

# XII ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA – EGAL

De 03 a 07 de Abril de 2009 – Montevideu/ Uruguai

## REESTRUTURACÃO URBANA E A DINÂMICA DOS TRANSPORTES URBANOS DA CIDADE DE FORTALEZA – CEARÁ - BRASIL<sup>1</sup>

Mariana Fernandes Mendes<sup>2</sup>

---

### 1. Introdução

A dinâmica urbana ditou suas regras ao espaço, reorganizando-o, reestruturando-o, conforme os interesses do capital que através da política de integração nacional, construiu estradas e avenidas para viabilizar a implementação dos transportes rodoviários no Brasil em prol do processo de modernização instaurado no país desde a década de 1950.

Neste período, chamado de pós-guerra, o mundo estava passando por um processo de reestruturação econômica, sobretudo os países europeus afetados diretamente com os danos causados após a Segunda Grande Guerra Mundial. Desta forma, houve uma intensificação da produção industrial européia como forma de restabelecer o mercado financeiro interno através do consumo da população dos países de terceiro mundo. E para isso, proliferaram-se empresas multinacionais, que tiveram como alibi a geração de emprego e renda e como aliada, a mídia, que se encarregou de propagar e incentivar o consumo em massa nestes países, sobretudo a partir da massificação do carro associada às intervenções políticas locais.

No Brasil, a indústria automobilística comandada pelo inglês Henry Ford desde 1919, se firmou no mercado nacional a partir dos *lobbys* automobilísticos que fizeram parte da campanha desenvolvimentista “50 anos em 5” do Presidente Juscelino Kubitschek em 1950. Assim como muitas outras marcas de automóveis que já tinham suas montadoras no Brasil, se instalaram com toda força neste período, como a General Motors, Mercedes Bens e a Volkswagen, juntamente com a instalação de indústrias petrolíferas como a Texaco e a Shell, e a construção de siderúrgicas e hidrelétricas, financiadas com investimentos internacionais.

É válido ressaltar que desde o início do século XX, as empresas de ônibus que passaram a prestar serviço para as prefeituras locais, tiveram grandes dificuldades em se manterem por que havia um monopólio de empresas anglo-saxões de bondes elétricos que desde o início do século XIX atuavam em muitas cidades brasileiras com o serviço de transporte e abastecimento de energia, pressionando as Câmaras Municipais para permanecerem atuando, fazendo com que as passagens dos ônibus fossem mais caras. Até

---

<sup>1</sup> Este trabalho se insere no Eixo Temático: Dinâmica Urbana “Metropolização, Reestruturação Urbana e Transportes”.

<sup>2</sup> Licenciada em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará – UECE e estudante do curso de bacharelado em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará – UECE.

que as empresas automobilísticas e de combustíveis chegaram, estabelecendo outros tipos de monopólios sobre o espaço, em nome do progresso e da modernização.

Em 1970, o mundo passa a vivenciar um acelerado processo de globalização que se manifestou através dos progressos técnicos da informática, das telecomunicações e dos baixos custos de transportes que favoreceram a integração dos mercados nacionais e internacionais. Contudo, foi nesta década que se iniciou uma grande crise orgânica e estrutural do capital causada pelo processo de sobreacumulação que perdura até os dias de hoje. A partir de 1973, para ser precisa, a economia capitalista passa por uma intensa reestruturação que vai agir diretamente no espaço urbano como forma de organizá-lo para viabilizar a produção e a circulação de pessoas e mercadorias com a finalidade de redirecionar os excedentes de capital e frear a crise. Desta forma, há uma intencionalidade por parte da iniciativa privada e do Estado de captar estes excedentes através das reconfigurações espaciais e das expansões geográficas que envolvem infra-estruturas físicas de maneira seletiva no espaço.

A política de integração regional no Brasil teve efeito direto no processo de reestruturação espacial a partir da criação de órgãos que tinham o papel de desenvolver ações que estivessem comprometidas com o progresso do país através da resolução de graves problemas que impediam este avanço. Desta forma, foram criadas a SUDAM<sup>3</sup> e a SUDENE<sup>4</sup> para promoverem a política de desenvolvimento regional do país em regiões que até então eram consideradas atrasadas, devido a permanência de uma política oligárquica repleta de resquícios coronelistas, como no Nordeste. Entretanto, muitas destas ações promovidas por estes órgãos, sobretudo pela SUDENE vieram contribuir para que estas estruturas políticas se mantivessem, agravando ainda mais os problemas pré-existentes, como o da seca, por exemplo. Contudo, os investimentos públicos realizados por estes órgãos foram em grande parte desviados para interesses particulares dos políticos e empresários envolvidos que direcionaram o dinheiro dos cofres públicos na compra de muitos imóveis e na criação de muitas obras faraônicas que não possuíam finalidade de uso à população, mas que serviam, pelo ao menos naquele momento, para destinar os investimentos públicos para o setor imobiliário através dos ajustes espaciais.

Harvey (2005) denominou os ajustes espaciais de “processos moleculares de acumulação do capital” que não podem se concretizarem sem a intervenção do Estado à partir de um poder político territorializado no espaço. O autor complementa que “a paisagem geográfica da produção da troca, da distribuição e consumo capitalistas nunca está em equilíbrio” (HARVEY 2005, p. 84). Isto se deve às fricções da distância no espaço, proporcionando movimentos espaciais que favorecem o controle de localizações estratégicas por parte dos investimentos de capitais de origem privada e estatal.

Sendo assim, se estabelece um monopólio espacial sobre determinados setores, como por exemplo, o de transportes que durante muito tempo implicava em vantajosos lucros aos capitalistas, tendo em vista o alto valor das tarifas das passagens e seus aumentos constantes. Com o passar do tempo, as passagens foram diminuindo ou se tornando estáveis, devido ao surgimento de outras formas de preservar o monopólio a partir da posição de mercado e proteção dos direitos legais de propriedade. Logo, aumentou a capacidade de mover mercadorias, pessoas e dinheiro no espaço.

---

<sup>3</sup> Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

<sup>4</sup> Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste.

As transformações ocorridas no Brasil a partir da década de 1970, repercutiram diretamente no espaço metropolitano de Fortaleza que rapidamente expandiu para além de seus limites, consolidando uma Região Metropolitana bastante extensa, formada atualmente por 13 municípios, sendo considerada a 3ª metrópole regional, seguida de Salvador e Recife. A criação do Sistema de Integração dos Transportes – SIT na cidade de Fortaleza em 1992, surgiu para integrar a metrópole, contribuindo para um redimensionamento dos fluxos de seus habitantes, tendo em vista a descentralização do centro tradicional e o surgimento das novas centralidades que passaram a atrair grande parte da população para outros pontos da cidade, sobretudo para a área leste e sudeste, onde estão localizadas as centralidades das Avenidas Santos Dumont e Washington Soares, cuja concentração comercial e de serviços são bastante expressivas para o público consumidor de alto poder aquisitivo e para a classe trabalhadora.

Desta forma, o SIT consiste num sistema que tem por finalidade integrar os bairros em que seus terminais estão instalados entre si, visto que antes da implementação destes, as linhas de origem e destino dos ônibus estavam em sua maioria direcionados ao Centro de Fortaleza, visto que os fluxos da população fortalezense para esta centralidade eram emergenciais para todas as classes, devido a importância econômica, política, cultural e de lazer que exerce no contexto urbano da cidade.

Contudo, o Centro de Fortaleza ainda é o local, onde estas efervescências acontecem, entretanto, esta centralidade se restringiu as classes populares, já que as classes médias passaram a usufruir de outras centralidades, situadas em bairros com uma rica população residente, como por exemplo, na Aldeota e no Papicú. Portanto, as transformações que ocorreram em Fortaleza a partir da implementação do SIT através de um sistema tronco-alimentado, com dois tipos de linhas: as que fazem a integração bairro-terminal e linhas que integram o terminal ao Centro da cidade ou ainda a outro terminal, sobretudo para o Papicú consiste no objeto de estudo desta pesquisa.

## **2. Um breve histórico sobre os Transportes no Brasil**

Desde o princípio, o desenvolvimento dos transportes esteve atrelado aos interesses políticos e econômicos, salvo as exceções de caráter religioso. As civilizações antigas desenvolveram o sistema de navegações para fins de comercializar seus produtos entre si a partir do domínio territorial que exerciam sobre o mar mediterrâneo influenciando a conquista de novos territórios. Com as grandes navegações iniciadas no século XVI, os povos europeus aprimoraram suas técnicas de navegação e aumentaram a frota de caravelas para a realização de longas viagens que resultou no desbravamento de outros continentes e na colonização de outras civilizações.

Desta forma, os povos que tiveram maior domínio sobre os transportes e que mais desenvolveram técnicas de engenharia naval foram os que exerceram maior influência sobre as terras recém-conquistadas. Isto quando houve um controle fronteiriço por parte das metrópoles sobre suas colônias. O Brasil colonial por sua enorme extensão territorial e rarefeita ocupação, visto que se tratava de uma colônia de exploração e não de povoamento, ficou a mercê da invasão de outros países, como França e Holanda, tendo em vista que Portugal não efetivou maior controle de delimitação sobre as terras brasileiras.

No período imperial com o surgimento das primeiras indústrias, D. Pedro II implementou o sistema ferroviário tendo por objetivo o escoamento da produção e

abastecer o mercado, o que possibilitou uma integração entre as províncias. Neste período, muitas estradas de ferros foram construídas através de vultosos financiamentos internacionais de empresas de transportes estrangeiras que se instalaram no Brasil. Entretanto, as condições naturais do país não se mostravam favoráveis para o desenvolvimento do setor, visto que o relevo acidentado e íngreme caracterizava obstáculos as construções, requerendo ainda mais investimentos.

Na primeira metade do século XX, a percepção de que o Brasil ainda constituía um imenso arquipélago de ilhas econômicas traduziu-se na ideologia nacionalista da marcha para o Oeste e, nesta linha, os governos de Vargas e de Kubistchek consagraram a integração nacional como objetivo prioritário da política pública, por meio de grandes obras rodoviárias e da construção de Brasília. E, ainda recentemente, nos governos militares dos anos 60 e 70, a integração do país vem a ser tratada como assunto de segurança nacional, sendo definitivamente consolidada (GALVÃO 2008, p. 184-185).

No processo de formação territorial do Estado brasileiro as elites tiveram a missão de utilizar o povo como instrumento político na construção do país, cujas idéias estavam voltadas para ações desenvolvimentistas. Portanto, o processo civilizatório pelo qual a população submeteu-se estava circunscrito na ideologização do Projeto Nacional imposto pelo Império brasileiro. Com a vigoração do Estado Novo a partir de 1930, o país se depara com o processo de modernização que valoriza o espaço com novos equipamentos, sistemas de engenharia e de comunicações. No entanto, viu-se o desenvolvimento do espaço enquanto o povo, expressão política da nação, continuou ocupando uma condição subalterna. E isto se agravou ainda mais com a chegada da globalização que está associada ao desmantelamento do Estado e a flexibilização da economia, fazendo perdurar até hoje a subserviência do povo a soberania do Estado.

Contudo, no Brasil, a idéia de que o desenvolvimento das cidades está ligado a um sistema eficiente de transporte é antiga. Principalmente no Rio de Janeiro, que recebera um surto de modernização com a acolhida da comitiva de D. João VI, em 1808, se disseminara a compreensão de que para progredir, era preciso aproximar, trocar, diminuir distâncias e tempo entre as pessoas. “Quando anunciou a fundação da primeira Companhia de Ônibus do Brasil, na corte em 1937 (...)”. (CEPIMAR 2008, p. 125 – 126).

A iniciativa se espalhou, rapidamente, pelas maiores cidades brasileiras. Recife seguiu o Rio de Janeiro, inaugurando seu serviço de ônibus puxados por burros, em 1841. (...). Enfim, nos últimos anos do Império, grande parte das capitais brasileiras dispunha de um sistema de transporte coletivo de passageiros, realizado por tilburis, gôndolas, ônibus, bondes ou qualquer outro tipo de veículo, com tamanhos e mecânicas de propulsão de todos os tipos (CEPIMAR 2008, p. 126).

A conseqüente modernização das cidades e o aperfeiçoamento do sistema de transportes urbanos do país tiveram importância fundamental no processo de expansão urbana e na produção de gêneros alimentícios visto que não pereciam durante o deslocamento realizado para abastecer lugares longínquos.

Um século depois, com a formação dos grandes empreendimentos industriais e a concentração de capitais, formavam-se as primeiras regiões metropolitanas, que superavam a escala da primeira dezena de milhões. Com a navegação a vapor, as ferrovias e as rodovias, foram possíveis abastecer esses grandes centros urbanos com alimentos produzidos a grandes distâncias. Em contraposição, os habitantes das áreas rurais, utilizando as mesmas ferrovias e as mesmas rodovias que levavam os alimentos, transferiam-se em massa para os sistemas urbanos em expansão, em busca de melhores oportunidades ou, simplesmente, eram expulsos pelas mudanças tecnológicas nas formas de produção (REIS 2006, p. 20-21).

Com o processo de modernização da agricultura a partir de 1950, os grandes centros urbanos vão paulatinamente se tornando lócus da população migrante, em sua maioria, trabalhadores rurais atraídos pelo trabalho nas indústrias. Este fenômeno é responsável por impulsionar o desenvolvimento dos transportes, tornando as barreiras espaciais mais flexíveis à medida que as ocupações humanas tornam-se menos dispersas com o preenchimento de conjuntos habitacionais nas glebas até então rurais que se tornaram urbanas.

Em contrapartida, atividades tipicamente urbanas deslocavam-se para o campo, dispondo-se ao longo dos grandes eixos de transportes ou dando origem a uma série de pólos, separados entre si por áreas de atividade rural, cujos trabalhadores estariam residindo nas cidades. (...) Com o aumento de produtividade no setor rural, mas sobretudo com a montagem de uma infra-estrutura de transportes, que ampliou a mobilidade da população, os trabalhadores rurais tenderam a seguir os passos dos grandes proprietários rurais, transferindo residência para as cidades médias, tendo acesso aos serviços urbanos, com suas famílias (REIS 2006, p. 22).

Com as máquinas a vapor foi possível aumentar significativamente a produção urbana e conseqüentemente à concentração populacional. A princípio, o transporte ferroviário era o mais importante tanto para deslocamento de pessoas como para o embarque e desembarque de mercadorias, servindo para o escoamento da produção, como até hoje exerce esta função. Entretanto, sua funcionalidade tornou-se subalterna aos transportes rodoviários que se proliferaram com o projeto de integração nacional e inter-regional vivenciado na década de 1950.

### **3. A dinâmica urbana de Fortaleza e o Sistema Integrado de Transportes - SIT**

Antes da efetivação do setor rodoviário, a cidade de Fortaleza situada na capital do Estado do Ceará no nordeste brasileiro, passou por várias modalidades de transportes desde o início do século XIX, quando passou a desempenhar funções importadoras desenvolvendo o comércio e o setor de serviços, atendendo às necessidades dos proprietários rurais que passavam a residir na capital. Neste período uma série de infra-estruturas confere à capital cearense uma modernização incipiente, porém fundamental para a organização espacial da cidade, que até então contava apenas com o transporte ferroviário para transportar mercadorias, sobretudo algodão, tendo em vista a ascensão da economia algodoeira. “Fortaleza também se contagiou com o entusiasmo do transporte. Em 1870, o

Barão de Taquary, Presidente da Província, concedeu o privilégio exclusivo para a exploração de transportes de cargas e passageiros na cidade (...)” (CEPIMAR 2008, p. 127). O transporte urbano de Fortaleza, assentado em trilhos e movidos à tração animal é substituído em 1913 por bondes elétricos, sendo geridos pela firma inglesa Light and Traways Power Co.

Segundo Oliveira Júnior (1996, p. 30) “a forma reticulada de ruas ortogonais e seu traçado na forma de tabuleiro de xadrez que Fortaleza apresenta hoje, deve-se á iniciativa do Engenheiro Silva Paulet, que realizou o primeiro plano de reestruturação urbana de Fortaleza, datado de 1812”.

O plano de Paulet teve prosseguimento através de várias gestões municipais e foi complementado por outros planejadores. A Fortaleza do início passado não difere muito das várias localidades interioranas e do litoral cearense, com suas vilas de pescadores, assentadas em imensos areais de formas sinuosas e com casas de taipas e, se não fosse pela intervenção pública no ordenamento e melhorias urbanas, nós teríamos, hoje, na parte central da cidade, ruas estreitas, a exemplo de outros sítios nacionais da época do império (OLIVEIRA JÚNIOR 1996, p. 30)

Os transportes tiveram fundamental importância no processo de organização espacial de Fortaleza. As vias de circulação e os meios de transporte além de “reduzirem as distâncias” se apresentam enquanto elementos indutores do crescimento econômico. Visto que a noção de distancia é relativa, conforme Santos (1985, p. 77) “a noção de distância não tem significação se não faz referência à estrutura de classes e ao valor dos lugares, tanto para os indivíduos quanto para o capital”.

Durante muito tempo, Fortaleza foi uma cidade monocêntrica, onde o Centro concentrava todas as atividades comerciais, bancárias, administrativas, de lazer e serviços. Na década de 1970, quando Fortaleza passa a se configurar como uma metrópole, um denso fluxo de transportes e de pessoas reforça a malha viária radiocêntrica, consolidando uma rede metropolitana articulando vários municípios.

As transformações da dinâmica urbana de Fortaleza tiveram como principais acontecimentos a partir desta data, a desvalorização do centro tradicional em virtude do processo de descentralização que formou novos centros. Villaça (2001, p. 34) afirma que “as mais profundas transformações estruturais de nossas metrópoles, está ligada ao abandono desses centros pelas camadas de alta renda e que esse abandono foi provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel”. É por isso que se fez necessário uma nova organização espacial que estimulou o alargamento de ruas e a criação de estacionamentos.

Desse modo, surgiram novas centralidades á medida que a cidade expandia em vários sentidos, sobretudo para a zona leste, onde o bairro Aldeota vivenciou originariamente este processo a partir do desenvolvimento comercial da Av. Santos Dumont. Posteriormente, outras centralidades continuaram a surgir no período da década de 1970, com o eixo viário da Av. Washington Soares que abrange vários bairros da zona sudeste, que mantêm as mesmas características dos equipamentos existentes na Aldeota, como os bairros Edson Queiroz, Seis Bocas e Água Fria. A criação de vários estabelecimentos e o surgimento de algumas instituições foi responsável pela constituição desta nova centralidade, como a construção do Iguatemi, a implantação da UNIFOR, do

Fórum Clóvis Beviláqua e dos comércios e serviços de luxo que surgiram no decorrer da década de 1990, assim como a sede do Governo no Cambéba.

Em 1992, na gestão do Prefeito Juraci Magalhães – PMDB foi criado o Sistema Integrado de Transportes Urbanos - SIT para a cidade de Fortaleza, articulando-a através de 7 terminais (fechados) de ônibus, estes são: terminal do Papicú, terminal de Messejana, terminal da Parangaba, terminal do Lagoa, terminal do Siqueira, terminal do Conj. Ceará e terminal do Antônio Bezerra. Existem também os terminais (abertos) que não possuem integração com os demais, estando localizados na Praça Coração de Jesus e na Praça da Estação, ambos no Centro da cidade. A frota de ônibus que compõe este sistema consiste no principal tipo de transporte utilizado pela população fortalezense, pois a outra modalidade de transporte urbano existente na cidade como o trem que realiza o trajeto Centro - Maracanaú através da linha Sul e o trajeto Centro - Caucaia através da linha Norte consiste num transporte deficitário, apesar de ter um denso fluxo de passageiros que diariamente o utilizam.

O público usuário dos trens geralmente reside ou trabalha no percurso dessas linhas, onde possui alguma estação próxima. Ou seja, é um transporte que possui uma limitação geográfica e que não dispõe de muitas opções de trajeto. Para quem reside em Caucaia e Maracanaú, municípios pertencentes à RMF, o trem consiste num transporte bastante usual, pois as passagens de ônibus inter-municipais são bem mais caras do que a tarifa paga no trem. Portanto, para quem reside em Fortaleza, o ônibus é a melhor opção, pois além de transportar o passageiro até o ponto de ônibus, onde deseja descer, pode levá-lo a um terminal, caso este ônibus faça parte da integração. Sem contar que a tarifa do ônibus que circula na cidade é um dos mais baratos do país, custando R\$ 1,60 a inteira e R\$ 1,00 aos domingos. Os problemas mais característicos do sistema estão sempre atrelados a crescente demanda de usuários para um número limitado de ônibus, ocasionando a superlotação nos horários de pico e a falta de manutenção dos mesmos. O aumento da frota também implicaria noutros problemas como um maior engarrafamento, aumento das passagens, etc. Desde 1998, Fortaleza vivencia a construção das obras do Metrô da cidade, o METROFOR que ainda está longe de ser inaugurado, após várias mudanças do projeto piloto e contenção de verbas por parte do governo. Enquanto, o METROFOR não se torna uma realidade, os ônibus do Sistema Integrado de Transportes de Fortaleza consistem numa alternativa para a população, apesar de haverem os transportes alternativos como as “topics” que possuem várias frotas atuando em vários sentidos da cidade, entretanto são muito pequenos e andam sempre lotados, fazendo com que os passageiros prefiram os ônibus.

A localização estratégica dos terminais de ônibus, exceto os abertos, está fundamentada na lógica da mobilidade periférica para locomover as massas para área central da cidade com maior velocidade, daí, o motivo de todos os terminais, com exceção do Papicú, estarem localizados na periferia. Este último é ponto de convergência das rotas de ônibus que passam pela zona leste e sudeste da cidade, onde se localizam as novas centralidades.

Desta forma, estas centralidades são consideradas pontos luminosos, tendo em vista que se tornou lugar de fluxos de mercadorias e de trabalhadores que em sua maioria residem em bairros periféricos da cidade de Fortaleza e sua região metropolitana, distantes destas novas centralidades que estão situadas no sentido leste ao longo da Avenida Santos Dumont e sentido sudeste na Avenida Washington Soares. A realização destes deslocamentos realizados pela classe trabalhadora para estas centralidades consiste na subtração do tempo livre destes trabalhadores, uma vez que o tempo gasto durante o trajeto

para se chegar ao local de trabalho não é remunerado e desgasta fisicamente o trabalhador, tendo em vista a locomoção enfadonha feita em transportes superlotados e de má qualidade. Se grande parte dos passageiros que se locomovem por dia nos transportes públicos são trabalhadores, este setor é economicamente rentável graças a captação do excedente de capital responsável pela reprodução da classe trabalhadora.

A proposta fundamental deste trabalho consiste na busca da compreensão dos planejamentos que implementaram o Sistema Integrado de Transportes – SIT no sentido de integração da metrópole de Fortaleza, articulando-a através dos terminais de ônibus distribuídos em bairros da periferia e no Papicú direcionando os fluxos para a zona leste e sudeste da cidade.

As transformações ocorridas no processo de reestruturação urbana de Fortaleza desde a criação deste sistema em 1992, revela a dinâmica do sistema viário da cidade a partir da interligação de bairros de grande contingente populacional, evidenciando uma intervenção estratégica por parte do poder público. Os terminais de ônibus estão articulados entre si, através de grandes avenidas e eixos viários de grande circulação. No percurso destas, surgiram estabelecimentos comerciais e edificações que dinamizaram o mercado imobiliário preenchendo os vazios urbanos.

A dinâmica dos transportes consiste num contínuo processo de valorização do espaço urbano, cuja lógica é fragmentar para depois articular. Assim como conceitua Corrêa (1999, p. 09) “o espaço urbano de uma grande cidade capitalista como fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de luta”.

Desta forma, a criação de conjuntos habitacionais nos arrabaldes da cidade consiste num processo de periferização através de ações planejadas do poder público local que estrategicamente articulam vários setores, como o setor imobiliário e o de transportes a partir da venda da cidade, cujos slogans “ônibus na porta”, “próximo ao terminal...” estão associados à acessibilidade e locomoção da população residente.

Sendo assim, o presente estudo foi pensado a partir de vários questionamentos que fizeram refletir sobre o processo de reestruturação urbana de Fortaleza a partir da dinâmica dos transportes que articulam a periferia para as áreas centrais da cidade, evidenciando sua contínua expansão. A escolha do traçado urbano no sentido leste/sudeste está fundamentada no redirecionamento da classe trabalhadora para as novas centralidades que surgiram estrategicamente nesta parte da cidade ao longo das avenidas Santos Dumont e Washington Soares, que se caracterizam por um forte adensamento comercial e de serviços, atraindo trabalhadores e consumidores que se utilizam dos ônibus do Sistema Integrado de Transportes para a localidade.

#### **4. Reestruturação urbana e mobilidade da força de trabalho**

Segundo Spósito (2008)<sup>5</sup> a expressão estrutura urbana é a apropriada para se fazer referência a forma como se encontram dispostos e se articulam os usos de solo, num dado momento do contínuo processo de estruturação da cidade. Essa nova forma aplica-se muito bem para exprimir a forma como está organizado o espaço de uma cidade.

---

<sup>5</sup> I déia extraída durante a apresentação de slides na disciplina “Urbanização e Cidades” ministrada pela autora no Mestrado em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – UECE no período de 07 a 12 de setembro de 2008.



(...) a organização/desorganização da cidade contém a dinâmica do próprio processo social que a determina, sendo a estrutura, em cada corte do tempo do processo social que a determina, sendo a estrutura, em cada corte do tempo do processo de reestruturação das cidades também determinantes dos momentos seguintes do processo (SPÓSITO 1996, p. 111).

Á medida que a cidade torna-se o lugar onde o consumo se realiza, completando a etapa final do processo produtivo. Então, é na cidade, portanto que a indústria se materializa. Embora o terciário seja o setor que se realiza na cidade, ele só é possível graças ao setor primário e secundário que por excelência têm a indústria como a força motriz para a realização das demais atividades. Desta forma, o espaço urbano foi planejado e projetado para atender as necessidades impostas pela indústria, uma vez que esta aparece como um contínuo processo de reestruturação econômica, interferindo diretamente no espaço viabilizando a circulação de capital, conforme os interesses da produção.

Harvey (2006) parafraseando Marx afirma que a circulação do capital possui dois aspectos que se materializa a partir do movimento físico real de mercadorias do lugar de produção e ao lugar de consumo gerando valor, e o custo real ou implícito ligado ao tempo consumido e as mediações sociais necessárias para que a mercadoria produzida encontre seu usuário final. Desta forma, o autor complementa que para Marx “a indústria do transporte e da comunicação é diretamente produtora de valor, pois é economicamente considerada, a condição espacial, o ato de trazer o produto ao mercado, pertence ao próprio processo de produção. O Produto está realmente acabado quando está no mercado” (MARX 1973 apud HARVEY 2006, p. 49).

Portanto, a cidade aparece como condição material para a produção de capital mediatizado pelo fluxo de mercadorias e de pessoas, sobretudo de trabalhadores. Nesse contexto “a força de trabalho deve ser móvel, isto é, capaz de manter os locais preparados pelo capital, quer tenham sido escolhidos quer impostos; móvel quer dizer apta para as deslocamentos e modificações do seu emprego” (GAUDEMAR, 1977 p. 190).

Sendo assim, com o desenvolvimento das técnicas no capitalismo o circuito que articula os processos de produção e de consumo se torna mais dinâmico, de modo que a própria noção de distancia se torna relativa, tendo em vista os modernos mecanismos de interligação entre os lugares. Daí, a compressão do espaço-tempo.

A redução do custo e do tempo do movimento provou ser uma necessidade vital de um modo de produção capitalista. A tendência à “globalização” é inerente a esse esforço, e a evolução da paisagem geográfica da atividade capitalista tem sido impelida sem remorsos por etapa após etapa de compressão do espaço-tempo (HARVEY 2005, p. 86).

Há, portanto, uma alteração na frequência e na intensidade dos deslocamentos de pessoas e mercadorias no espaço, sendo de interesse geográfico a compreensão desta mobilidade. Os desdobramentos desta mobilidade se dão pela articulação de pontos no espaço geográfico, conhecido como “nós”, que se conectam aos fluxos, formando uma rede urbana. Para Corrêa (1994, p.87) “entendemos ser rede urbana o conjunto funcionalmente articulado de centros, que se constitui na estrutura territorial onde se verifica a criação, apropriação e circulação do valor excedente”. O autor discute o conceito de redes na perspectiva da complexidade funcional das cidades, analisando suas origens até as mais

variadas formas de redes em que se constituíram. Desta forma, cada centro situa-se simultaneamente em ao menos duas redes.

Uma constituída por localidades centrais e na qual cada centro tem uma posição (metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona, centro local) e outra, menos sistemática e mais irregular, na qual cada centro desempenha um papel singular e/ou complementar a outros centros (CORRÊA 1994, p. 100).

A definição da rede é estabelecida a partir da intensidade dos fluxos a que esta submetida uma concentração urbana e o aumento de suas atividades numa dada porção do espaço. Ultrapassando os domínios da metrópole uma verdadeira rede urbana se configura em função das necessidades de deslocamento, como afirma Rochefort (1998, p. 22) “de um modo muito geral, as redes urbanas se configuram a partir do momento em que os transportes modernos facilitam os deslocamentos de relações”.

Com efeito, este estudo se refere a uma rede com articulações tanto metropolitana, quanto regionais, cujos interesses se complementam à jusante da economia nacional.

A infra-estrutura de transportes e comunicações, por sua vez, deu ensejo aos projetos de descentralização das unidades produtivas por diversas regiões, começando por alguns pólos privilegiados em cada continente, como foi o caso da região de São Paulo. No Brasil, esse processo teve impulso durante o governo Kubitschek, entre 1955 e 1960, ampliando-se nas duas décadas seguintes, sob regime militar. Depois o processo ganhou nova dinâmica, com a modernização do sistema financeiro, a informática e a automação (REIS 2006, p. 25).

Quando se procura oferecer objetos imobiliários com o intuito de proporcionar o valor de uso da cidade com infra-estrutura urbana e equipamentos coletivos, o capital não se realiza a partir da taxa média de lucro. Portanto, estas obras não interessam ao capital privado, por isso são de competência do Estado, que por sua vez, “assume o papel de produtor e gestor destes elementos não rentáveis do valor de uso complexo, sendo este o fundamento que se convencionou chamar de *planejamento urbano*” (RIBEIRO 1999, p. 46). Entretanto, as obras públicas favorecem a dinâmica do mercado, pois à medida que se abrem ruas, avenidas e aumentam a frota de transportes coletivos, os passageiros, em sua maioria, trabalhadores, se deslocam com mais rapidez e eficiência para o local onde vendem a força de trabalho, dinamizando a produção e a apropriação do excedente pelo capitalista.

A mobilidade da força de trabalho em Fortaleza está associada aos conjuntos habitacionais localizados na periferia, assim como exemplifica Kowarick (1979) ao retratar a realidade do subúrbio na metrópole de São Paulo, onde

(...) amontoam-se populações em áreas longínquas afastadas dos locais de trabalho, impondo-se distâncias de deslocamentos cada vez maiores (...). Neste contexto, além do trabalho e da moradia, o sistema de transportes, elemento básico na reprodução da força de trabalho, passa a ser um dos problemas cruciais (KOWARICK 1979, P34).

A distância faz parte de uma das contradições inerentes ao capital, pois o tempo gasto com o deslocamento da massa trabalhadora e o dinheiro pago pelo transporte para se chegar ao local de trabalho é um empecilho imediato ao empregador, mas é rentável para a

economia, pois movimentava outros serviços, fazendo circular capital. É da própria lógica de racionalização do espaço e de acumulação capitalista fragmentar a cidade, empurrando a classe trabalhadora para a periferia.

Ao exemplificar as formas de valorização do espaço Moraes e Costa (1999, p. 129), explica que “a distância absoluta e relativa é a expressão de sua materialização. A troca é, assim, uma revolução nas relações entre a sociedade com o espaço”. Ou seja, a circulação se expressa virtualmente na distância, fazendo parte de um processo social específico pelo qual o custo do transporte se agrega ao preço do produto final, que por sua vez possui valor de troca. Se não houvesse distância não haveria o uso do transporte e, por sua vez, não haveria passagem.

## **5. Automóvel *versus* Transporte Coletivo: uma discussão acerca do público e o privado**

As necessidades básicas dos indivíduos se realizam através do consumo necessário a reprodução da força de trabalho. Ou seja, “O valor da força de trabalho é determinado pelo valor das mercadorias necessárias para reproduzir essa mesma força de trabalho” (MARX apud HARVEY 1982, p. 14).

Para Ilardi (1990, p. 19) “o consumo é o meio para a construção das identidades em nossa sociedade, pois objetivos perdem sua conotação objetiva (de valor de uso) para se tornarem designativos de uma dada condição social (valor de troca) instaurando classificação e diferenciação social”. (tradução nossa).

Nestas circunstâncias a indústria automobilística além de se tratar do setor que impulsionou o processo de industrialização no início do século XIX, o automóvel representa uma satisfação individual que se confronta com a coletividade do trânsito, uma vez que este espaço é utilizado por todos e por várias modalidades de transportes coletivos e particulares.

“De fato e na verdade não é a sociedade que o Automóvel conquista e “estrutura”, é o cotidiano. O Automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo” (LEFÉVRE 1991, p. 111).

Para Lefévre (1991) toda esta significação a cerca do “Automóvel” conduzirá a autodestruição do próprio subsistema que numa lógica autofágica levará a sociedade ao congelamento e a imobilidade coagulada. O que a metrópole paulistana vivencia hoje em dia com o auto-reversamento de veículos, conforme o registro das placas dos automóveis revela o controle que se impõe sobre um objeto, que desde sua criação, já foi programado para o descontrole e para a obsolescência.

Desta forma, a mobilidade populacional é uma necessidade imposta pela sociedade capitalista, uma vez que há uma supressão da distância pelo tempo. Entretanto, as variadas formas como estas mobilidades acontecem, partindo da própria diferenciação de transportes e como estes se distribuem no espaço urbano se constitui num paradigma.

“Desde a origem do processo de urbanização, observamos, a luta pela satisfação das necessidades individuais e coletivas aparecerem sob a forma de conflitos e da procura de normativas que orientem as práticas sociais, no sentido de superar os problemas”

(SPÓSITO, 2008). Neste sentido, as relações entre o individual e o coletivo, o público e o privado entram em questão, uma vez que as parcelas do território da cidade são apropriadas de diferentes maneiras por seus habitantes, de acordo com o campo valorativo que orienta as práticas sociais das ações cotidianas.

Castells levanta uma discussão acerca do espaço como estrutura econômica que faz parte de uma teoria espacial althusseriana<sup>6</sup> em que considera os processos de consumo coletivo como bens públicos essenciais a reprodução da força de trabalho. Para o autor, o Estado dá suporte a vida cotidiana de todos os grupos sociais através da habitação, educação, saúde, cultura, comércio, transporte, etc.

Essa mudança de enfoque analítico, porém, significa que Castells não está mais interessado numa teoria do espaço *per se* – antes, está desenvolvendo uma teoria dos problemas urbanos. Com efeito ele se concentra no fato de que a maioria das questões classificadas de urbanas estão ligadas ao problema do consumo coletivo (GOTTDIENER 1997, p. 123).

A crítica de Gottdiener (1997) a Castells é que sua fundamentação teórica durante algum tempo se deteve ao mundo da Escola de Chicago, onde os trabalhos de sociologia urbana eram de cunho estruturalista, cuja análise urbana se restringia ao seu caráter funcional. Entretanto, o autor salienta a importância da discussão sobre o Estado e o espaço de assentamento, desenvolvida por Castells, mais prioriza as considerações de Lefébvre por se tratar de uma análise espacial sobre as transformações da sociedade no decorrer da história a partir da luta de classes.

Para Lefébvre, a transformação da sociedade moderna em sociedade humanista deve ocorrer na forma de uma “revolução urbana”- na forma de uma revolução do design espacial organizado em torno da vida cotidiana desalienada – além da transformação econômica exigida pela maioria dos marxistas. No pensamento de Lefébvre, portanto, a “práxis espacial” é elevada a uma atividade radical ao lado de esforços para reorganizar as relações sociais, e ele sustenta tal perspectiva como uma teoria marxista do espaço (tais afirmações não podem ter sentido de outro modo) (GOTTDIENER 1997, p. 126).

Segundo Gottdiener (1997) a essência da crítica de Lefébvre aos estruturalistas é que o Estado transformou o espaço num instrumento político de atuação através de intervenções administrativas, exercendo seu controle sobre os lugares, hierarquizando-os e segregando-os para promover e garantir os interesses capitalistas e não para disponibilizar espaços coletivizados. A lógica espacial é assegurar que as relações sociais necessárias a reprodução do capital sejam realizadas. E o Estado ao tentar assegurá-las gera conflitos sociais, pois sua atuação é intencionalmente contraditória a partir de mecanismos reducionistas de ação, cujos efeitos são de caráter regulador e esquemático. E para efetivar estas ações se utiliza das ideologias, das instituições, da lingüística, dos sistemas, etc.

---

<sup>6</sup> O pensamento marxista possui várias correntes de análise, dentre elas, há uma vertente que privilegiou a abordagem estruturalista conhecida como althusseriana por se tratar de uma “leitura estruturalista de Marx que foi liderada por Louis Althusser que preservou tanto a noção de totalidade da Escola de Frankfurt, quanto o *insight* da teoria crítica no que diz respeito à relativa independência dos fatores políticos e ideológicos com relação à base econômica política” (GOTTDIENER 1997, p. 117).

(...) a hipótese estruturalista identifica apressadamente <<modo de produção>> e <<sistema>>; ela apresenta um sistema capitalista bem constituído desde a sua formação, com todos os seus órgãos. A hipótese que aqui se expõe a esta construção especulativa será a seguinte: nunca existe um sistema acabado, mas esforço no sentido da sistematização – no sentido da coerência e da coesão – a partir das relações de produção e das suas contradições. Os homens de acção, os homens de Estado, sempre tentaram reduzir estes conflitos, ou pelo menos atenuar-lhes as conseqüências (LEFEBVRE 1973, p. 75-76).

Portanto, o papel do Estado se firma através do processo de dominação e para isso ordena, organizar, estrutura e reestrutura o espaço para facilitar a produção e a circulação de capital. Desta forma, há um confronto dialético entre o valor de uso e o valor de troca, entre o espaço abstrato a partir das intervenções de expropriação por parte dos interesses privados e públicos e o espaço social produzido por vários agentes e classes sociais no cotidiano. “Na sociedade moderna, o Estado subordina a si os seus elementos e materiais, entre os quais a Cidade. (LEFEBVRE 2001, p. 32).

Declarar que a cidade se define como rede de circulação e de consumo, como centro de informações e de decisões é uma ideologia absoluta; esta ideologia, que procede de uma redução-extrapolação particularmente arbitrária e perigosa, se oferece como verdade total e dogma, utilizando meios terroristas. Leva ao urbanismo dos canos, da limpeza pública, dos medidores, que se pretende impor em nome da ciência e do rigor científico (LEFEBVRE 2001, p. 43).

Portanto, os problemas reais que a cidade vivencia fazem parte de um aparato ideológico projetado num modelo urbanístico de objetos e de objetividades, de coisas e de coisa alguma que anulam o direito de viver a cidade, minimizando-a ao habitat. Há uma ratificação do seu real sentidos, das suas significações em detrimento da lógica racionalista do espaço. Por isso a cidade se constitui num local onde se confrontam o desejo e a necessidade.

As relações sociais que são estabelecidas na cidade se manifestam a partir do cotidiano e da apropriação que a população faz de suas funções. Utilizando um exemplo prático, o ônibus é um veículo automotor de grande porte que tem a funcionalidade de transportar pessoas. A sua utilização diária pela população é que faz dele um “meio” de transporte. Ou seja, apesar de se tratar de um equipamento, de um instrumento técnico que cada vez mais incorpora o uso de novas tecnologias, sua função está a serviço das necessidades humanas de locomoção.

Estas necessidades por sua vez, foram impostas historicamente pelo modo de produção capitalista. A origem da palavra Ônibus vem do latim *Omnibus* que significa “Para Todos”. Desta forma, o ônibus é um “meio” de transporte urbano que se constitui num serviço de utilidade pública, mais também é um “meio” técnico, uma máquina pertencente a um capitalista que possui muitas outras máquinas que são instrumentos de trabalho de motoristas e cobradores.

A apropriação de capital pelas empresas que prestam esse serviço ao poder público é exorbitante, pois além de se apropriarem da mais-valia de seus funcionários, também se apropriam do excedente de trabalho de outros trabalhadores que precisam utilizar este serviço. A maximização de lucros deste setor está fundada na lógica de dupla apropriação da mais-valia, assim como os proprietários fundiários que se apropriam da renda fundiária e da mais-valia que valoriza o uso da terra. Sem contar que o setor de transportes movimenta

todos os demais setores, visto que sem a locomoção da classe trabalhadora nada funciona. Por isso, o transporte coletivo está integrado num sistema que não consiste somente na circulação de ônibus, através de rotas e terminais, mas num sistema de valor, onde capitais circulam, valorizando o espaço, através da legitimação do Estado.

Nesse contexto, o transporte coletivo possui uma relação dialética bastante evidente, pois é considerado um serviço público que é controlado pela iniciativa privada. Esta por sua vez, pressiona o Estado para o estabelecimento de mudanças tarifárias, para que não haja concorrência de mercado, etc. Ou seja, há uma consonância de favorecimentos pré-estabelecidos historicamente.

No entanto, o grande problema que a população enfrenta é que os planejadores dos transportes, assim como de outros equipamentos urbanos, não são usuários destes. A cidade foi projetada por aqueles que vivem comodamente nela. Por isso, a realidade vivenciada pela população usuária dos transportes coletivos não é nada fácil, sobretudo, para aqueles que utilizam este serviço cotidianamente para o trabalho. Apesar das melhorias que houve com a implementação do Sistema de Integração dos Transportes em Fortaleza, os transportes no Brasil como um todo precisam de melhorias infra-estruturais e de uma mudança no modo de como acontece o funcionamento desse sistema, beneficiando o setor empresarial que se apropria do direito de ir e vir das pessoas.

Contudo, os ônibus são instrumentos que fazem parte desta lógica lucrativa e perversa, mas também se tornam um espaço móvel de sociabilidades, onde muitas relações de solidariedade acontecem no cotidiano da população que os utilizam. Portanto, é um lugar de encontro e reencontro de pessoas, que mesmo se deparando com a superlotação e o constrangimento causado por isso, criam vínculos afetivos e solidários à medida que a viagem enfadonha faz do percurso uma rotina prazerosa.

## **6. Para não concluir....**

O processo de urbanização das cidades favoreceu a implementação dos transportes, que por sua vez, dinamizou o espaço urbano. Esta relação dialética foi responsável pelo aumento do fluxos de pessoas e pelo crescimento desmesurado das cidades. No Brasil, os transportes serviram como instrumento político do discurso de integração nacional que foi propagado na década de 1950, onde exerceu papel fundamental para o processo de modernização do país. O sistema de transportes rodoviários foi privilegiado perante os demais, uma vez que havia um jogo de interesses econômicos que envolviam indústrias automobilísticas e petrolíferas estrangeiras que se fortaleceram com a atuação política nacional. Estas ações repercutiram diretamente no espaço metropolitano da cidade de Fortaleza, capital do estado do Ceará, que rapidamente expandiu para além de seus limites, consolidando uma Região Metropolitana bastante extensa, formada atualmente por 13 municípios, sendo considerada a 3ª metrópole regional, seguida de Salvador e Recife. Na década de 1970, um denso fluxo de transportes e de pessoas reforça a malha viária radiocêntrica, consolidando uma rede metropolitana articulando vários municípios. A criação do SIT na cidade de Fortaleza em 1992 surgiu para integrar a metrópole, contribuindo para um redimensionamento dos fluxos de seus habitantes, tendo em vista a descentralização do centro tradicional e o surgimento das novas centralidades que passaram a atrair a classe trabalhadora para outros pontos da cidade. Sendo assim, este estudo foi analisado sobre o viés de uma geografia crítica, cuja abordagem está fundada numa perspectiva metodológica materialista-histórica, a partir da discussão dos conceitos

geográficos e suas respectivas categorias de análises, na busca da compreensão da segregação sócio-espacial de Fortaleza através do seu Sistema Integrado de Transportes.

## 7. Referências Bibliográficas

- CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. 2ª ed. Editora Ática, São Paulo, 1994.
- \_\_\_\_\_. **O Espaço Urbano**. São Paulo, editora: Ática, 1999.
- CEPIMAR, **De Ônibus: cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará**. Fortaleza: Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, 2008.
- GALVÃO, Olímpio J. de Arroxéas. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – uma perspectiva histórica**. In: Planejamento e Políticas Públicas. N 13 – Jun de 1996.
- GAUDEMAR, Jean-paul de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Editorial estampa, 1977.
- GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2ª Ed. São Paulo: Edusp, 1997.
- HARVEY, D. O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. In: Rev. **Espaço e Debates**. São Paulo, Cortez. N. 6, jun/set. 1982.
- \_\_\_\_\_. **O Novo Imperialismo**. Edições Loyola, 2ª ed. São Paulo, 2005
- \_\_\_\_\_. **A Produção Capitalista do Espaço**. Tradução Carlos Szlak. 2ª ed. ANNABLUME editora - São Paulo, 2006.
- ILARDI, Massimo. **La città senza luoghi: indivíduo, conflito, consuno nella metropoli**. Gênova: Costa e Nolan, 1990.
- KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979
- LEFÉBVRE, Henri. **A Reprodução das Relações de Produção**. Tradução de Antônio Ribeiro e M. Cabral. Publicações Escorpião. Porto, 1973.
- \_\_\_\_\_. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. Tradução Alcides João de Barros. Editora Ática: São Paulo, 1991.
- \_\_\_\_\_. **O Direito a Cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- MORAES, A. C. R. COSTA, W. M. da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- OLIVEIRA JR. João Alencar. **Planejamento política de transporte e desenvolvimento regional. Fortaleza, IPLANCE**, 1996.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- SPÓSITO, Maria da Encarnação Beltrão. Reestruturação da cidade. In: Jayro Gonçalves Melo (org.). **Região, Cidade e Poder**. Presidente Prudente: UNESP, 1996, v. 1, p. 111-126.
- \_\_\_\_\_. **Urbanização e Produção da cidade**. Disciplina ministrada no Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual do Ceará – UECE. Fortaleza, 2008.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001