrífuga. (PLANDIRF, 1972:145)

Isto significa que os fatores externos desempenham um papel mais importante que os internos na definição da configuração espacial urbana de Fortaleza. E mais ainda, que "enquanto a função comercial externa predominar sobre a industrial, a estrutura radioconcêntrica de conexões externas predominará sobre qualquer outra estrutura definida em função das atividades puramente internas." (PLANDIRF, 1972:145)

Realmente, uma tentativa anterior de descentralização do setor terciário, proposta em função das atividades puramente internas, não se concretizou.

Estamos nos referindo à proposição de Hélio Modesto, de ativação de "Centros de Bairro", de forma preferencialmente quadrada, retangular ou circular, em determinados pontos considerados como pólos de atração para o desenvolvimento dos bairros.

O crescimento espontâneo da cidade não correspondeu às expectativas do plano. Com exceção de um pequeno núcleo comercial no bairro de Rodolfo Teófilo, surgido possivelmente em função da proximidade das Faculdades de Medicina e Farmácia, todos os outros centros comerciais de bairro assumiram forma dispersa, e não nucleada, em coerência com a forma linear marcada pelas vias de tráfego intenso.

De fato, tanto as vias de ligação regional, quanto algumas vias de ligação entre zonas da cidade, como as avenidas 13 de Maio, Monsenhor Tabosa e Antonio Sales, por exemplo, assumiram em maior ou menor escala a configuração de corredores adensados, permitindo a substituição da função residencial pela função comercial.

Contudo, não podemos subestimar a importância dos fatores "puramente internos", tais como o poder aquisitivo e a densidade da população, na definição da configuração espacial urbana da função comercial.

Segundo o PLANDIRF, seria duvidoso relacionar esses

fatores com o desenvolvimento de centros comerciais e de serviços, exemplificando com as áreas de nível de renda mais elevado, como a Aldeota e o Benfica, onde até a época não havia germinado o comércio de bairro (PLANDIRF, 1972:140).

O próprio tempo encarregou-se de mostrar o equívoco da afirmação, uma vez que hoje, como sabemos, a Aldeota reúne inúmeros serviços, e apresenta o comércio de bairro mais rico e mais extenso de toda a cidade, embora nenhuma de suas vias (avenidas Barão de Studart, Desembargador Moreira, Santos Dumont, etc.) tenha a função de conexão regional rodoviária. Muitos dos serviços administrativos também encontram-se dispersos em sua área, atraídos pelo prestígio simbólico do bairro e pela proximidade da moradia da elite governamental, o que é inclusive desaconselhável, pelas dificuldades que cria ao atendimento das classes sociais de nível de renda mais baixa, situadas do outro lado da cidade.

Acreditamos que o mais correto seria afirmar que ao lado dos fatores internos, como por exemplo a concentração de renda, próprios do sistema capitalista, alinham-se os fatores externos, como as relações comerciais com o interior e com outras regiões, associados à problemática da dependência, como responsáveis pela definição da configuração espacial urbana de Fortaleza, no que se refere ao setor terciário.

Quanto às proposições do PLANDIRF relativas a esse setor, incluem entre outras (PLANDIRF, 1972:250-256):

- . expansão do Centro, tanto vertical como horizontalmente, através do aumento da taxa de ocupação, do índice de aproveitamento, e do perímetro da zona central.
- . ampliação dos trechos de vias para uso exclusivo de pedestres. (v. FIGURA 31, p. 195)
- . prolongamento da zona central através de "corredores de atividades", que penetram nas zonas residenciais ao longo das vias principais. (v. FIGURA 24, p. 164)

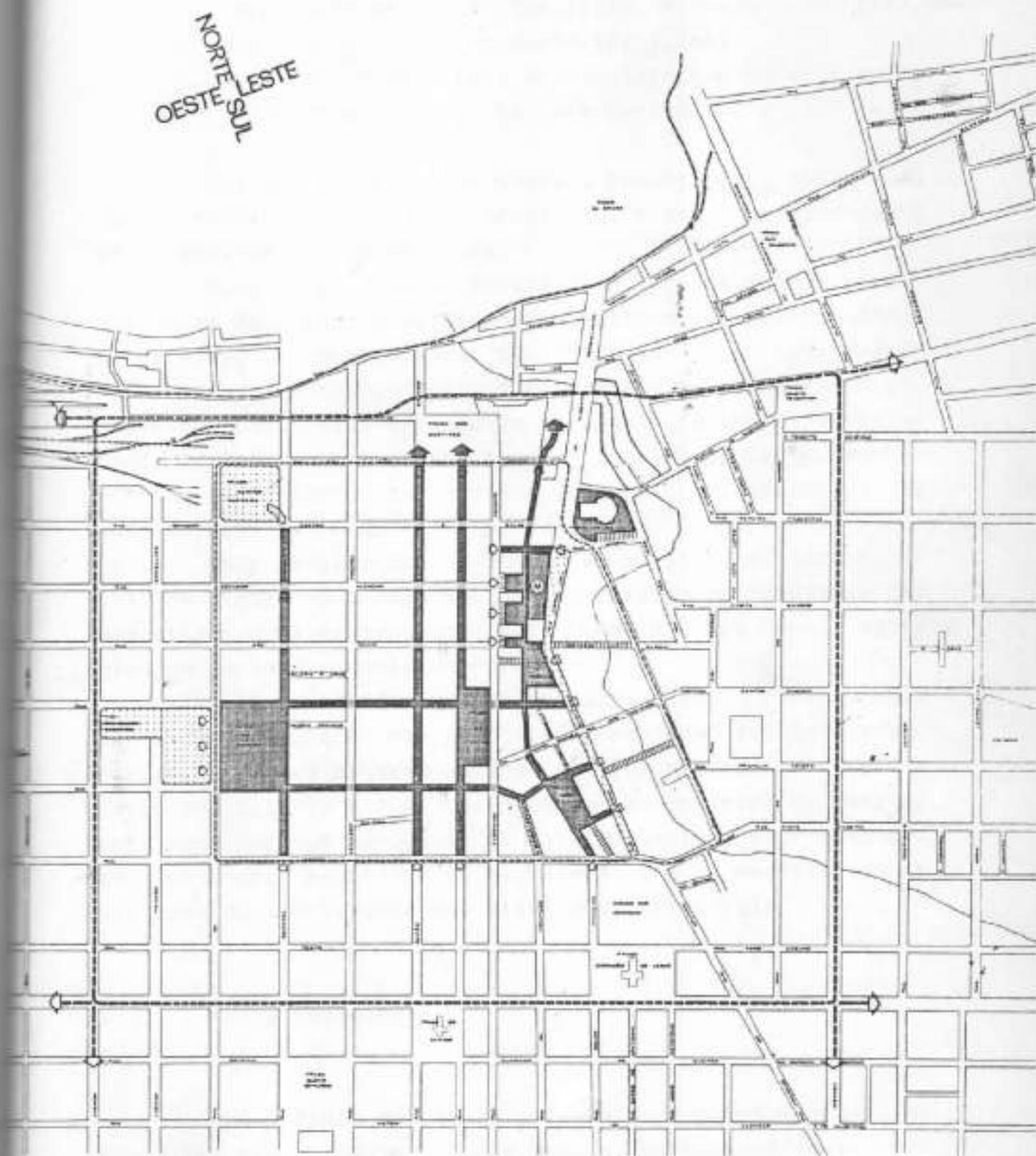


FIGURA 31 - PLANDIRF. Proposta para a Área Central - 1972.

- . deslocamento paulatino dos "usos desconformes" com a área central: comércio atacadista, depósitos, terminais de carga, Cemitério, Mercado Central, Santa Casa, Estação Ferroviária, etc.
- . criação de um Centro Administrativo no vale do Jacarecanga, a oeste da zona central.

Com exceção das duas últimas proposições, todas as demais foram implantadas em Fortaleza, e até aprofundadas pelas legislações posteriores.

Atualmente o setor terciário dispõe de amplas possibilidades de expansão horizontal e vertical, distribuindo-se na cidade em quatro zonas bem definidas: "centro" (máximo de 20 pavimentos), "pólos e corredores de adensamento", definidos pelas vias de conexão regional (máximo de 18 pavimentos), "corredores de atividades" (máximo de 12 pavimentos) e "zona de comércio atacadista e de serviços" (máximo de 12 pavimentos). (v. FIGURA 26, p. 166)

Vale lembrar que as leis 4486 de 1975, e 5122-A de 1979 em vigor, nada mais são que tentativas de adaptação das diretrizes urbanas propostas pelo PLANDIRF, aos novos estágios de desenvolvimento de Fortaleza.

Essa persistência certamente pode ser explicada, tanto pela adequação das proposições adotadas aos interesses capitalistas das classes dominantes, relacionados à especulação imobiliária e à expansão do setor comercial de serviços, como por sua adequação às características da situação de dependência econômica de Fortaleza, que se manifestam no processo de localização das atividades terciárias.

4.2.7 - Áreas residenciais

Até o final do século passado as funções urbanas de Fortaleza eram altamente interligadas. Na pequena área correspondente ao atual núcleo central, concentravam-se todas

as atividades e edificações da cidade.

Com a instalação do serviço de bondes urbanos em 1880, surgem as chácaras das famílias ricas do interior situadas ao longo e no fim das linhas, possibilitando uma nova opção de morar para a população mais favorecida. Data do último quartel do século XIX, portanto, o início da descentralização da função residencial em Fortaleza. Com o passar dos anos, o aumento populacional, a melhoria dos meios de transporte e do sistema viário, a função habitar continuou a se afastar do centro, como normalmente acontece, passando a ocupar a maior parte da área urbana.

Apesar de elaborado em 1947, quando a função residencial já apresentava uma problemática bem definida, o Plano Saboya Ribeiro não lhe dedica a devida atenção, talvez como dissemos em outra oportunidade, por uma questão de formação profissional de seu realizador.

O único item relativo ao assunto, diz respeito à proposta de aproveitamento da encosta marítima, do Passeio Público à Escola de Aprendizes Marinheiros, ocupada pela favela do Arraial Moura Brasil, para a construção de "habitações destinadas às classes populares, cuja atividade se processa no centro urbano e em suas adjacências." (S. RIBEIRO, 1955: 232)

No mais, indica vagamente a necessidade da construção de mais habitações populares em áreas livres da cidade onde os terrenos pudessem ser obtidos a preços módicos, cabendo a iniciativa dessa tarefa às instituições de beneficência e assistência social.

Não há qualquer referência aos outros bairros residenciais, nem quaisquer considerações sobre as causas ou extensão dos problemas relacionados ao bairro focalizado.

Nas plantas que acompanham o Memorial Justificativo, uma de 1947 e outra do ano seguinte, as áreas residenciais apresentam-se dispostas em torno do núcleo central, expandindo-se principalmente na direção oeste. Essas áreas são divididas por cintas de avenidas, em três zonas - Zonas 2, 3 e 4 - aparentemente classificadas de acordo com o critério de

afastamento da Zona 1, central. (v. FIGURA 22, p. 162)

É somente no Plano Hélio Modesto (1962) e no PLANDIRF (1972), que vamos encontrar informações mais precisas sobre a organização, física e social, dos bairros residenciais de Fortaleza.

Nesses estudos definem-se claramente as características assumidas pelo assentamento residencial da população.

- a) ocupação diferencial da área urbana,
- b) baixas densidades demográficas, relacionadas à dispersão populacional e à formação de vazios urbanos,
- c) favelização.

a) A ocupação diferencial das áreas residenciais é apenas um reflexo da segregação sócio-econômica das classes em que se divide a população, típica das sociedades capitalistas. Fortaleza como cidade capitalista não poderia fugir a essa forma de ocupação.

A partir da terceira década desse século começa a se definir o processo de diferenciação, na ocupação das áreas residenciais da cidade. Desde então as classes menos abastadas vão se afastando da zona central para os bairros periféricos a oeste e ao sul, onde surgem as indústrias ao longo da via férrea, enquanto que as classes mais abastadas dirigem-se para leste, especialmente para a Aldeota, que desde o início adquire caráter de zona residencial de nível alto.

Conforme já observava Hélio Modesto, de acordo com os bairros onde se localizam, as edificações residenciais apresentam características diferentes quanto aos tipos de construção, estado de conservação, idade, etc.

Baseado no estudo da situação existente no início da década de 60, em relação à ocupação diferencial do solo, estabeleceu ele, a classificação das áreas residenciais de Fortaleza (o estudo não abrangeu a área situada a leste do Rio Cocó e do ramal ferroviário do Mucuripe) em quatro zonas, diferenciadas implicitamente em função dos níveis de renda da

população (H. MODESTO, 1963:29-30)(v. FIGURA 23, p. 163):

R1 - uso residencial unifamiliar, moradias localizadas no centro do terreno.

Essa zona corresponde aos bairros da Aldeota e Meireles, ocupados pela faixa da população de renda média e alta.

R2 - uso residencial multifamiliar em prédios de até oito pavimentos.

Zona de adensamento vertical contígua à área central, destinada à ocupação residencial geral, com provável predominância da faixa de população de renda média ligada às atividades da área central.

R3 - uso residencial unifamiliar e multifamiliar em prédios com o máximo de três pavimentos.

Zona de adensamento horizontal, correspondente aos bairros ocupados pelas faixas da população de renda média em geral: Farias Brito, José Bonifácio, Joaquim Távora, etc.

R3E - uso residencial unifamiliar e multifamiliar em prédios com o máximo de um pavimento, e para o qual as exigências de aceitação da construção seriam mínimas.

Essa zona corresponde aos bairros periféricos ocupados pela faixa da população de renda mais baixa: Pirambu, Floresta, São Cristóvão, Dias Macedo, etc.

À medida que as zonas residenciais afastam-se do centro nas direções oeste, sudeste e sul, observa-se a predominância das faixas da população de renda mais baixa. Isto porque o crescimento urbano de Fortaleza tem ocorrido tradi-

cionalmente, através da ocupação paulatina dos terrenos periféricos, menos valorizados, pela população de mais baixo poder aquisitivo.

Tanto o PLANDIRF (1972), como a legislação básica do Plano Diretor Físico de Fortaleza, Lei 4486 (1975), procederam a classificações semelhantes das zonas residenciais da cidade.

De acordo com o PLANDIRF, as áreas residenciais de Fortaleza foram divididas em três zonas (PLANDIRF, 1972:215-216) (v. FIGURA 24, p. 164): R-1, R-2 e R-3, aproximadamente correspondentes às zonas R1, R3 e R3E, do Plano Hélio Modesto, sendo que a zona R-2, intermediária entre o centro e a periferia, mais extensa que a sua análoga nesse último plano. Isto significa um maior afastamento da população de renda mais baixa dos terrenos mais valorizados da área urbana, o que vem ao encontro dos interesses capitalistas de especulação imobiliária.

A partir da década de 70, observa-se acentuada expansão da zona leste da cidade, ultrapassando a via férrea e o Rio Cocó, na direção da Praia do Futuro.

Parte dessa faixa incorporada à área urbana, correspondente aos bairros de Nova Aldeota, Papicu e parte das dunas da Praia do Futuro, foi ocupada por residências de alto padrão. Aí as testadas dos lotes são grandes, em virtude dos tipos de construções, entretanto as densidades são baixas.

Com o tempo, esse tipo de uso residencial tendeu a afastar-se cada vez mais das proximidades da área central, substituído por atividades comerciais e de serviços, ou pelo uso misto, numa forma de segregação social, típica das classes mais abastadas.

Aliás, a procura, por parte dos especuladores, de maior valorização dos seus terrenos, com base na exploração dessa forma de segregação social, deu lugar a um fato curioso em Fortaleza, nos últimos anos. Trata-se da proliferação das áreas com a denominação de Aldeota, tornando difícil um possível trabalho de delimitação. Assim é que parte dos antigos bairros de Dionísio Torres, Cocó, Água Fria e Cidade dos

Funcionários, são locacionalmente denominados de Aldeota Sul, numa tentativa de assimilação do status social tradicionalmente associado aos moradores daquele bairro, aos integrantes das classes menos abastadas, empenhados em demonstrar ascensão na escala social.

O zoneamento proposto pela Lei 4486 divide as áreas residenciais em quatro zonas, R-1, R-2, R-3 e R-4 (v. FIGURA 25, p. 165), análogas às zonas R1, R2, R3 e R3E, do Plano Hélio Modesto, cujas principais diferenças em relação a estas últimas referem-se: à ampliação e deslocamento para leste, da zona R-1 destinada às faixas da população de renda mais alta (abrangendo parte dos bairros da Aldeota e Varjota, e os bairros de Nova Aldeota e Cocó), acompanhando as tendências de ocupação espontânea; e à menor verticalização permitida na zona R-2, contígua à área central, onde o máximo de pavimentos passa de oito para três.

Já o zoneamento proposto pela Lei 5122-A de 1979, em vigor, apresenta maior diferenciação em relação aos anteriores.

Em primeiro lugar, estabelece um novo critério de classificação das zonas residenciais. O critério do nível de renda da população cede lugar ao de adensamento populacional.

Assim, as zonas residenciais classificam-se em ZR1, ZR2 e ZR3, respectivamente de baixa, média e alta densidade demográfica à medida que se aproximam da zona central e da faixa litorânea norte. (v. FIGURA 26, p. 166)

Esse critério de classificação, aparentemente mais técnico e neutro que o anterior, na realidade serviu para atender mais de perto aos interesses da classe dominante ligados à especulação imobiliária, conforme referido no item 4.2.4, referente ao Zoneamento da cidade.

Transformando as áreas mais valorizadas da cidade - Aldeota, Meireles, Varjota, Papicu e parte do Cocó - de R-1 e R-2, zonas residenciais de baixa e média densidade demográfica (máximo de três pavimentos) em ZR3, zona residencial de alta densidade demográfica (máximo de doze pavimentos, alta taxa de ocupação e índice de aproveitamento elevado), per

mitiu um acréscimo extraordinário na margem de lucros obtidos em cada empreendimento imobiliário, com vistas ao mercado habitacional destinado às classes mais abastadas da sociedade.

Tão intensa foi a pressão dos especuladores imobiliários, que chegou até a ameaçar o equilíbrio ecológico da área, através do estreitamento da faixa de preservação do Rio Cocó, no trecho compreendido entre as avenidas Engenheiro Santana Júnior e Washington Soares. (v. FIGURA 28, p. 173)

Na realidade esse adensamento vertical é totalmente injustificável, tanto pela extensão dos terrenos disponíveis, como pela ausência de infra-estrutura de serviços urbanos, em grande parte da área.

Com relação às áreas periféricas da cidade, podemos dizer que sofreram um processo inverso de desvalorização, na medida em que a legislação vigente não permite seu adensamento e sua verticalização.

Assim, a ocupação diferencial do solo, tipicamente capitalista, expressa no zoneamento das áreas residenciais de Fortaleza, não só reflete a estrutura sócio-econômica da população, mas é utilizada pelo Estado, a serviço dos interesses das classes dominantes, como mecanismo de apropriação da renda diferencial do solo urbano.

b) As baixas densidades demográficas tem sido outra característica marcante da forma de organização espacial da área urbana de Fortaleza.

A figura 32 (p. 203), mostra a densidade populacional do Município, de acordo com trabalho realizado pela Autarquia Metropolitana de Fortaleza - AUMEF, em 1975.

No que se refere às áreas residenciais, as baixas densidades criam problemas de atendimento da população pelos serviços urbanos de saneamento básico e equipamentos sociais.

Segundo Hélio Modesto, "as baixas densidades de população são conseqüência da baixa ocupação dos terrenos pelas edificações" (H. MODESTO, 1963:28).

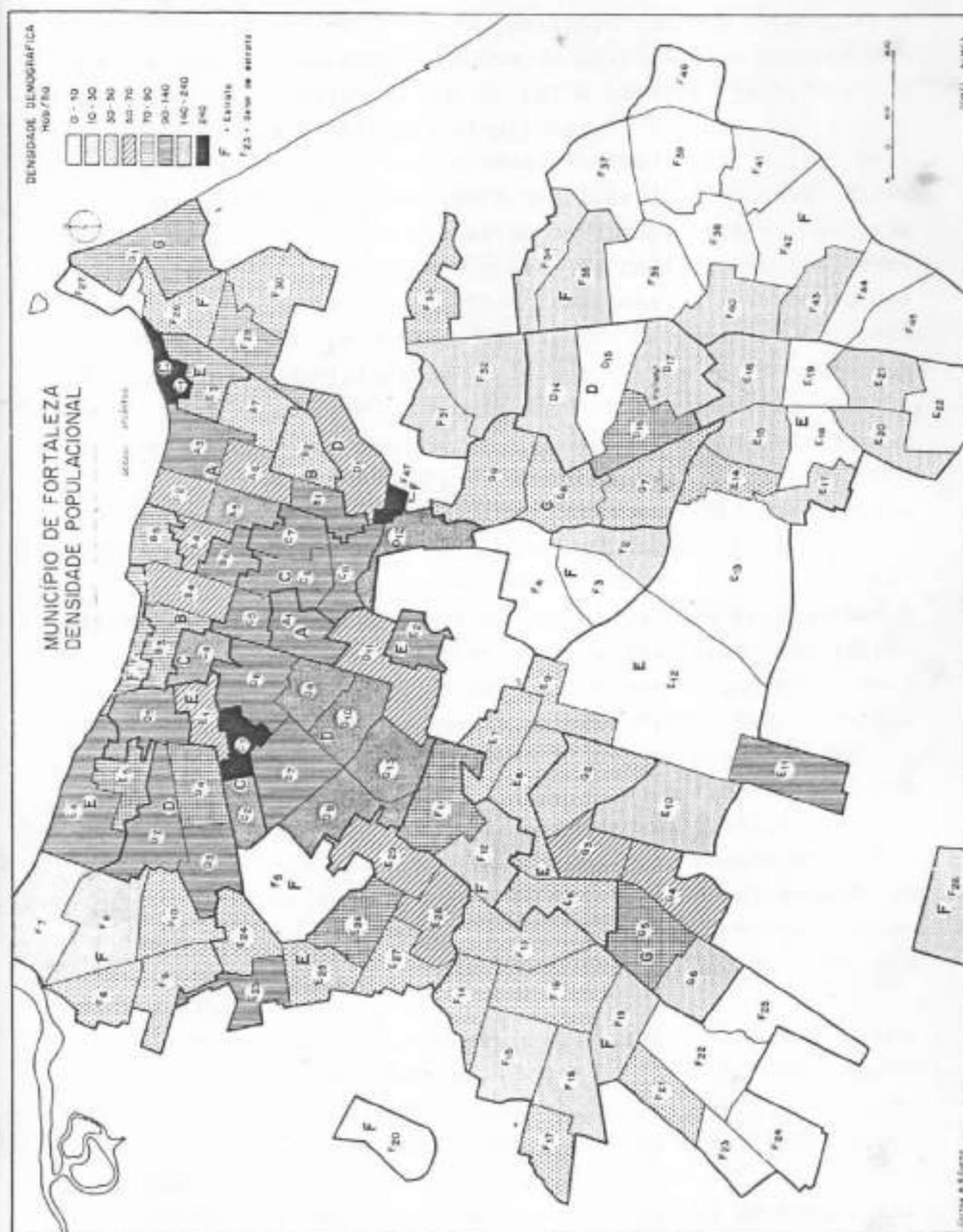


FIGURA 32 - Município de Fortaleza. Densidade populacional - 1975.

Realmente na época da realização do seu estudo, Fortaleza possuía "escassos prédios de apartamentos e poucos conjuntos habitacionais", o que de certa maneira justifica o equívoco de sua explicação simplista.

Sem dúvida as causas desse fenômeno são muito mais complexas, conforme demonstra o atual estágio de desenvolvimento da cidade, quando apesar de apresentar áreas adensadas, pela grande quantidade de prédios de apartamentos e de conjuntos habitacionais, continua exibindo baixas densidades globais. Em 1980, de acordo com o Censo Demográfico do Ceará, a densidade do Município de Fortaleza era de 38,95 hab/ha, elevando-se a média para 50 hab/ha na área de ocupação urbana mais efetiva, o que sem dúvida são índices muito baixos.

Segundo o PLANDIRF, só ao atingir o nível de 70 a 80 hab/ha, poderá a cidade aproveitar plenamente, em termos econômicos o seu espaço disponível (PLANDIRF, 1972:213).

Na verdade o problema das baixas densidades demográficas das áreas residenciais de Fortaleza está relacionado à sua forma de crescimento, marcada pela dispersão multidirecional da população e pela formação de vazios urbanos, conforme se pode facilmente constatar pelo exame das plantas da cidade de 1960 e 1979 (FIGURAS 33 e 34, pp. 205 e 206).

As explicações para essa forma de crescimento são dadas pelo PLANDIRF, com bastante propriedade (1972:144-145).

De acordo com essa análise, há duas ordens de fatores que influenciam o processo de expansão e configuração do tecido urbano da cidade: os fatores de ordem interna e os de ordem externa, que se referem à relação da cidade com sua área de influência.

O exame dos fatores de ordem interna mostra que uma das causas da baixa densidade global do conjunto das áreas residenciais é a oposição existente, em Fortaleza, entre as áreas de desenvolvimento econômico e as de crescimento populacional.

Isto porque o crescimento populacional da cidade se

dá, sobretudo, pela absorção de contingentes migratórios de baixos níveis de renda, que são repelidos das zonas de desenvolvimento econômico pelo comportamento dos valores dos terrenos.

Quanto mais baixo o nível de renda da população, maior a influência do valor da terra na sua localização residencial.

O eixo mais dinâmico de valorização econômica e renovação urbana orienta-se do centro no sentido leste, em dire-

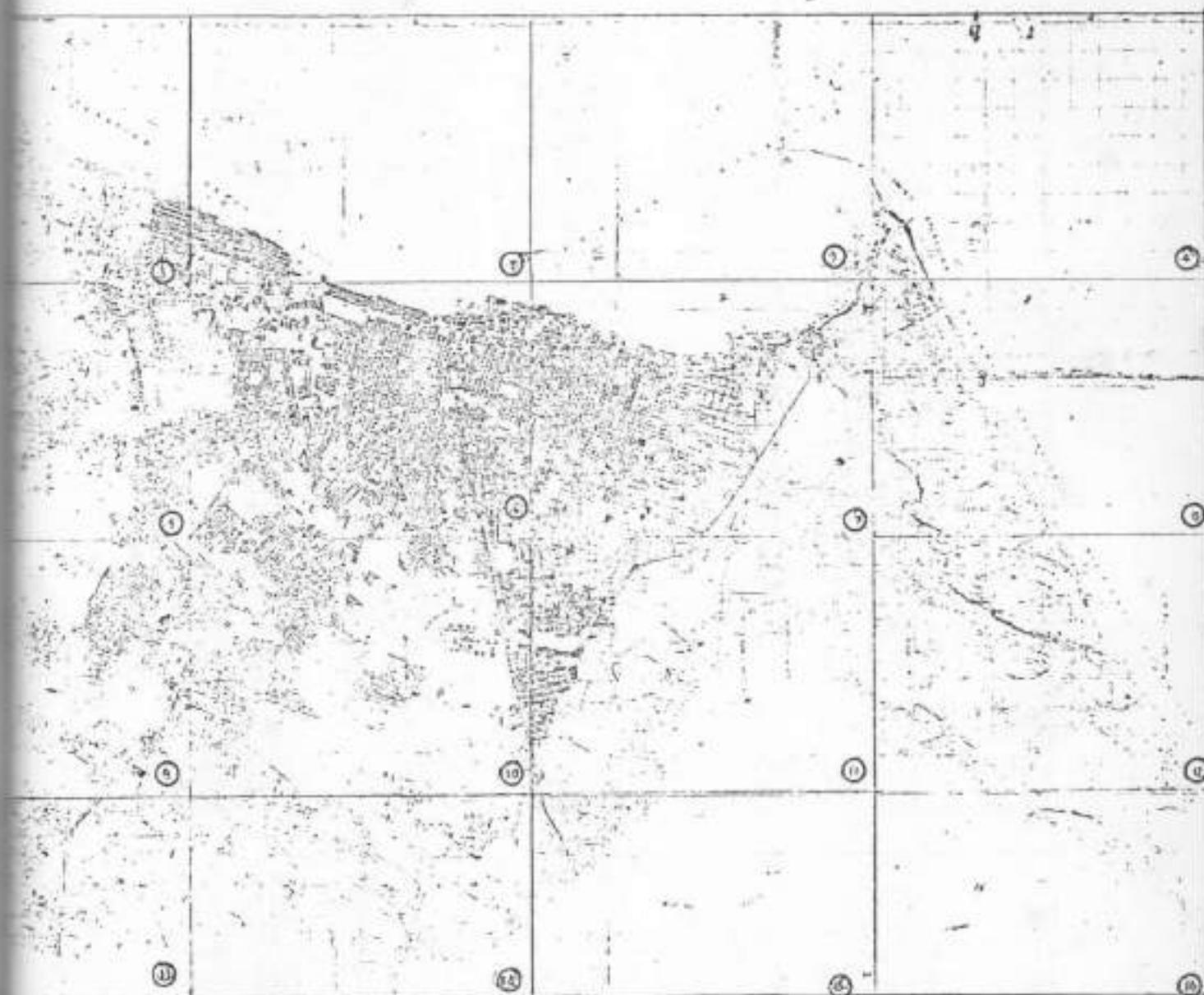


FIGURA 33 - Planta de Fortaleza. Levantamento aerofotogramétrico de 1960.



FIGURA 34 - Planta Oficial do Município de Fortaleza - 1979.

ção à Aldeota, Meireles e Mucuripe, onde se concentram as residências das populações de níveis sócio-econômicos médio e alto. Entre os fatores motrizes desse eixo estão a incorporação da faixa litorânea aos hábitos de recreação da população e um bom atendimento por serviços de infra-estrutura e equipamentos sociais.

Por outro lado, as residências das classes mais modestas tendem a localizar-se no sentido oposto, onde os valores imobiliários permanecem baixos, sobretudo nos setores oeste e sudeste, onde se localiza a maioria das indústrias da cidade, o índice de urbanização é reduzido e os equipamentos sociais escassos.

Dessa forma, o desenvolvimento econômico e o desenvolvimento populacional passam a manifestar-se como forças simétricas, cada qual agindo em zonas opostas da cidade, e determinando para o conjunto uma densidade de ocupação residencial extremamente rarefeita.

O exame dos fatores de ordem externa nos mostra a influência dos eixos viários regionais sobre a fixação das populações de renda mais baixa, como outra das causas dos baixos índices de adensamento das áreas residenciais da cidade.

Sendo Fortaleza uma cidade voltada, sobretudo, para a comercialização, o financiamento e a administração das atividades primárias do interior do Estado, as funções externas têm influência decisiva na estruturação das suas atividades urbanas e no uso do solo em geral. Assim, as suas vias de ligação com o interior assumem a característica de corredores adensados, que sobrepõem à mancha urbana contínua, uma estrutura tentacular.

Esses corredores adensados estimulam a fixação residencial de populações de níveis sócio-econômicos baixos em sua área de vizinhança. A fixação se dá a distâncias variáveis do centro urbano e do próprio eixo da via, de acordo com a influência dos valores imobiliários sobre os diversos níveis de renda.

A ausência de obstáculos físicos entre as vias de ligação externa faz com que também se processem tendências de

ligação perpendicular, visando preencher os vazios entre as vias principais.

Como a maior parcela do crescimento demográfico deve-se ao componente migratório, constituído quase exclusivamente por população de baixa renda, os locais escolhidos para sua fixação, são os de valores imobiliários mais baixos.

A consequência é a dispersão inevitável e progressiva das áreas residenciais, conduzindo a índices de adensamento cada vez mais baixos.

Do exame dos fatores de ordem interna e externa que influenciam o processo de expansão e configuração do tecido urbano da cidade, conclui-se que o fator determinante para a dispersão populacional, responsável pelos baixos índices demográficos, é a influência dos valores imobiliários sobre as populações de nível de renda baixo, de origem migratória.

Embora a expulsão das classes sociais de renda mais baixa, das áreas mais valorizadas da cidade, seja um fenômeno tipicamente capitalista, no caso de Fortaleza a dispersão populacional é extremamente agravada, pelo fato da maior parcela do crescimento demográfico dever-se ao componente migratório, constituído quase exclusivamente por população de baixa renda expulsa do meio rural, fato esse indiscutivelmente relacionado à problemática de dependência, que afeta o Estado e sua capital.

c) Favelização.

Desde a década de 30 verificou-se em Fortaleza intenso crescimento populacional, elevando a demanda por habitações, como resultado, principalmente, da intensificação do fluxo migratório proveniente do meio rural, em função da grande seca de 1932.

O processo de "inchação" sofrido pela cidade, desde então, trouxe como consequência graves estrangulamentos, quer em termos de infra-estrutura física e social, quer em termos de oferta de empregos e de moradias para atender aos novos habitantes.

Como a maior parte dos migrantes pertence aos estratos populacionais de renda mais baixa, observa-se desde então o surgimento e proliferação de favelas, ou qualquer outro tipo de habitação, sem as mínimas condições de habitabilidade, localizadas em diversos pontos da cidade. Vale a pena salientar a precariedade dessas habitações, construídas geralmente com taipa, madeira e palha.

De acordo com pesquisa realizada em 1963 pelo Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, constatou-se que a população das favelas de Fortaleza constituía-se de 79,7% de migrantes do interior do Estado, representando os naturais da capital apenas 20,3% do total pesquisado.

Das favelas existentes em Fortaleza, a maioria formou-se a partir de 1930, apresentando desde então crescimento contínuo, como é o caso dos núcleos do Pirambu e do Mucuripe (H. MODESTO, 1963:33). Posteriormente novas favelas surgiram, acompanhando os períodos de maior crescimento da cidade, terminando por dispersar-se por todo o espaço urbano de Fortaleza, conforme se vê na FIGURA 35, onde estão mapeadas as 73 vilas marginais (favelas), localizadas através de estudo realizado pela Superintendência de Desenvolvimento do Ceará - SUDEC -, em 1970.

No período de 1930 a 1950 surgiram, além das duas cidades, mais nove favelas, entre elas: Cercado do Zé Padre (1930), Lagamar (1933), Morro do Ouro (1940), Varjota (1945), Meireles e Papouquinho (1950), Estrada de Ferro (1954). Destas onze favelas, três ocupavam terrenos particulares, duas terrenos de autarquia federal, e seis, terrenos da Prefeitura Municipal (IJNPS, 1967:54).

Em seu Plano Diretor (1963), Hélio Modesto apontou como principal característica das favelas de Fortaleza, sua implantação na orla de vastos terrenos particulares não aproveitados, isto é, nos próprios logradouros públicos, de preferência naqueles cujo calçamento não foi terminado. Na FIGURA 33 (p. 205), que mostra o levantamento aerofotogramétrico de Fortaleza de 1960, pode-se perceber claramente esse fato, na área correspondente ao bairro da Aldeota.

Essa é uma característica que ainda hoje se observa, especialmente nas áreas de ocupação mais rarefeita, como por exemplo, na Praia do Futuro e nas Seis Bocas. Bloqueando o sistema viário, os favelados obrigam a Prefeitura a despende vultosas somas em indenizações, quando tiver que desimpedir essas ruas ou avenidas, a fim de pavimentá-la ou prolongá-las.

Hélio Modesto assinalou também, a intensa ocupação da faixa litorânea por favelas, explorando além da pesca, o



FIGURA 35 - Localização das favelas de Fortaleza - 1970.

comércio de alimentos e pequenos bares, próprios da área, suprimindo as deficiências da implantação urbana, que não previu o equipamento dos bairros com serviços essenciais.

Aliás, sendo na época a industrialização um fato recente, e não apresentando a função comercial o dinamismo necessário para absorver a mão-de-obra migratória, restava a essa população alimentar a proliferação do pequeno comércio, do comércio ambulante, da prestação de serviços, inclusive do domésticos, formas de ocupação típicas das economias subdesenvolvidas.

Além dessas atividades, parte dessa população dedicava-se ao artesanato e ao emprego na construção civil, parte finalmente, permanecia na marginalidade, agravando os problemas sociais, como a mendicância, a prostituição, a delinquência, etc.

Segundo estudo mais recente (M.S. de SOUZA, 1978), essa estrutura ocupacional permanece praticamente inalterada, o que pode ser explicado pelo insuficiente desenvolvimento das forças produtivas em relação ao crescimento demográfico, mantendo-se a oferta de empregos bastante inferior à demanda.

Só em alguns casos a expansão das atividades industriais desempenhou papel significativo na modificação da estrutura ocupacional dessas populações.

Estamos nos referindo ao núcleo do Pirambu, onde tem se observado uma crescente mudança na composição social da população, seja pela elevação da renda de um grande número de famílias, seja pela progressiva urbanização sofrida pela área. Atualmente o Pirambu não pode mais ser classificado como típico núcleo favelado. O mesmo fenômeno parece estar ocorrendo na zona do Mucuripe.

Até o início da década de 60 não se registrou a existência de qualquer política habitacional, no sentido de corrigir ou evitar a formação de núcleos favelados.

Só mais tarde tem lugar, a nível nacional, a implantação de uma política habitacional, através da criação de órgãos como o Banco Nacional da Habitação - BNH, e o Serviço

Federal de Habitação e Urbanismo - SERFHAU, em consequência da Revolução de março de 64.

Numa tentativa de solucionar o problema de moradia das populações de baixa renda, a Companhia de Habitação do Estado do Ceará - COHAB-CE, incorporada ao Sistema Financeiro da Habitação, desde 1967 passou a construir conjuntos habitacionais, destinados a oferecer grande quantidade de moradias a curto prazo.

De 1967 a 1980 foram construídas 21.159 habitações, sendo 19.345 na Região Metropolitana de Fortaleza, e 1.814 no interior (INEINF, 1983:123). A construção desses conjuntos no interior visou conter o processo migratório, responsável em grande parte pelos problemas de organização do espaço urbano de Fortaleza.

Além da COHAB, várias outras instituições e empresas articuladas ao Sistema Financeiro do BNH - entre outras: TERRA, IPASE, CIPEL, COTRACE, às quais veio juntar-se em 1971 a Fundação do Serviço Social de Fortaleza - construíram na Região Metropolitana de Fortaleza dezenas de conjuntos habitacionais.

Mesmo assim, continuaram se registrando altos déficits habitacionais. Segundo o PLANDIRF, o déficit habitacional acumulado até 1970 era de 46.000 unidades, devendo se construir a partir daí, de 7.000 a 8.000 novas residências a cada ano, para acompanhar o crescimento demográfico da cidade (PLANDIRF? 1972:104).

Como se vê, o número de habitações construídas pelo Sistema Financeiro da Habitação até 1980 não chegou sequer a cobrir o déficit acumulado até 1970.

A partir de 1972, a Prefeitura Municipal, através da Fundação do Serviço Social de Fortaleza, partiu para os primeiros programas de desfavelamento, tendo em vista a necessidade de implantação de alguns projetos de urbanização e de expansão do sistema viário da cidade.

A primeira favela a ser removida, foi a denominada "Trilho I", situada entre as avenidas Pinto Martins e Borges de Melo. Neste local foi construída a Estação Rodoviária e

urbanizada a principal via de acesso, a Av. Borges de Melo.

Posteriormente foram deslocadas famílias das favelas da Av. Estados Unidos, da Av. Senador Machado e do Alto da Piçarra. A maior parte dessas famílias foi removida para o Conjunto Alvorada localizado no bairro de Água Fria (Seis Bocas).

A construção da Av. Leste-Oeste em 1973, teve como conseqüência a erradicação da conhecida favela do Arraial Moura Brasil localizada próxima ao centro, entre as ruas Barão do Rio Branco e Padre Mororó. Muitos desses favelados residem atualmente no Conjunto Marechal Rondon, situado a 14km do centro da cidade, nos limites com o município de Caucaia (M. S. de SOUZA, 1978:91).

Nesses como em outros casos, a distância dos locais de trabalho tem sido um dos grandes problemas desses conjuntos, geralmente muito afastados dos pólos geradores de atividades.

Como esses programas de desfavelamento não resultaram de um planejamento sócio-econômico mais amplo, visando a integração dos favelados na estrutura urbana, através da oferta de empregos e treinamento profissional, terminaram por se resumir apenas numa mudança do local de moradia, onde são implantadas novas favelas.

Apesar dos esforços empreendidos pela Fundação do Serviço Social de Fortaleza, através dos programas de desfavelamento, e pela COHAB, através dos programas habitacionais destinados às populações de baixa renda, continuou a agravar-se na última década, a problemática das favelas, dada e defasagem crônica verificada entre as providências tomadas e o ritmo de crescimento da população favelada, característica essa identificada igualmente no atendimento de outros serviços analisados.

Em 1970 foram localizadas 73 favelas, totalizando em seu conjunto 37.000 domicílios, abrangendo aproximadamente 223.000 pessoas (SUDENE/SUDEDEC, 1971:52). Esse número correspondia a cerca de 25% da população da capital.

Em 1981 já existiam 268 favelas, totalizando em seu

conjunto 60.830 domicílios, abrigando 334.060 moradores (INEINF, 1983:123), o que correspondia a cerca de 24% da população da capital.

Isto significa que apesar de todos os esforços empreendidos no sentido de solucionar os problemas habitacionais das populações de baixa renda, o número de favelados não só se manteve estável em termos relativos à população da capital, mas chegou mesmo a aumentar 50% em termos absolutos, entre 1970 e 1981.

É interessante salientar aqui, um importante aspecto da questão habitacional das populações de baixa renda em Fortaleza. É que, apesar da COHAB-CE haver sido criada com o objetivo específico de produzir habitações populares, o nível de renda das famílias faveladas encontra-se na quase totalidade aquém do limite mínimo exigido para a compra da casa padrão "A", destinada à faixa de renda mais baixa da população.

Verifica-se assim uma dissociação entre mercado habitacional e necessidade de habitações por parte da população, o que torna o problema das favelas de difícil solução no caso de Fortaleza. Pode-se, como ocorre no momento, chegar a uma saturação do mercado, por falta de poder aquisitivo da população, e simultaneamente registrarem-se altos deficits habitacionais.

Não se trata apenas de um descompasso temporário entre mercado e necessidades habitacionais, mas de um problema estrutural mais profundo, envolvendo diversos componentes sócio-econômicos: a questão do êxodo rural, o desequilíbrio entre oferta e demanda de mão-de-obra na capital, e a defasagem entre as necessidades da população favelada e as providências tomadas.

O íntimo relacionamento de todas essas questões com a problemática da dependência, já foi evidenciado na abordagem de itens anteriores.

Resta apenas concluir que, em relação às características assumidas pelas áreas residenciais em Fortaleza - ocupação diferencial da área urbana, baixas densidades demográ-

ficas, e favelização - pode-se perceber claramente os aspectos tipicamente capitalistas da primeira, a influência da situação de dependência no agravamento da segunda, e a relação direta entre a situação de dependência e a última dessas características.

5 - CONCLUSÃO

De tudo que foi exposto, podemos concluir seguramente, pela existência de uma estreita correlação entre o processo de urbanização, a situação de dependência, o jogo de interesses das classes sociais e o papel do Estado, tanto no caso brasileiro, como mais especificamente no caso de Fortaleza, no período considerado.

Aliás, tratando-se de fenômenos constituídos de natureza igualmente social, não poderiam deixar de estar intimamente relacionados.

Como se sabe, dentro do processo de urbanização de uma cidade, podemos diferenciar dois aspectos complementares e interdependentes (N.G. REIS FILHO, s.d.:2):

- . o aspecto espacial, relativo às configurações espaciais da cidade;
- . o aspecto social, relativo às configurações sociais, econômicas, políticas e culturais da cidade.

Qualquer elemento espacial é dotado de significação social, e a vida social, no meio urbano, não tem possibilidade de se organizar sem uma estrutura espacial que a limite e por ela seja transformada em função de suas características.

Por outro lado, sabendo-se que a situação de dependência de uma determinada sociedade se define através da articulação de sua estrutura social, a nível econômico, político e ideológico, com outra formação social que ocupa uma situação de poder frente à primeira (M. CASTELLS, 1973:16), podemos de imediato perceber a superposição de problemas compartilhados por ambos os fenômenos, da urbanização e da dependência, tal como foi demonstrado no caso de Fortaleza.

Como vimos, a influência exercida pela situação de dependência sobre a forma de organização espacial urbana de

Fortaleza se faz diretamente por intermédio das estruturas sócio-econômica e política.

Através da análise dos sete principais itens do processo de urbanização de Fortaleza, foi verificado que apenas um - o zoneamento - não evidenciou qualquer relação aparente com a problemática da dependência.

Ao que tudo indica, os fatores que interferem na definição da legislação urbana, responsável pelo modelo de uso e ocupação do solo adotado nos últimos anos em Fortaleza, de correm simplesmente de sua condição de cidade capitalista, submetida portanto aos interesses das classes dominantes.

Quanto aos demais itens analisados, demonstraram sofrer, em maior ou menor grau, os efeitos da situação de dependência.

Esta, ao lado de outros fatores decorrentes das contradições próprias do modo de produção capitalista, como a concentração de renda e de poder em determinadas classes sociais, desempenha um importante papel dentro do processo de urbanização da capital cearense.

E não só a dependência interna do Estado à região Sudeste se faz sentir nesse processo, mas também a dependência externa do país às potências dominantes do sistema capitalista, tem graves reflexos para a urbanização de Fortaleza, como aliás, para a urbanização de todas as cidades cearenses.

A macrocefalia da capital cearense, em função da estagnação do meio rural; o fraco desempenho da indústria local, incapaz de absorver os intensos fluxos migratórios; a hipertrofia do setor terciário, especialmente no que se refere à área do subemprego; a dispersão populacional, ao lado do alarmante crescimento demográfico, inviabilizando o atendimento por serviços de infra-estrutura básica e equipamentos sociais; a favelização, enfim, associada à marginalidade urbana, são como vimos, algumas das conseqüências da situação de dupla dependência, interna e externa, apresentada por Fortaleza, na medida em que se encontra inserida na região periférica de um país capitalista periférico.

Como vimos, estes não são problemas conjunturais re-

sultantes de fatores momentaneamente desfavoráveis, cuja superação é esperada naturalmente ao longo do tempo.

Pelo contrário, são problemas estruturais, tornados crônicos com o passar do tempo, face à impotência das administrações locais (estadual e municipal) e do Governo Federal em solucioná-los adequadamente, diante da falta de recursos financeiros e de autonomia política, decorrentes da situação de dependência a que se acham submetidos.

Além de insuficientes, os recursos disponíveis são distribuídos de maneira desigual, privilegiando sempre mais as regiões e cidades que têm maior poder de pressão, o que leva à manutenção quando não ao aprofundamento das desigualdades inter-regionais e inter-urbanas.

No caso de Fortaleza, a defasagem crônica entre necessidades da população e medidas de atendimento adotadas, torna-se quase sempre a regra geral no que se refere aos serviços e funções urbanas analisados, que levam a marca da ineficiência em seu desempenho.

Essa situação parece difícil de ser rompida, uma vez que o relacionamento entre os fenômenos da urbanização e da dependência é dialético, ou seja, a situação de dependência influencia o processo de urbanização de Fortaleza, e ao mesmo tempo essa forma de urbanização da cidade contribui para manter a situação de dependência, num processo de mútua interação.

Assim, por exemplo, o retardamento e o fraco desempenho da industrialização cearense foram condicionados pela situação de dependência do Estado à região Sudeste. Ao mesmo tempo, essa dependência da região Sudeste é alimentada pelo fraco desempenho apresentado pelo processo de industrialização cearense, incapaz de dinamizar a própria economia estadual.

Por outro lado, encontra-se o Estado despreparado e desaparelhado para assumir as funções de órgão centralizador de decisões, abrindo brecha para a ação desenfreada dos grupos hegemônicos das classes dominantes locais, nacionais e internacionais.

Em consequência a cidade de Fortaleza, como de resto todas as cidades brasileiras em maior ou menor grau, apresenta uma forma de crescimento urbano de caráter anárquico e desordenado, marcado pela assimetria das relações sociais, econômicas, políticas e culturais, estabelecidas entre as classes dominantes e as demais classes que compõem a nossa sociedade.

Além disso, não podemos esquecer que os problemas urbanos que afligem atualmente a cidade de Fortaleza, tal como no caso do Brasil, não devem ter suas causas buscadas apenas na atual modalidade de dependência capitalista comercial inter-regional, mas também em todas as formas anteriores de dependência, que desde o início da nossa história imprimiram definitivamente a marca de sua dominação ao nosso desenvolvimento.

O passado e o presente nos mostram que, enquanto perdurar a situação de dependência, não haverá saída para os nossos problemas urbanos.

6 - BIBLIOGRAFIA

- ADERALDO, Mozart Soriano - História abreviada de Fortaleza. Fortaleza, Imprensa Universitária da UFC, 1974.
- ALBUQUERQUE, José Lins - O papel e a atuação da SUDENE no desenvolvimento urbano regional. (Seminário sobre Desenvolvimento Urbano), Fortaleza, MINTER/BNB, 1977 (xerogr.)
- ALBUQUERQUE, R.C. e GOODMAN, D.E. - Incentivos à industrialização e desenvolvimento do Nordeste. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1974.
- ANDRADE, Manuel Correia de - A Terra e o homem no Nordeste. São Paulo, Brasiliense, 1973.
- _____. - O planejamento regional e o problema agrário no Brasil. São Paulo, Coleção Estudos Brasileiros, HUCITEC, 1976.
- ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE ADMINISTRADORES MUNICIPAIS - Planejamento urbano. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1965.
- BAMBIRRA, Vania - Teoria de la dependência: una anticrítica, 1ª edição, México, Ediciones Era, 1978.
- BARAN, Paul A. - A economia política do desenvolvimento. 4ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1977.
- BARAN, Paul e SWEEZY, Paul - Capitalismo monopolista. 2ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1974.
- BAZZANELA, W. - "Industrialização e urbanização no Brasil", in: América Latina, ano VI, nº 1, 1963.
- BERGER, Manfredo - Educação e dependência. São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, DIFEL/co-edições URGs, 1976.
- BERLINCK, Manoel T. - Marginalidade social e relações de classes em São Paulo. Rio de Janeiro, Editora Vozes, 1975.
- CARDOSO, Fernando Henrique - Autoritarismo e democratização. Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1975.
- _____. - Mudanças sociais na América Latina. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1969.

- CARDOSO, Fernando Henrique - "Teoria da dependência ou análises concretas de situações de dependência?", in: Estudos CEBRAP, nº 1, São Paulo, 1971.
- CARDOSO, Fernando Henrique e FALETO, Enzo - Dependência e desenvolvimento na América Latina. 4ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1977.
- CARVALHO, Jäder de - Antologia de João Brígido. Fortaleza, Editora Terra de Sol, 1969.
- CASTAÑEDA, Jorge y HETT, Enrique - El economismo dependientista. 1ª edição, México, Siglo Veintiuno Editores, 1978.
- CASTELLS, Manuel - "La urbanización dependiente en América Latina", in: CASTELLS, Manuel (org.), Imperialismo y urbanización en América Latina, Barcelona, Editorial Gustavo Gili S.A., 1973.
- _____. - Problemas de investigación en Sociología Urbana, Buenos Ayres, Siglo Veintiuno Argentina Editores S.A., 1972.
- CASTRO, José Liberal de - Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza, Imprensa Universitária da UFC, 1977.
- _____. - Pequena informação relativa à arquitetura antiga no Ceará. Fortaleza, Editora Henriqueta Galeno, 1973.
- CHILCOTE, Ronald H. and JOHNSON, Dale L. (edit.) - Theories of development. Beverly Hills / London / New Delhi, Sage Publications, 1984.
- CONSÓRCIO SERETE S.A. ENGENHARIA, S.D. CONSULTORIA DE PLANEJAMENTO LTDA., JORGE WILHEIM ARQUITETOS ASSOCIADOS - Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - PLANDIRF, Serviço Federal da Habitação e Urbanismo / Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1972.
- CUEVA, Agustín - "Problemas y perspectivas de la teoría de la dependência", Centro de Estudios Latinoamericanos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.
- DAVIDOVICH, Fany - Funções urbanas no Nordeste. Fortaleza, BNB, Departamento de Estudos Econômicos do Nordeste, Fundação IBGE, 1977.

- FARIA, Vilmar - "Pobreza urbana. Sistema urbano e marginalidade", in: Estudos CEBRAP, nº 9, jul. ago. set., São Paulo, 1974.
- FERNANDES, Florestan - Mudanças sociais no Brasil. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1974.
- FIEC/SIC/IEL - III Cadastro Industrial do Ceará, 1973/1974. Fortaleza, Tipografia Progresso, 1974.
- FRANCISCONI, Jorge Guilherme - A Estratégia e os instrumentos de planejamento urbano no Nordeste e no Brasil. (Seminário Sobre Desenvolvimento Urbano), Fortaleza, MINTER/BNB, 1977 (xerogr.).
- FRANK, A. Gunder - "Desenvolvimento do subdesenvolvimento latino-americano", in PEREIRA, Luis (org. e int.), Urbanização e subdesenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1969.
- FUCCI, Rosa Maria - Aspectos da infra-estrutura sócio-econômica. Fortaleza, BNB - Departamento de Estudos Econômicos do Nordeste, 1977.
- FURTADO, Celso - A nova dependência (dívida externa e monetarismo). 5ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1983.
- GIRÃO, Raimundo - Geografia estética de Fortaleza. Fortaleza, Imprensa Universitária do Ceará, 1959.
- _____. - Histórica econômica do Ceará. Fortaleza, Editora do Instituto do Ceará, 1947.
- _____. - Pequena história do Ceará. 2ª edição, Fortaleza, Editora Instituto do Ceará, 1962.
- GONZALES, Suely Franco Neto - Considerações em torno do planejamento urbano. Fortaleza, Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFC., s.d. (mim.)
- GOTTMAN, Jean - "Grandeza y miséria de la urbanización moderna", Revista Urbanisme, n) 88, 1965.
- GUIMARÃES, Leonardo - A urbanização e a problemática do emprego no Nordeste (Seminário sobre Desenvolvimento Urbano), Fortaleza, MINTER/BNB, 1977 (xerogr.).
- HERMIDA, Antônio José Borges - História do Brasil. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1959.
- IANNI, Otávio - O imperialismo na América Latina. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1974a.

- IANNI, Otávio - Sociologia da sociologia Latino-Americana. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1974b.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL - IBAM - O FPM na composição da receita municipal. Rio de Janeiro, 1970.
- _____. - O prefeito brasileiro: características e percepções. Rio de Janeiro, 1975.
- INSTITUTO DE ESTATÍSTICA E INFORMÁTICA DO ESTADO DO CEARÁ - INEINF - Indicadores sociais, vol. IV, Fortaleza, 1983.
- INSTITUTO JOAQUIM NABUCO DE PESQUISAS SOCIAIS/GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ - As migrações para Fortaleza. Fortaleza, Departamento de Imprensa Oficial, 1967.
- LEMENHE, Maria Auxiliadora - Expansão e Hegemonia Urbana: o caso de Fortaleza. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Desenvolvimento da UFC, Fortaleza, 1983.
- LEROY, Guy - Um mundo destruído: os estivadores do Porto de Fortaleza. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Desenvolvimento da UFC, Fortaleza, 1978.
- LOPES, Juarez Rubens Brandão - Desenvolvimento e Mudança Social. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968.
- MACIEL, Marco - Aspectos sócio-políticos da urbanização brasileira, (Seminário sobre Desenvolvimento Urbano). Fortaleza, MINTER/BNB, 1977 (xerogr.).
- MARCHESAN, Nelson - Análise dos instrumentos legais de planejamento e desenvolvimento urbano no Brasil, (Seminário sobre Desenvolvimento Urbano), Fortaleza, MINTER/BNB, 1977 (xerogr.).
- MENEZES, Antônio Bezerra de - "Descrição da cidade de Fortaleza", Revista do Instituto do Ceará, vol. IX, Fortaleza. 1895.
- MENEZES, Djacir - O outro Nordeste. Rio de Janeiro, José Olympio Editora, 1937.
- MODESTO, Hélio et alii - Plano Diretor da Cidade de Fortaleza. Lei 2128, de 20.03.1963, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1963.
- NOGUEIRA, João - Fortaleza velha: crônicas. 2ª edição, Fortaleza, Edições UFC/PMF, 1981.

- OLIVEIRA, Francisco de - A economia da dependência imperfeita. 2ª edição, Rio de Janeiro, Edições Graal, 1977a.
- _____. - Elegia para uma Re(li)gião: SUDENE, Nordeste, Planejamento e conflito de classes. 2ª edição, Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1977b.
- PEREIRA, Luis - Estudos sobre o Brasil contemporâneo. São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1971a.
- PEREIRA, Luis (org. e int.) - Perspectivas do capitalismo moderno. Rio de Janeiro, Zahar, 1971b.
- PEREIRA, Luis et alii - Urbanização e subdesenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar, 1969.
- PERLMAN, Janice - The fate of migrants in Rio's favelas - The myth of marginality. Massachusetts, M.I. (mim.) (Tese de Doutorado), 1971.
- PRADO JUNIOR, Caio - História econômica do Brasil. 21ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1978.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA - Fortaleza: a administração Lúcio Alcântara - março 1979/maio 1982. Superintendência do Planejamento do Município, 1982.
- _____. - Fortaleza: evolução urbana (1603/1979), Coordenação de Desenvolvimento Urbano de Fortaleza, 1979a.
- _____. - Legislação básica do Plano Diretor de Fortaleza. Lei 5122-A de 13.03.1979, Superintendência do Planejamento do Município, 1979b.
- _____. - Lei do Plano Diretor Físico. Lei 4486, de 12.03.1975, 1975.
- _____. - Programa Integrado de Desfavelamento - Estudo Preliminar. Fortaleza, CODEF, SEPLAN/MUNC., FSSF, 1973.
- QUIJANO, Anibal - "Dependência, Cambio Social y Urbanización en Latino-América", in: América Latina: Ensayos de Interpretación Sociológico-Política. Santiago, Editorial Universitária, 1970.
- REIS FILHO, Nestor Goulart - Urbanização e teoria. São Paulo, FAU, (s.d.)
- RIBEIRO, Darcy - O processo civilizatório. Etapas da evolução sócio-cultural. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1968.

- RIBEIRO, J.O. de Saboya - "Memorial Justificativo do Plano Diretor para a Cidade de Fortaleza", Revista do Instituto do Ceará, vol. LXIX, Fortaleza, 1955.
- RODRIGUEZ, Octavio - "Informe sobre las críticas e la concepción de la CEPAL". Programa Nacional de capacitación Tecnoeconómica de la Secretaría de la Presidencia, Curso de Planificación y Desarrollo, México, 1974.
- SANTOS, Theotônio dos - "Über die Struktur der Abhängigkeit" in: SENGHAAS, D. (Hrsg.). Imperialismus und Strukturelle Gewalt, Analysen über Abhängige Reproduktion, Suhrkamp Verlag, Ffm, 1972.
- SCHÄFER, Hans Bernd - "Dívida externa brasileira: problema e perspectivas", Revista de economia política, vol. 1, nº 4, outubro-dezembro, São Paulo, Brasiliense, 1981.
- SECRETARIA DE CULTURA E DESPORTO - Água para o progresso de Fortaleza. Fortaleza, Governo do Estado do Ceará, 1981.
- SEMO, Enrique - La crisis actual del capitalismo. México, Ed. de Cultura Popular, 1975.
- SIMPÓSIO sobre Política Urbana - O homem e a cidade. Brasília, Fundação Milton Campos, vols. 1 e 2, 1975.
- SINGER, Paul - Desenvolvimento econômico e evolução urbana. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968.
- _____. - "Urbanização, dependência e marginalidade na América Latina", in: SINGER, Paul - Economia Política da Urbanização, 4ª edição, São Paulo, Editora Brasiliense/CEBRAP, 1977.
- _____. - "Urbanização e Desenvolvimento: o caso de São Paulo", in: Caderno CEBRAP, nº 14, s.d.
- SMELSER, Neil J. (org.) - Sociedade e Mudanças Sociais. Lisboa, Edições 70, 1973.
- SODRÉ, Nelson Verneck - Brasil: radiografia de um modelo. 3ª edição, Petrópolis, Vozes, 1977.
- SOUZA, Maria Salete de - "Fortaleza - Uma análise da estrutura urbana", 3º Encontro Nacional de Geógrafos. Fortaleza, Associação dos Geógrafos do Brasil, 1978.

- STAVENHAGEN, Rodolfo - "Sete teses equivocadas sobre a América Latina", in: DURAND, José Carlos Garcia (org.), Sociologia do desenvolvimento. 2ª edição, Rio de Janeiro, Zahar, 1974.
- STUDART FILHO, Carlos - Páginas de História e Pré-História. Fortaleza, Editora Instituto do Ceará, 1966.
- SUDEC/FUNDAÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL DE FORTALEZA - Mão-de-obra na Área Metropolitana de Fortaleza. Fortaleza, Tipografia Progresso, 1973.
- SUDENE/SUDEC - Programação habitacional para o Estado do Ceará. Fortaleza, 1971.
- TERAN, Fernando de - Ciudad y urbanización en el mundo actual. Madrid, Editorial Blume, 1969.
- UNIVERSIDADES FEDERAIS DO NORDESTE - Relatório de Viagem ao Sertão. Projeto Nordestinos O Brasil em Busca de Soluções - Rede Globo. 1984.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.) - O fenômeno urbano. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.
- WEFFORT, Francisco C. - "Notas sobre a Teoria da Dependência: Teoria de Classe ou Ideologia Nacional?", in: Estudos CEBRAP, nº 1, São Paulo, 1971.
- WIRTH, Louis - "O urbanismo como modo de vida", in: VELHO, Otávio Guilherme (org.) - O fenômeno urbano. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.