

GT 02 – SESSÃO 05

CIDADE E MOBILIDADE URBANA

MOBILIDADE URBANA, TRÂNSITO E INFRAESTRUTURA:

Pensando sociologicamente as intervenções de uma subsede da Copa do Mundo

Irapuan Peixoto Lima Filho¹

O tema da mobilidade urbana emerge nos últimos tempos como algo a ser seriamente debatido no Brasil, especialmente nas grandes cidades. O aumento significativo do número de veículos em todo o país traz uma série de conseqüências às metrópoles brasileiras

Juntamente a isso, uma série de intervenções estruturais vem sendo realizadas no país por causa da Copa do Mundo FIFA de Futebol, que se realizará no Brasil em 2014, em 12 subseudes, dentre as quais Fortaleza, capital do Estado do Ceará².

Este artigo pretende fazer uma reflexão sobre as recentes obras de infraestrutura voltadas à mobilidade urbana em Fortaleza, no contexto da Copa do Mundo, focando especialmente em dois casos: o metrô (composto por duas partes complementares, Metrofor e VLT) e a implantação de um sistema de BRS (*bus rapid service*).

O artigo é fruto de uma reflexão que começou em 2011 por meio da participação do pesquisador no Núcleo de Estudos em Gestão Pública e

¹ Doutor em Sociologia, professor da Universidade Federal do Ceará (UFC), pesquisador do Laboratório de Estudos sobre a Cidade e a Política (LEPEC/UFC) e pesquisador associado do Núcleo de Estudos em Gestão Pública e Desenvolvimento Urbano da Universidade Estadual do Ceará (GPDU/UECE).

² As outras subseudes são Rio de Janeiro (RJ), São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Porto Alegre (RS), Curitiba (PR), Cuiabá (MT), Manaus (AM), Recife (PE), Natal (RN) e Salvador (BA).

Desenvolvimento Urbano (GPDU) da Universidade Estadual do Ceará, através do acompanhamento de reportagens sobre as obras (em meio impresso e digital), bem como dos pronunciamentos oficiais dos governos estadual e municipal.

O objetivo do texto é contribuir com a discussão sobre a mobilidade urbana nas grandes cidades, ultrapassando o mero debate teórico e analisando a realidade imediata por meio de obras públicas e notícias, de modo que a Sociologia possa interferir no debate público sobre o tema.

1. Urbanização e trânsito no Brasil

O problema da mobilidade urbana no Brasil se agrava nos últimos anos motivado por dois fenômenos complementares. Por um lado, o país vivencia um acelerado processo de urbanização desde meados do século XX e que resultou no inchaço de suas principais cidades.

A grande maioria dos municípios brasileiros possui uma população igual ou superior a 25 mil habitantes: 85,43% (IBGE, 2010). Não obstante, o país tem 16 municípios com mais de um milhão de habitantes³, dentre as quais São Paulo com 11,3 milhões e Rio de Janeiro com 6,3 milhões (IBGE, 2011).

Por outro lado, vê-se o aumento exponencial no consumo de automóveis. Neste caso, além da ascensão da chamada Classe C – a nova classe média – que coloca toda uma nova parcela da população tendo maior acesso aos bens de consumo (SOUZA; LAMOUNIER, 2010); também o consumo de automóveis foi entendido pelo Governo Federal como uma estratégia para diminuir os impactos da crise econômica mundial no Brasil.

³ As cidades e seus respectivos habitantes (IBGE, 2011) em milhões de habitantes: São Paulo-SP (11,37), Rio de Janeiro-RJ (6,39), Salvador-BA (2,71), Brasília-DF (2,64), Fortaleza-CE (2,50), Belo Horizonte-MG (2,39), Manaus-AM (1,86), Curitiba-PR (1,77), Recife-PE (1,55), Porto Alegre-RS (1,416), Belém-PA (1,410), Goiânia-GO (1,33), Guarulhos-SP (1,24), Campinas-SP (1,09), São Luís-MA (1,03) e São Gonçalo-RJ (1,01). Repare que das 16, apenas Guarulhos, Campinas e São Gonçalo não são capitais de seus respectivos estados.

Como resultado, diz reportagem do jornal *O Globo* (BRASIL..., 2013) que o Brasil atingiu em 2013 a quarta posição como maior mercado de automóveis de passeio (e comerciais leves) do mundo, segundo a consultoria Jato Dynamics, perdendo apenas para China, EUA e Japão.

Percebe-se então que o inchaço das grandes cidades e o aumento das frotas de veículos causam grandes problemas ao ambiente urbano brasileiro. Segundo Rodrigues (2011), a frota de veículos no Brasil cresceu 90% entre 2001 e 2011.

O poder público, entretanto, não se preparou nem para o aumento populacional nem para o da frota de veículos, resultando em problemas graves nas principais cidades do país. Fortaleza insere-se nesse contexto, com grande crescimento populacional e de veículos, concomitantes com poucos investimentos ou insuficientes quanto à mobilidade urbana da população.

2. Fortaleza no contexto urbano

Fortaleza é a Capital do Estado do Ceará e a quinta maior cidade do Brasil, com uma população de 2,45 milhões de habitantes, sendo pólo de uma Região Metropolitana que envolve 15 municípios e 3,5 milhões de pessoas. É uma cidade interessante do ponto de vista urbanístico, porque, atualmente, vivencia a passagem de cidade de porte médio e estrutura compatível, para o estágio de metrópole saturada e com estrutura deficiente.

Seu passado histórico torna a situação atual ainda mais interessante de ser analisado, tendo em vista ter sido precocemente alvo de planejamentos urbanísticos e organização do espaço; característica que perdeu gradualmente até enfrentar graves problemas pela ausência de estratégia.

Embora ocupado por povos nativos desde tempos imemoriais, a invasão europeia do território cearense demorou a acontecer. Somente no segundo século de colonização portuguesa é que o território do Ceará passa a ser

efetivamente explorado, ainda assim, apenas para servir de entreposto militar de apoio à guerra no Maranhão⁴. Mal começou, a colonização portuguesa em tais terras foi interrompida pela invasão holandesa que dominou a região por algumas décadas do século XVII. É precisamente após a expulsão dos flamengos que os portugueses iniciam a colonização ininterrupta do que hoje é o Ceará⁵.

Ainda assim, a cidade de Fortaleza demorou a se consolidar dentro do território, mesmo em termos políticos⁶. Economicamente, a capital do Ceará cruzou todo o século XVIII como uma cidade de terceiro grau, muito menos importante do que outras aglomerações província afora, como detalha Lima (2006)⁷. Por isso, Fortaleza inicia o século XIX ainda como uma cidade de pouca expressão econômica e somente uma série de eventos contextuais irão fazê-la tornar-se a principal aglomeração urbana do Ceará já no terço final daquele século⁸.

Em contrapartida, o fato de ser uma capital política com menor importância econômica diante outras cidades do estado terminou favorecendo uma ocupação mais organizada do espaço geográfico. No contexto de consolidação da autonomia política do Ceará (desmembrado de Pernambuco em 1799), Fortaleza ganha um plano de organização espacial de sua planta já em 1813, que redesenhou suas ruas e delimitou o crescimento para o futuro

⁴ A ocupação oficial do Ceará pelos portugueses começou em 1603 às margens da foz do rio Ceará, no que é hoje o bairro de Fortaleza chamado Barra do Ceará. Detalhes em Sousa (1989).

⁵ Após novas expedições, a partir de 1611, a ocupação portuguesa se estabeleceu de modo precário até a invasão holandesa em 1634 e que durou até sua expulsão em 1654. Foram os holandeses quem fundaram o Forte de Shoonenborch, em 1649, às margens do riacho Pajeú, que seria rebatizado pelos portugueses de Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção, forte este que se tornou o centro da aglomeração que daria origem à cidade de Fortaleza. Detalhes em Sousa (1989) e Farias (2013).

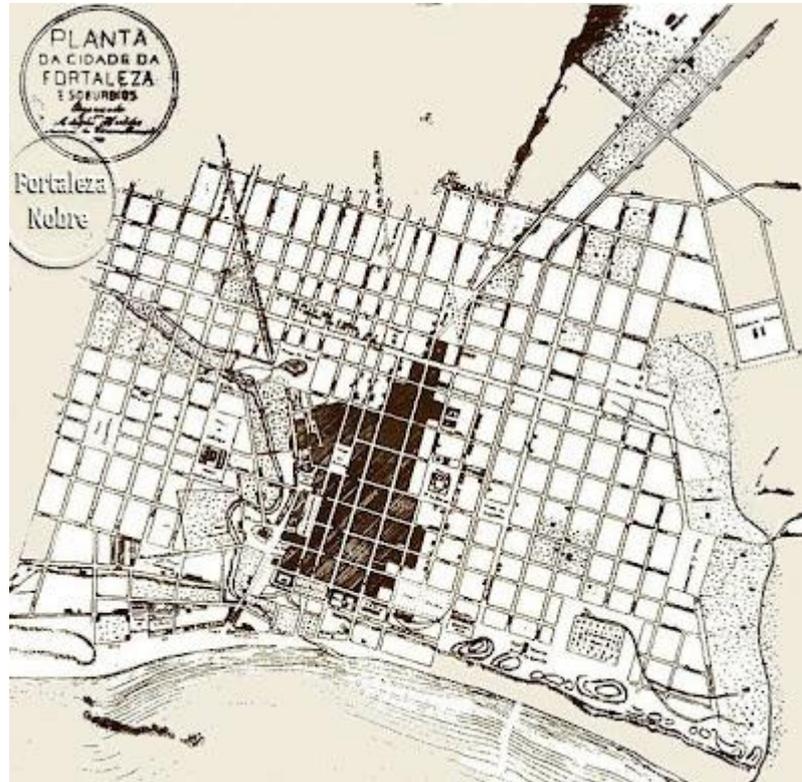
⁶ Como mostram Lima (2006) e Farias (2012), a primeira capital do Ceará foi Aquiraz, em 1699. Somente após uma acirrada disputa política Fortaleza adquiriu tal título, em 1726.

⁷ Cidades como Aracati (litoral leste), Sobral (região norte) e Icó (Vale do Jaguaribe) eram bem maiores, mais ricas e populosas do que Fortaleza até o início do século XIX, como mostra o relatório de 1808 do governador Luiz Barba de Menezes (1997).

⁸ Segundo Farias (2012), com a separação política do Ceará de Pernambuco, em 1799, a principal cidade do estado, Aracati, movimentou-se para continuar ligada ao antigo pólo. Em consequência, houve uma ação política para destituir o porto de Aracati como o principal da província, passando-se a utilizar o porto de Fortaleza para isso. A manobra coincidiu com a ascensão do ciclo econômico do algodão, que se tornou o principal produto exportado do Ceará, levando ao enriquecimento da capital e do aumento de seu poder.

FIGURA 02:

Planta de Fortaleza com planejamento e ordenamento das ruas por Adolfo Herbster, 1875



Fonte: Blog Fortaleza Nobre (2013).

O crescimento populacional de Fortaleza, contudo, não é fruto apenas de crescimento econômico ou aumento de poder político. Isto se une também ao intenso processo de êxodo rural, na qual populações inteiras de retirantes procuravam a capital em épocas de estiagem prolongada. O fenômeno iniciava-se ainda nos meados do século XIX, particularmente na seca de 1877, vide Lira Neto (2001) e Farias (2012).

Todo esse crescimento resultou no adensamento da área geográfica na qual estava instalada a cidade, ampliando o aglomerado urbano do que hoje é o Centro da capital para o litoral e as regiões “afastadas”. Zonas que em meados do século XX eram sítios e fazendas, hoje compõem as periferias e subúrbios de Fortaleza.

A ocupação desses territórios periféricos da ocupação original foi marcada por muitos conflitos sociais, como mostra a coleção de textos organizada por Aragão *et alli* (2008), que resultaram em isolamento de populações e expulsões arbitrárias sempre que era do interesse do poder político o uso de determinado trecho de solo.

É importante, assim, contrastar a organização espacial realizada em Fortaleza no início do século XIX em sua área central com a desorganização, abandono e descaso com o qual cresceram as periferias da cidade. Assim, o “esquema xadrez” de seu Centro e arredores não se completa em direção às periferias.

Desde o início do século XX, mostram os textos de Aragão *et alli* (2008), as populações de baixa renda que estavam alojadas no litoral foram sendo redistribuídas para o oeste da capital e todo seu cinturão sul; enquanto as elites econômicas ocupavam concomitantemente o litoral leste, dando origem aos bairros “nobres” da cidade.

Nos dias atuais, a cidade é dividida oficialmente em seis Secretarias Executivas Regionais (SERs), que fazem às vezes de subprefeituras. A análise dos dados sociais passa por essa divisão política que, em certo sentido, se apropria da velha divisão geográfica em distritos, transformando-os em territórios numa nova significação quanto às ações do poder público.

Quando se pensa em Fortaleza quanto à questão social, é nítida a desigualdade distribuída espacialmente. Tomando como referência o corte longitudinal que o rio Cocó faz na cidade; tem-se ao leste os bairros mais “nobres”, circunvizinhando as praias de interesse turístico; enquanto que a maior parte do oeste e do sul são regiões de periferias; embora mesmos estas tenham também bolsões de “riqueza” encravados em meio à extrema pobreza.

FIGURA 03:

Mapa Atual de Fortaleza, com a divisão das Secretarias Executivas Regionais (SERs) e detalhe do “corte” do rio Cocó.



Fonte: IPECE (2013), com edição do autor.

O que se chama aqui de leste refere-se quase que exclusivamente à SER II (em verde no mapa), que abriga os bairros considerados “nobres” da cidade, como Aldeota, Meireles e Dionísio Torres, bem como as praias urbanas de interesse turístico, como Praia de Iracema, Beira-Mar (Meireles) e Praia do Futuro. É esta a região da cidade com melhor infraestrutura geral e maior oferta de serviços, por exemplo.

A distribuição de renda em Fortaleza é extremamente desigual. Segundo o *Perfil Socioeconômico de Fortaleza do IPECE (2013)*, dos 10 bairros da capital com maior renda média pessoal, nada menos do que nove ficam na SER II¹¹.

Em contrapartida, a oeste do rio Cocó se tem uma Fortaleza bem diferente daquela, com menor renda e menos infraestrutura básica. A situação é pior no cinturão sul-sudoeste da capital, particularmente equivalente à SER V e à porção sul da SER VI. Ainda segundo o IPECE (2013), dos 10 bairros com menor renda média pessoal, somente três não pertencem à Regional V¹².

A infraestrutura básica, inclusive, saneamento básico, foi negligenciada em toda a região periférica de Fortaleza ao longo do tempo. Até o ano 2000, 75,28% dos domicílios da SER V não possuíam ligação à rede de esgoto, apesar de ter uma população de cerca de 500 mil pessoas (SEPLA, 2003).

A polaridade leste-oeste não é precisa, claro, mas atende à compreensão de como as desigualdades se apresentam na cidade e como influenciam inúmeros outros temas, inclusive a mobilidade urbana e o trânsito.

Antes de fazer essa conexão, no entanto, é preciso ainda entender que a polaridade leste-oeste pode ser problematizada por outras divisões. Em primeiro lugar, há uma zona central que mistura razoável infraestrutura e grande concentração de serviços.

Fazem parte dessa região o Centro de Fortaleza e alguns outros bairros de territórios não necessariamente contíguos. Porém, a efervescência daquele termina migrando para outros bairros, como aqueles que gravitam em torno da Avenida Bezerra de Menezes, um grande corredor comercial, bancário e de serviços que se projeta do Centro para o oeste, cruzando bairros como São

¹¹ São eles, em ordem decrescente: Meireles, Guararapes, Cocó, De Lourdes, Aldeota, Mucuripe, Dionísio Torres, Varjota e Praia de Iracema, com renda média mensal pessoal variando entre R\$ 3.659,54 a 1.903,17 (IPECE, 2013).

¹² Os dez bairros com menor renda pessoal média mensal (em ordem crescente) são: Conjunto Palmeiras (SER VI), Parque Presidente Vargas (SER V), Canindezinho (SER V), Siqueira (SER V), Genibaú (SER V), Granja Portugal (SER V), Pirambu (SER I), Granja Lisboa (SER V), Autran Nunes (SER III) e Bom Jardim (SER V).

Gerardo, Parquelândia e Presidente Kennedy, situados na zona de fronteira entre a SER I e a SER III.

Alimentado pela circulação (de pessoas e de capital) em torno da Av. Bezerra de Menezes, os bairros citados terminam sofrendo maior intervenção de infraestrutura e diferenciando-se quanto à renda, em relação aos seus vizinhos, já que terminam atingindo níveis intermediários no *ranking* dos bairros com maior renda pessoal média¹³.

Dentre desse grupo, também podem ser incluídos bairros como Benfica e Fátima, que tiveram processos de ocupação muito específicos e mantêm, assim como os anteriores, uma rede mais vultosa de serviços e comércios, além de uma população mais voltada às classes médias¹⁴.

Além de zona central diferenciada, há a região sudeste da cidade, que vivencia um singular movimento de crescimento, urbanização e enriquecimento. Até poucas décadas atrás, esta era uma região pouco povoada de Fortaleza, porém, tornou-se alvo da migração de classes médias e, de modo concomitante, sofre com a especulação imobiliária.

Assim, se antes a “riqueza” de Fortaleza era concentrada quase que integralmente em sua porção leste, nas últimas duas ou três décadas vem migrando para a região sudeste, que corresponde à porção sul da SER VI, em bairros como Cidade dos Funcionários, Parque Manibura, Engenheiro Luciano Cavalcante, Edson Queiroz, Cambeba e Sapiranga.

A observação da *Figura 04* mostra que à exceção de Edson Queiroz e Sapiranga, aqueles bairros estão no segundo maior nível de média de renda.

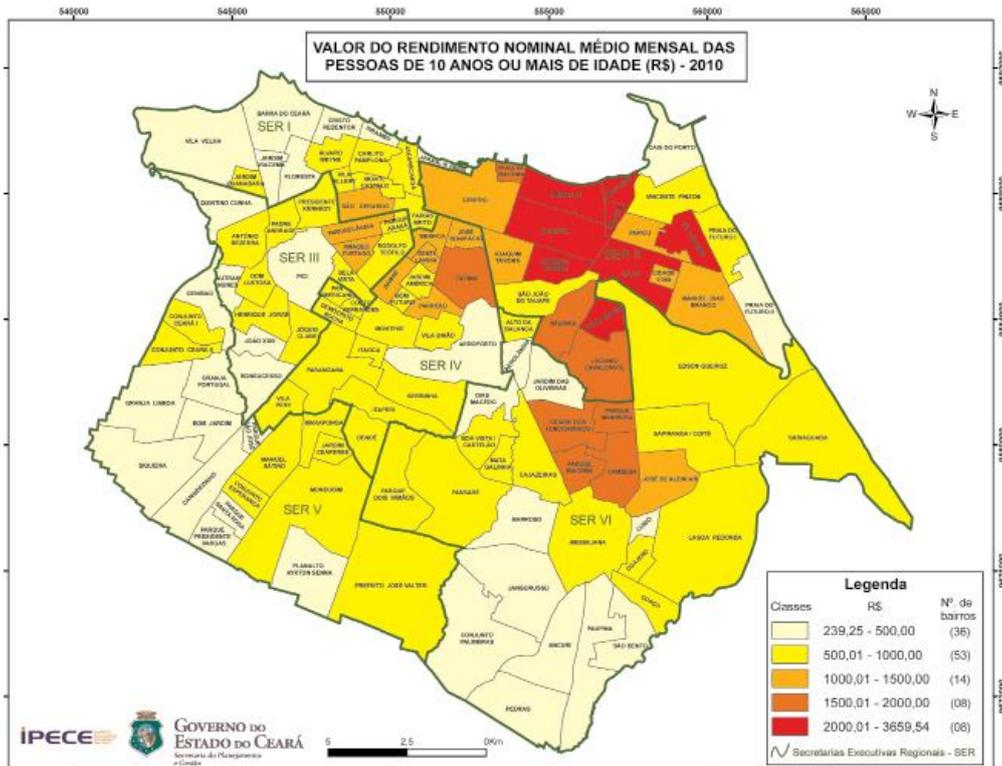
¹³ Embora não com números excelentes, os bairros citados aparecem nas seguintes posições do ranking de maiores rendas pessoais médias mensais: São Gerardo (20º), Parquelândia (24º), Parque Araxá (31º) e Presidente Kennedy (44º), com valores entre R\$ 1.347,59 e 778,11 (IPECE, 2013). Fortaleza tem 119 bairros oficiais.

¹⁴ O Benfica abriga um campus da Universidade Federal do Ceará, o que garante uma circulação muito intensa de jovens, estudantes e serviços disponíveis para eles. Seu vizinho imediato, a Gentilândia, se beneficia igualmente do processo. O Bairro de Fátima, por sua vez, foi ocupado em torno da Igreja de Nossa Senhora de Fátima que recebe uma grande romaria anual no dia 13 de maio e outras menores a cada 13º dia do mês. A importância do templo conferiu uma ocupação diferenciada, tendo em vista que Fátima possui a 10ª maior renda pessoal média mensal da cidade (IPECE, 2013). Gentilândia e Benfica estão nas 19ª e 26ª posição. Os três bairros são cruzados pela Avenida 13 de Maio e ficam na SER IV.

Além disso, uma visita às suas ruas e condomínios de alta classe leva-nos a pensar que a média de renda só não é maior porque essa riqueza convive lado a lado com comunidades de baixa renda e favelas.

FIGURA 04:

Distribuição da renda em Fortaleza



Fonte: IPECE (2013).

Por isso, os dois últimos censos do IBGE registraram grande aumento populacional e incremento de renda. Por ser uma região “nova” viram-se ainda grandes investimentos de infraestrutura, notadamente a ampliação e requalificação da Avenida Washington Soares, a principal de toda essa grande área. Tal qual a Bezerra de Menezes, a Washington Soares se transforma em um corredor de comércio, bancos e serviços¹⁵. Um aspecto curioso quanto a

¹⁵ Inclusive, a via possui dois grandes *shopping centers*: Iguatemi e Via Sul, além de outros de menor porte (Reserva e Pátio Água Fria). Além de inúmeras lojas e supermercados, nasce também um verdadeiro pólo gastronômico na região, com a abertura de vários estabelecimentos antes localizados na região da Aldeota e Varjota.

esta zona sudeste é que ela atrai também uma série de órgãos públicos, que migraram para a região nos últimos anos¹⁶.

Os problemas de Fortaleza se estendem à sua Região Metropolitana. A RMF é formada por 15 municípios, tendo sido expandida por quatro vezes devido a leis complementares nas últimas duas décadas¹⁷. As cidades são as seguintes, além da sede: Eusébio, Aquiraz, Horizonte, Pacajús, Chorozinho, Guaiúba, Itaitinga, Pacatuba, Maracanaú, Maranguape, Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Cascavel e Pindoretama.

O panorama da RMF é variável, pois há cidades bem antigas (Aquiraz foi fundada em 1699) e outras muito jovens (Eusébio e Itaitinga, fundadas em 1987 e 1992, respectivamente). Na verdade, a maior parte dos municípios que hoje compõem a RMF são “cidades jovens” derivadas de seus antigos pólos (ou sedes), especialmente ao longo da década de 1980 e início de 1990. Das 15 cidades, sete foram emancipadas após 1983.

O aspecto urbano e industrial da RMF também é bastante variável. O adensamento urbano típico de “cidades grandes” só é encontrado em Fortaleza e Maracanaú. Em outros municípios, aparece apenas em alguns trechos, como em Caucaia, Eusébio e Maranguape. O fenômeno da conurbação, quando cidades se conectam ao ponto das fronteiras deixarem de ser visíveis, é observado em várias delas, não apenas em relação à Fortaleza (Caucaia, Maracanaú, Eusébio), mas também entre si (Aquiraz-Eusébio, Maranguape-Maracanaú etc.).

Ainda assim, a densidade demográfica só é destacada nas duas primeiras citadas, como demonstra o Quadro 01.

¹⁶ Nas proximidades da via estão o Fórum Clóvis Beviláqua, a Defensoria Pública, o Centro de Eventos do Ceará e duas sedes administrativas do Governo do Estado (o Palácio Iracema e o Centro Administrativo do Cambé). O Tribunal Regional Eleitoral (TRE) encontra-se em processo de mudança para a área.

¹⁷ A RMF foi criada por uma lei federal em 1973 com cinco municípios: Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz. Dez anos depois, com a emancipação do município de Maracanaú, este foi incluído com uma lei complementar, em 1986. Ainda assim, a RMF foi ampliada outras três vezes: em 1991, com a adesão de Eusébio e Guaiúba; em 1999, com a inclusão de Itaitinga, Chorozinho, Pacajús, Horizonte e São Gonçalo do Amarante; e por fim, em 2009, com a integração de Cascavel e Pindoretama.

Quadro 01:

População e Densidade Demográfica por Município na RMF

Município	População (2010)	Densidade Demográfica Hab/km2 (2010)
Fortaleza	2.452.185	7.786,52
Aquiraz	72.628	150,50
Cascavel	66.142	79,99
Caucaia	325.441	265,93
Chorozinho	18.915	67,94
Eusébio	46.033	582,64
Guaiúba	24.091	94,83
Horizonte	55.187	344,96
Itaitinga	35.817	236,52
Maracanaú	209.057	1.877,77
Maranguape	113.561	192,19
Pacajus	61.838	243,00
Pacatuba	72.299	498,35
Pindoretama	18.683	256,06
São Gonçalo do Amarante	43.890	52,34

Fonte: IBGE (2011).

A natureza desses municípios também é muito distinta. Alguns têm grande índice de desenvolvimento industrial (Maracanaú, Caucaia, Eusébio, Horizonte, Pacajus, Pacatuba), porque foram alvo de políticas de incentivo fiscal; enquanto outras simplesmente orbitam em torno das demais. Há casos específicos, ainda, como Aquiraz e Caucaia, que se beneficiam do turismo de praia; e São Gonçalo do Amarante que se desenvolve a partir do complexo portuário e industrial do Pecém.

Esse contexto econômico influencia o crescimento populacional, que é bem desigual entre as cidades da RMF. Enquanto alguns permanecem como típicas “cidades pequenas” (Pindoretama, Chorozinho e Guaiúba); algumas têm mais de 100 mil habitantes e outras crescem vertiginosamente nos últimos anos, como mostra o *Quadro 02*, onde se percebe o crescimento de 65% da população de Horizonte, por exemplo, entre 2000 e 2010.

Quadro 02:

Crescimento Populacional na RMF entre 1991 e 2010 por Municípios

Município (destaques)	1991	2000	2010
Aquiraz	46.305	60.469	72.651
Caucaia	165.099	250.479	324.738
Eusébio	20.410	31.500	46.047
Horizonte	18.283	33.790	55.154
Maracanaú	157.151	179.732	209.748
Maranguape	71.705	88.135	112.926

Fonte: *Observatório das Metrôpoles (2005)*.

Embora as maiores cidades cresçam com o aporte industrial da RMF, todas elas também dependem demais de Fortaleza quanto à demanda de serviços, o que gera, assim, um grande fluxo diário de pessoas rumando à capital. A porcentagem da população trabalhando ou estudando em outro município é considerada bastante elevada em cidades como Pacatuba (20,81%), Caucaia (19,19%), Itaitinga (16,71%) e Maracanaú (15,94%), o que às confere características de “cidade dormitório” (OBSERVATÓRIO, 2005).

O grande fluxo de pessoas da RMF gravitando em torno de Fortaleza, obviamente, tem grandes impactos na mobilidade urbana da capital. Dentro de um contexto de “seleção” de investimentos públicos e crescimento desordenado da população e descontrole do espaço físico, o novo contexto de aumento das frotas de veículos se insere com violência. Vamos a eles.

3. Mobilidade em Fortaleza

Fortaleza vive período de crescimento econômico e ampliação urbana, acompanhando o Ceará. Segundo o Boletim Regional do Banco Central divulgado em junho de 2013 (CEARÁ..., 2013), a região Nordeste foi a que mais cresceu no Brasil entre os meses de dezembro de 2012 e fevereiro do

corrente ano. Neste contexto, diz o relatório, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Ceará em 2012 foi de 3,7%, à frente da Bahia (3,1%) e Pernambuco (2,3%).

Um dos resultados desse bom momento econômico é, como já escrito, o crescimento exponencial da procura por automóveis por parte da população. Em uma sociedade fortemente marcada pelo consumismo, o automóvel representa um bem de consumo extremamente valorizado e desejado por todas as camadas da população.

Se por um lado, esses dados podem ser interpretados como parte da força econômica do país; por outro, deve-se considerar o custo social de tal empreitada. O aumento disparado no consumo de veículos de passeio gera o inchaço do trânsito, especialmente nas grandes cidades.

O habitante de Fortaleza depara-se nos dias de hoje com a rotina de grandes congestionamentos e fluxo lento de veículos nos horários de pico; mesmo em vias largas que deveriam, hipoteticamente, ser de fluxo mais rápido, como é o caso da BR-116, que serve como um dos principais corredores de ligação entre a região sul e o Centro da capital.

Figura 05:

Trânsito matinal na BR-116 sentido sertão-praia.



Fonte: Banco de Dados do jornal O Povo.

O tema “grandes congestionamentos” se transforma em algo impressionante na cidade, já que é uma experiência relativamente nova para o fortalezense. Afinal, Fortaleza não sofria com esse tipo de problema de maneira grave até o início da década de 2000; porém, o problema se agrava aceleradamente desde mais ou menos 2010.

No caso de Fortaleza, tais engarrafamentos são consequência simples de dois fenômenos: de um lado o crescimento econômico e populacional; de outro, o já citado aumento exponencial no consumo de veículos. Os dados do DETRAN/CE permitem perceber que a média de emplacamento de veículos na Capital do Ceará é cerca de 200 automóveis/dia. Com isso, mais de seis mil novos veículos chegam às ruas todos os meses.

Em consequência, Fortaleza chegou à impressionante frota de 1 milhão de veículos em junho de 2013, segundo aponta reportagem do *Diário do Nordeste* de 04/06/13, com dados do DETRAN/CE. O jornal fazia, há época, um alerta, pois a frota da capital havia chegado ao número de 997,9 mil veículos, dos quais 59% eram de automóveis particulares, ou seja, carros de passeio.

Dos 997,9 mil veículos, 59% ou 589,4 mil são de carros particulares. Isso representa um automóvel para quase cinco habitantes. Ou seja, **toda população fortalezense cabe na frota de carros particulares.** (CAPITAL..., 04/06/13 – grifos meus).

O que é mais preocupante nesta realidade é a percepção clara de que o aumento na frota dos veículos das capitais brasileiras não acompanha de modo algum o investimento realizado na infraestrutura para acolher os mesmos. Com isso, na última década, o trânsito tornou-se um tema de preocupação à população.

Em Fortaleza, particularmente, tal avanço na frota torna-se endêmico, no sentido de que o investimento em infraestrutura é pouco relevante para acompanhá-lo. Enquanto a frota de veículos aumentou 103% entre os meses

de abril de 2003 e de 2013¹⁸, não foram verificados proporcionais investimentos na melhoria e ampliação da malha viária da cidade no mesmo período.

Em certo sentido, Fortaleza mantém em 2013 praticamente a mesma malha viária da década de 1970. De lá para cá, poucas ampliações de vias ou criação de novas se verificaram, assim como não foram investidos suficientes esforços na construção de túneis ou viadutos.

Desde os anos 1990 houve algum investimento na ampliação de vias¹⁹, porém, estas foram principalmente de cunho pontual e mais relacionadas à ligação da capital com outros municípios da Região Metropolitana do que com as vias internas de comunicação intra-municipal.

É verdade que as gestões do prefeito Juraci Magalhães (1990-1992, 1997-2000, 2001-2004) tiveram um impulso maior em obras de infraestrutura do que as mais recentes gestões de Luizianne Lins (2005-2008, 2009-2012). Isso é preocupante no sentido de que o período último coincide com o citado aumento frenético da frota de veículos fortalezense.

Magalhães capitaneou principalmente obras de caráter de ligação inter-municipal²⁰, bem como algumas outras de ligação intra-municipal, inclusive,

¹⁸ Segundo reportagem da TV Verdes Mares, afiliada da Rede Globo no Ceará, exibida no telejornal *CE-TV 2ª Edição*, de 11/06/13, que pode ser visualizada em <<http://globo.com/tv-verdes-mares/cetv-2a-edicao/v/fortaleza-atinge-a-marca-de-um-milhao-de-veiculos-nas-ruas-segundo-detran/2628711/>>.

¹⁹ Algumas das principais vias da cidade, como as avenidas Bezerra de Menezes, Dedé Brasil, Domingos Olímpio, Godofredo Maciel, Mister Hull, Osório de Paiva, Presidente Castelo Branco, Presidente Costa e Silva, Washington Soares etc. foram alargadas para aumentar seu fluxo. Algumas vias novas também foram criadas para servir de eixos de ligação, como Eduardo Girão, Senador Carlos Jereissati, Raul Barbosa, Rogaciano Leite, Via Expressa; assim como prolongamentos de vias já existentes, como as da Murilo Borges.

²⁰ Como que reconhecendo a necessidade de ligação de Fortaleza com sua Região Metropolitana, a citada gestão promoveu a ampliação e requalificação de várias vias que são eixos de ligação com outros municípios, como Bezerra de Menezes, Mister Hull e Castelo Branco (Caucaia); Godofredo Maciel (Maracanaú); Osório de Paiva (Maracanaú e Maranguape).

criando alguns viadutos para eliminar semáforos²¹ e, em menor medida, pontes e passagens sobre água²².

Durante o governo de Lins, o foco em uma atuação mais social terminou dando espaço para que o Governo do Estado atuasse de modo mais significativo na mobilidade urbana da Capital, particularmente com a fundamental ampliação e requalificação da Avenida Washington Soares, pelos sucessivos governos de Tasso Jereissati (1999-2002), Lúcio Alcântara (2003-2006) e Cid Gomes (2007-2010, 2010 até o presente), que não somente alargaram a via, mas trouxeram uma série de intervenções auxiliares, inclusive dois viadutos e uma sequência de túneis²³.

Também foi o Governo do Estado, na citada gestão de Tasso Jereissati, quem acrescentou outra nova via à malha da cidade, com a inauguração da Av. Carlos Jereissati, que dá acesso ao Aeroporto Internacional Pinto Martins; que ao contrário da maioria das grandes cidades brasileiras, fica em uma área ligeiramente central da capital, em vez de uma área afastada ou outro município, como é mais comum.

²¹ Sobre as vias Aguanambi, Antonio Sales, Mister Hull, Raul Barbosa, Santos Dummont; além de um túnel sob a Osório de Paiva.

²² Notadamente, a ponte sobre o Rio Ceará, ligando Fortaleza a Caucaia por uma via alternativa.

²³ Esta via é importante porque dá acesso a toda à expansão urbana da região sudeste da cidade.

Figura 06:

Vias novas e requalificadas em Fortaleza (1990-2013)



Fonte: Levantamento do autor. Imagem editada a partir do Google Maps.

A Figura 06 permite perceber que parte considerável das vias requalificadas serve conexão intermunicipal com Caucaia, Maranguape, Maracanaú e Eusébio/Aquiraz. Observadas como um todo, porém, essas vias não constituem um sistema de eixos ou anéis viários que reorganizasse o trânsito no interior da capital.

As vias novas mais importantes construídas no período (em azul na imagem) parecem esboçar um corredor de fluxo que interliga o Aeroporto Pinto Martins e o Porto do Mucuripe.

Ainda assim, tais intervenções não são suficientes à demanda crescente do trânsito. A falta de planejamento ou a dificuldade de executá-lo geraram

uma série de obras já deficientes quando inauguradas, além pouca preocupação com outros problemas que as mesmas traziam.

Exemplo notável é a chamada Via Expressa, construída na gestão do prefeito Juraci Magalhães. Quando inaugurada, em 2004, a despeito do nome, não consistia em uma via de ligação rápida entre o Porto do Mucuripe e o eixo de escoamento da BR-116. Isso porque não foram construídos todos os túneis previstos no projeto, fazendo com que a via fosse interrompida por semáforos comuns nos cruzamentos com algumas das avenidas mais movimentadas da cidade, como Pe. Antonio Tomaz e Santos Dummont. Além disso, a Via Expressa sequer chegou à BR-116, encerrando-se antes de alcançá-la e desviando seu fluxo para a Avenida Raul Barbosa, a fim de atingir seu objetivo.

Também é o caso da Avenida Washington Soares, ampliada e requalificada pelo Governo do Estado, porque corresponde à CE-040. Servindo de principal ligação à zona sudeste de Fortaleza a via começou a sofrer intervenções ainda no fim dos anos 1990. Contudo, os túneis e viadutos previstos inicialmente não foram executados. Em consequência, aumentou-se a demanda da via, mas um precário sistema de retornos e semáforos de três tempos criaram grandes gargalos de fluxo, mantendo (ou piorando) os transtornos de trânsito.

Por isso, a via é alvo constante de intervenções praticamente ininterruptas desde 1998, com cada governo adotando uma metodologia diferente da do anterior. Retornos são substituídos por semáforos, que por sua vez são substituídos por túneis ou sofrem alterações de sentido²⁴.

Essas duas vias, assim como a BR-116 e a Avenida Bezerra de Menezes, inserem-se na rotina diária de congestionamentos colossais, mesmo sendo vias hipoteticamente de fluxo mais rápido, dotadas de duas ou mais faixas de circulação em cada sentido.

²⁴ Como por exemplo, trocar os três tempos por apenas dois e obrigar àqueles que querem fazer conversões à esquerda a utilizarem vias laterais para retornarem aos semáforos. No sentido norte-sul da Washington Soares, só é permitido fazer uma conversão à esquerda após 7,8 km. Antes disso, é preciso usar subterfúgios, como acessar um túnel e fazer um retorno, ou virar à direita sucessivamente até poder cruzar a via em um dos semáforos. Curiosamente, o mesmo trajeto sentido sul-norte possui algumas opções de conversão à esquerda por meio de retornos.

No entanto, uma rápida análise da condição dessas vias atenta ao fato de que sua execução não levou em conta o escoamento final de seus veículos ou planos para tal. Quase todas elas são partes de um fluxo maior de ligação (entre as periferias e a região central; ou entre as cidades da RMF e os bairros da capital). Acontece que apenas estas avenidas são qualificadas para o grande fluxo de veículos, faltando a complementação do corredor no início ou no final do trajeto. A falta de escoamento no final gera o que se chama popularmente de gargalo.

É o caso da Bezerra de Menezes, corredor comercial de grande fluxo e ainda ligação com a cidade de Caucaia, que no sentido oeste-leste encerra-se quase no Centro de Fortaleza em meio a uma série de vias estreitas, sem estrutura e repletas de semáforos em todas as esquinas. Mesmo que o fluxo de veículos venha normalmente pela grande via, cria-se um gargalo ao seu final, que resulta em um fenômeno em cadeia, prejudicando toda a avenida. Seu trânsito fica lento mesmo sendo larga – com quatro faixas em cada mão em alguns trechos – porque não há como esse fluxo todo desaguar ao final. O mesmo problema se repete nas outras grandes vias citadas.

Fenômenos como esse demonstram a incapacidade do poder público de antever situações problemáticas, ou então, não ter planejamento o suficiente para lidar com estas.

Em reação a uma série de protestos da população de Fortaleza por causa de uma polêmica obra de mobilidade urbana²⁵, a seção cearense do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-CE) manifestou-se contrário à obra. Além disso, exigiu a construção de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, criticando por fim a falta de planejamento nas obras do tipo em Fortaleza (IAB..., 2013).

²⁵ Trata-se da construção de um viaduto em três níveis no cruzamento entre as avenidas Engenheiro Santana Júnior e Antonio Sales. O problema é que a obra irá desmatar pequena porção do Parque do Cocó, uma área de proteção ambiental incrustada em meio a região leste da cidade. Manifestantes ocuparam a obra da Prefeitura de Fortaleza – que é parte do pacote de obras de mobilidade chamado Transfor – e a impediram de prosseguir. Isto está acontecendo no exato momento em que escrevo esse texto e a polícia retirou os manifestantes à força no dia 08 de agosto último.

Tendo em vista a pouca adesão de novas vias, a não estruturação de vias de grande fluxo e a ausência de planejamento para soluções de mobilidade; o contínuo aumento da frota de veículos instala a saturação das vias da cidade. Especialmente em sua parte mais central, onde a disposição de vias é organizada no chamado “traçado xadrez”, com vias perpendiculares em ângulo reto.

Desse modo, os moradores da cidade já percebem uma transformação significativa quanto à piora do trânsito no dia a dia, especialmente nas horas de grande pico, mas não somente.

4. Fortaleza e a Copa do Mundo

A inclusão de Fortaleza como uma das subsedes da Copa do Mundo de Futebol da FIFA 2014 trouxe um pacote de obras de infraestrutura, capitaneados tanto pelo Governo Estadual quanto pelo Municipal. Contudo, como ocorreu em várias cidades, a despeito da qualidade dos projetos, os mesmos em sua maioria não foram executados. Isto, além de abrir outra janela de discussão – sobre os desafios do planejamento e da execução de políticas públicas no Brasil – traz à tona o inexorável fato de que os problemas continuam. E se agravam.

Parte considerável dos chamados “pacotes de obras da Copa” era voltada para a mobilidade urbana. Tanto no âmbito estadual quanto municipal. Quando anunciaram os projetos das obras como parte do pacto de condutas à realização do evento, em 2009, ambos os níveis de governo impressionaram pela magnitude das referidas obras.

A Prefeitura de Fortaleza (FORTALEZA, 2009) dividiu suas ações em sete eixos, dos quais um seria Transporte Municipal e outro Trânsito²⁶. No primeiro, alargamento de vias circunvizinhas ao Estádio do Castelão, palco dos

²⁶ Os outros cinco eixos eram: Estádio, Meio Ambiente e Saneamento Básico, Segurança, Saúde e Turismo.

jogos²⁷; e a criação de eixos de ligação para facilitar o escoamento de veículos de um lado ao outro da cidade.

No entanto, até 2013, este segundo item não foi executado e o primeiro, alargamento das vias, só contemplou na realidade uma única via: a Avenida Alberto Craveiro, que ficou famosa como palco das manifestações e confrontos com a polícia na época da Copa das Confederações; embora sequer as obras tenham ficado prontas há tempo²⁸.

O eixo Transporte Municipal incluía também a implementação da segunda etapa do projeto chamado Transfor, que visa à estruturação de corredores de circulação de ônibus do transporte público, interligando os Terminais de Integração²⁹.

Na prática, a maior parte do Transfor, ao custo de R\$ 400 milhões, consistiu na qualificação das vias: novo asfalto, padronização de calçadas, nova sinalização. Foi construído um túnel entre duas vias de grande circulação (Av. Bezerra de Menezes e Av. Humberto Monte) e outro ainda está em obras (Av. Paulino Rocha e Alberto Craveiro), mas outros túneis e viadutos previstos não foram executados.

Dentre as obras para o corredor de ônibus entre os Terminais de Integração se inclui o polêmico viaduto entre as avenidas Antonio Sales e Engenheiro Santana Júnior; além do BRS já instalado na Avenida Bezerra de Menezes e no Centro da cidade.

²⁷ O projeto previa as seguintes vias: Osório de Paiva, Mal. Bittencout, Paulino Rocha (incluindo sua ampliação), Dedé Brasil e Alberto Craveiro (vide FORTALEZA, 2009).

²⁸ A Copa das Confederações é um tipo de evento prévio e teste à Copa do Mundo da FIFA. Envolve alguns dos principais times de cada continente em um torneio menor. Em Fortaleza, a Copa das Confederações transcorreu com jogos de Brasil, Espanha, Itália e outras seleções, entre 15 e 30 de junho de 2013. Assim como em outras cidades sedes, os jogos foram marcados por uma onda de protestos organizados a partir das redes sociais virtuais, tendo vários temas, como corrupção; discordância com a realização dos jogos na cidade; ou as maneiras como as obras foram realizadas.

²⁹ Os Terminais de Integração são minirodoviárias destinadas à conexão entre linhas municipais, nas quais o usuário pode transferir-se de linha sem pagar outra passagem. Existem os seguintes Terminais em Fortaleza: Parangaba, Papicu, Antonio Bezerra, Conjunto Ceará, Siqueira e Messejana, estrategicamente espalhados geograficamente.

Já o eixo Trânsito contemplava a aquisição de equipamentos e viaturas das agências municipais de controle do tráfico, como AMC e Transfor, o que foi realizado.

Os projetos do Governo do Estado (CEARÁ, 2009) envolviam obras de aporte muito maior, inclusive, no âmbito da mobilidade. O pacote previa melhoria no acesso às praias dos litorais leste e oeste, já que estas abrigam hotéis e *resorts* que irão hospedar os espectadores endinheirados da Copa 2014. Também entrou no pacote a construção de aeroportos fora da capital cearense, para levar os turistas diretamente às praias mais distantes³⁰.

O Governo do Ceará também aproveitou o aporte de recursos da Copa do Mundo para executar outras obras de infraestrutura vitais ao estado, como a ligação entre o 4º Anel Viário e o Porto do Mucuripe, por exemplo³¹.

Além da ampliação de vias estaduais dentro da capital, destaque à instalação do Metrofor, o Metrô de Fortaleza. A instalação deste é um dos pontos mais sensíveis de todo o projeto, já que envolve não somente uma grande obra de intervenção, mas traz uma série de problematizadores, como a remoção de famílias.

Este artigo irá lançar agora algumas reflexões mais específicas sobre dois desses projetos para a Copa 2014: o metrô de Fortaleza e o BRS, responsabilidades do Governo do Estado e da Prefeitura, respectivamente.

³⁰ Dentre as praias privilegiadas com novas estradas ou vias requalificadas estão Cumbuco (litoral oeste) na cidade de Caucaia; e Iguape (litoral leste), no município de Aquiraz. Dentre os aeroportos regionais construídos estão o de Aracati (para servir à praia de Canoa Quebrada) e o de Jijoca (para servir à Praia de Jericoacoara).

³¹ O 4º Anel Viário foi criado nos anos 1970 como uma sequência de vias que se conectam circularmente por meio dos quatro principais acessos a Fortaleza: BR-116, 020 E 222 e a CE-040. Para que o mesmo atinja o Porto do Mucuripe seria preciso criar uma ligação ainda inexistente entre a CE-040 e a Ponte da Sabiaguaba sobre o rio Cocó. A ponte foi construída recentemente pelo Governo do Estado, mas a via de ligação com o 4º Anel Viário ainda não existe.

4.1 O Metrofor: Mobilidade, planejamento e impacto social

Apesar do crescente populacional acentuado nas últimas décadas, Fortaleza demorou bastante para formular um plano de um metrô que facilitasse a mobilidade urbana. A execução do Metrô de Fortaleza, o Metrofor, só iniciou-se em 1998, com um projeto de quatro linhas³².

O projeto completo corresponde a 69 km de ferrovias (subterrâneas, elevadas e em superfície, a depender do caso e do trecho) a um custo de R\$ 588 milhões. Tendo em vista que o metrô de São Paulo é o maior do Brasil e possui atualmente 74 km de extensão (O ATRASO..., 2013), o Metrofor até que impressiona por seus números. Todavia, ainda assim tem grandes problemas logísticos.

O eixo central da obra inteira é a Linha Sul, uma via de 24 km interligando o Centro de Fortaleza à Vila das Flores, em Pacatuba, na Região Metropolitana. A Linha Oeste parte da mesma origem com destino a cidade de Caucaia.

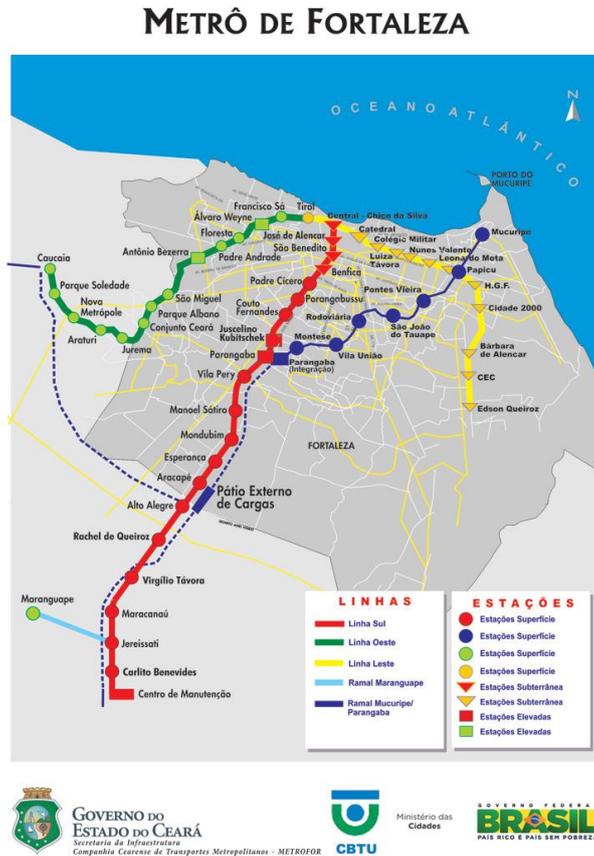
Haverá, por fim, a Linha Leste, que só terá suas obras iniciadas após 2014 e terá 14 km entre o Centro de Fortaleza e as proximidades do Fórum Clóvis Beviláqua, na Av. Washington Soares.

De modo complementar aos metrôs (que terão trechos subterrâneos e outros em elevados e superfície), tem-se o Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), um trem elétrico de superfície que fará a ligação entre o Porto do Mucuripe e a Estação da Parangaba do Metrofor, perfazendo 12 km.

³² Segundo o próprio site oficial do Metrofor (CEARÁ, 2012), o primeiro consórcio para a execução do Trem Metropolitano de Fortaleza se iniciou em 1987, mas apesar do aditivo de tempo ter sido revogado três vezes, encerrou-se em 1997 sem executar nada. Naquele mesmo ano formou-se o consórcio atual, uma empresa mista, com participação majoritária do Governo do Estado. As obras civis começaram em 1998, mas uma série de atrasos tornou-a praticamente paralisada até 2004. O impulso maior das obras só veio a partir de 2006, coincidindo com o início do governo de Cid Ferreira Gomes.

Figura 07:

Mapa Oficial do Metrofor



Fonte: Disponível em Ceará (2013).

A primeira a ser executada foi a Linha Sul, que liga Fortaleza à parte sudoeste da RMF. Contudo, o projeto original foi paralisado após dois anos e as obras se arrastaram lentamente por mais algum tempo. Em 2006, o Governo do Estado do Ceará assumiu a obra e, desde então, acelerou sua implantação. Atualmente, a Linha Sul encontra-se funcionando parcialmente, em testes.

Quando observado à distância, o Metrofor apresenta vários problemas, exibindo por vezes a falta de planejamento ou ousadia de obras públicas no

Brasil. Por um lado, o que o projeto original do metrô faz é simplesmente se aproveitar da linha férrea já existente na cidade e adaptá-la ao novo uso.

Das quatro linhas descritas, a única adesão real é a Linha Leste que, por sinal, será a última a ser construída e é a mais difícil em termos de engenharia, já que será inteiramente subterrânea.

A via férrea que dará origem ao VLT é simplesmente aquela usada para cargas do Porto do Mucuripe, interligada à antiga malha ferroviária do Ceará.

As linhas Sul e Oeste correspondem às antigas estradas de ferro do Ceará, criadas a partir do fim do século XIX e, em seu apogeu, interligou a capital às regiões de Baturité, Sobral, Crateús e Crato, perfazendo boa parte do território do estado. Inclusive, grande parte da linha Sul é exatamente a primeira estrada de ferro do Ceará, inaugurada em 1876. (FARIAS, 2013).

O Estado optou pelo caminho mais fácil: aproveitou a estrada de ferro já existente para lançar as bases do metrô. Isso é um erro histórico. Afinal, quando foi criada, o contexto sócio-econômico era outro completamente distinto³³.

Não se discute a importância do Metrofor tal qual está sendo instalado, tendo em vista que a Linha Sul pode favorecer a circulação pelo Distrito Industrial que expande de Maracanaú até Pacatuba. No entanto, ao ficar preso às linhas já pré-existentes o sistema deixou de contemplar outras regiões vitais da cidade, bem uma organização mesma das linhas de modo que houvesse maior equilíbrio e racionalidade.

Além disso, poderia ter havido um estudo que levasse em conta quais são os fluxos mais representativos dentro dos deslocamentos da população em geral e orientar as linhas neste sentido.

³³ A primeira estrada de ferro do Ceará foi inaugurada em 1876 ligando Fortaleza à cidade de Baturité, que despontava como produtora de café, produto complementar da balança econômica do estado na época. Posteriormente, a linha foi ampliada ao norte, oeste e sul do Ceará.

À primeira vista, o desenho das linhas do Metrofor deixa escapar algumas reflexões quando se pensa a cidade criticamente. Em primeiro lugar, salta aos olhos a ausência de qualquer linha ou trecho contemplando toda a região sul de Fortaleza. Isto é importante porque a SER VI ocupa 42% do território do município e possui uma população de 600 mi pessoas (FORTALEZA, 2013), o que corresponde a $\frac{1}{4}$ da população da cidade.

Mais grave é constatar que os documentos referentes a projetos futuros do Metrofor (CEARÁ, 2013) incluem somente as quatro linhas já previstas no fim dos anos 1990. Desse modo, não há – pelo menos de modo publicizado – um plano para expandir o projeto atual até a região mais populosa de Fortaleza.

Esta região terá, então, que continuar a usar o sistema de ônibus e, por meio dele, acessar as pontas das linhas do metrô.

Outro ponto quase anedótico quando se pensa o Metrofor é a fácil constatação de que nenhuma das linhas atinge a Arena Castelão, o principal estádio esportivo do estado e palco dos jogos tanto da já realizada Copa das Confederações quanto da futura Copa do Mundo FIFA de Futebol.

O VLT atinge o Aeroporto Internacional Pinto Martins e, por isso, passará a meros 7 km do Castelão. Ainda não ficou claro nos projetos (ou nos discursos) do Governo do Estado como se dará o “acesso” ao estádio por meio do VLT tendo em vista a distância.

O curioso é que infográficos divulgados pelo próprio Governo do Estado na imprensa impressa cearense chegaram a ilustrar uma extensão do VLT até o estádio, como é possível ver na *Figura 08*. Entretanto, referências posteriores e os mapas oficiais das linhas não mais apresentam este detalhe.

Figura 08:

VLТ com extensão à Arena Castelão



Fonte: Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=678144&page=10>.

A Figura 08 traz um antigo projeto, datado de 2007, da extensão Aeroporto-Castelão que seria realizada por meio de um elevado³⁴. Contudo, o Mapa Oficial do Metrofor presente no site do Governo do Estado (CEARÁ, 2013) na Figura 07 não exibe mais o trecho.

Pensando em planejamento de políticas públicas, não se pode deixar de considerar que, independentemente da Copa do Mundo, o Castelão é um estádio muito usado e palco dos confrontos esportivos entre os principais times do Campeonato Estadual de Futebol. É no mínimo inusitado que nenhum dos projetos do metrô de Fortaleza tenha atentado ao fato.

³⁴ O acesso direto ao Castelão pelo trem também é citado em uma reportagem do jornal O Povo (METRÔ..., 2009).

Por fim, este termina sendo outro exemplo de como o uso de malha ferroviária pré-existente limita os alcances do projeto final.

A construção do VLT também enfrenta uma série de problemas sociais, envolvendo particularmente a remoção de famílias de suas casas à beira dos trilhos pré-existentes para a ampliação destes. Este tema não será aprofundado aqui, mas fica o registro de como obras de infraestrutura na cidade precisam levar em consideração cuidadosa a população da mesma.

Por causa disso, a obra do VLT, atualmente em execução, sofre de grande impacto negativo na população em geral.

Em outros quesitos, a obra do VLT também exibe a dificuldade na execução das obras por parte do poder público e as conseqüências da falta de planejamento. Afinal, a Via Expressa, que acompanha boa parte do trajeto do VLT, foi inaugurada em 2004, numa época em que o projeto do Metrofor como um todo já estava em execução. As intervenções da Via Expressa, no entanto, não estão em conformidade com o trem elétrico e os viadutos ferroviários construídos há dez anos estão sendo destruídos e refeitos.

Como se isso não fosse o bastante, pelo fato da obra original da Via Expressa não ter realizado os túneis previstos para o cruzamento com grandes vias (notadamente as avenidas Santos Dummont e Pe. Antonio Tomaz), os túneis têm que ser executados agora pelas obras do VLT, num acordo entre o Governo do Estado (responsável pelo trem) e a Prefeitura de Fortaleza (responsável pelos túneis para veículos).

4.2 O BRS de Fortaleza

Além das linhas de metrô, outra medida bastante vinculada à discussão sobre mobilidade nas grandes cidades é o reaparelhamento das linhas de ônibus. Dois modelos desse tipo se destacam: os corredores preferenciais e exclusivos de ônibus.

O BRT (*bus rapid transit*) é o modelo de corredores exclusivos para a circulação de ônibus, o que garante maior rapidez do serviço e, portanto, diminui o tempo de deslocamento da população. Não raro, as vias são construídas à parte das vias tradicionais, ou com muretas que as separem, de modo a garantir que apenas transportes coletivos transitem nos corredores. Algumas cidades brasileiras têm corredores exclusivos, notadamente Curitiba e São Paulo.

O grande desafio do BRT é o nível de intervenção estrutural necessário para instalá-lo. Ou seja, como garantir que o veículo coletivo tenha sempre a preferencial em cruzamentos de vias? Isso envolve o desenvolvimento de tecnologias específicas (temporizadores nos semáforos ou sinalizações eletrônicas que os paralitem na aproximação de um ônibus) ou obras físicas de maior envergadura, como viadutos, elevados e túneis.

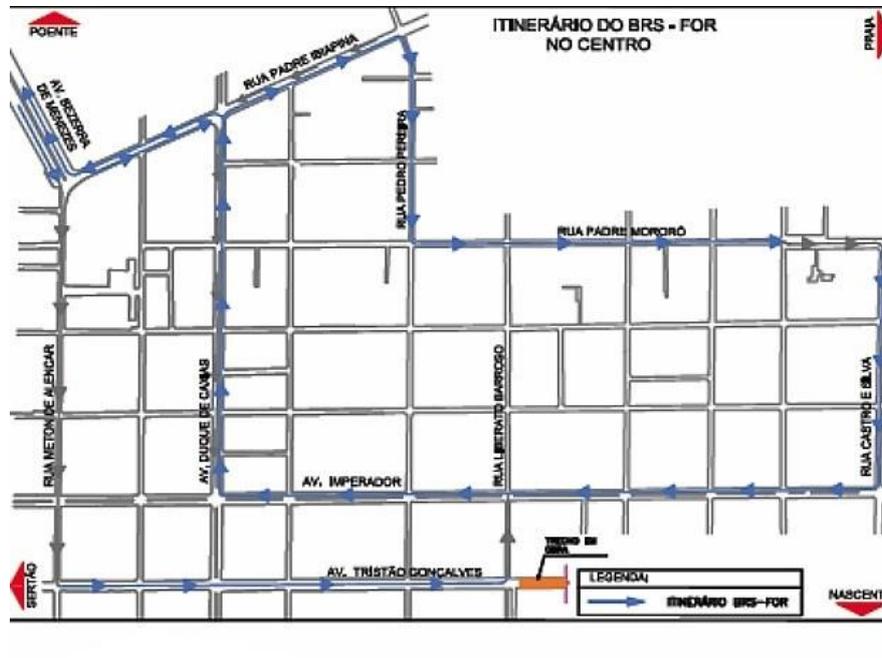
A alternativa mais barata – e por vezes muito menos eficaz – é o BRS (*bus rapid service*), na qual se organizam corredores preferenciais para a circulação de ônibus ou outros transportes coletivos, como táxis, por exemplo. Neste caso, quase sempre são apenas pintadas faixas azuis nas vias para garantir o tráfego preferencial a esse tipo de veículo, embora automóveis particulares possam transitar em tais faixas para fazer conversões ou estacionamentos.

Portanto, juntamente ao BRS vem um processo de conscientização da população em geral para deixar aquelas faixas livres para o bem do transporte público, assim como, um aparelho de fiscalização e punição dos eventuais infratores. Algumas cidades brasileiras também adotaram aos corredores preferenciais, como Rio de Janeiro e Fortaleza.

Em Fortaleza, o BRS é parte do pacote do Transfor e foi oficialmente instalado em agosto de 2012 pela Prefeitura. O sistema criou uma malha de vias interligadas por meio das faixas azuis na área mais central da cidade, começando pela Avenida Bezerra de Menezes e adentrando no Centro.

Figura 09:

BRS de Fortaleza



Fonte: Banco de Dados do jornal O Povo.

O plano é que o BRS se estenda a outros trechos da cidade, interligando os Terminais de Integração de ônibus.

O acompanhamento da instalação dos BRS em Fortaleza, realizado pelo pesquisador, mostrou uma série de falhas na instalação deste em particular, o desrespeito da população em cumpri-lo e, como se não fosse o bastante, a ausência de fiscalização e punição por parte dos órgãos competentes.

Dessa forma, o impacto real da instalação do BRS em Fortaleza é questionável, apesar de a Prefeitura Municipal garantir que houve um aumento da velocidade média dos ônibus de 12 km/h para 25 km/h (vide BRS..., 2013). Curiosamente, essa não parece ser a opinião da população, que reclama da intervenção desde sua implantação (*idem*; e MOTORISTAS..., 2013).

Todavia, experimentar o BRS instalado de Fortaleza é perceber algumas anomalias. O trecho entregue, por exemplo, localiza-se à direita da via,

exclusivamente porque os ônibus da cidade não têm portas à esquerda. O discurso oficial da Prefeitura, via Transfor (BRS..., 2013), afirma que o projeto original posicionava o BRS à esquerda, com paradas de ônibus no canteiro central da via, mas não foi executado assim.

A gestão municipal atual culpabiliza a anterior pelo que chama de “solução intermediária” (BRS..., 2013) e afirma que irá cumprir o projeto original em prazo indefinido.

No entanto, mesmo que isso venha a ocorrer, será mais um caso de gestões sucessivas desfazendo obras anteriores para realizar novas no lugar, o que novamente denota ausência e planejamento e/ou incapacidade de executar o que está previsto e planejado, como parece ser o caso.

5. Considerações Finais

A experiência de observar as recentes obras de mobilidade urbana em Fortaleza em meio ao contexto de pacotes para a Copa do Mundo 2014 demonstra pistas expressivas de como o Estado brasileiro tem dificuldade em lidar com planejamento e execução.

Os vários casos apresentados – Metrofor e BRS em destaque – demonstram como

Referências

ARAÚJO, Ana Ma. M. **Fortaleza, metrópole regional**: trabalho, moradia e acumulação. Fortaleza: EdUECE, 2010.

BERNAL, Cleide. A metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana. Fortaleza: Editora UFC/ Banco do Nordeste, 2004.

BRASIL. Governo Federal do Brasil. **Meios de Transporte**: Metrô. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/sobre/turismo/meio-de-transporte/metro>> Acesso em jul 2013.

CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L.; SPOSITO, Ma. Encarnação B. (orgs). **A produção do espaço urbano**: agentes, processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

CEARÁ. Governo do Estado do Ceará. **Metrofor**. Recursos Financeiros. Disponível em <<http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/diario-da-obra/recursos-financeiros>> Acesso em jul 2013.

FREITAG, Barbara. **Teorias da Cidade**. 4 ed. Campinas: Papyrus, 2010.

IBGE. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Atlas do Censo Demográfico 2010**. Meio eletrônico. Disponível em <<http://censo2010.ibge.gov.br/apps/atlas/>> Acesso em jul 2013.

_____. **Estimativas da População 2011**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat>> Acesso em abril 2011.

_____. **Cidades@2012**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/index.php>> Acesso em jul 2013.

LIRA NETO. **O Poder e a Peste**: a vida de Rodolfo Teófilo. 2 ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 2001.

MENEZES, Luis B. A. de. Memória sobre a capitania independente do Ceará Grande. In: **DOCUMENTAÇÃO Primordial sobre a capitania autônoma do Ceará** (fac-sim). Fortaleza: Fundação Waldemar de Alcântara, 1997.

SOUZA, Amaury de.; LAMOUNIER, Bolívar. **A classe média brasileira**: ambições, valores e projetos de sociedade. Rio de Janeiro: Elsevier; Brasília: CNI, 2010.

SOUZA, Marcelo L. de. **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. 4 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

BRASIL sobe para 4º no ranking mundial de venda de carros. Portal G1. 01/07/2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/07/brasil-sobe-para-4-no-ranking-mundial-de-venda-de-carros.html>> Acesso em jul 2013.

BRS ainda é alvo de reclamações. Jornal O Povo On-Line. Fortaleza. 03/03/2013. Disponível em <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/fortaleza/2013/03/02/noticiasjornalfortaleza,3015445/brs-ainda-e-alvo-de-reclamacoes.shtml>> Acesso em jul 2013.

CAPITAL terá frota acima de 1 milhão neste mês. Jornal Diário do Nordeste On-Line. Veículos. 04/06/2013. Disponível em <<http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=1275258>> Acesso em jul 2013.

CEARÁ lidera crescimento econômico no NE. Jornal O Povo On-Line. Atividade Econômica. Disponível <<http://www.opovo.com.br/app/opovo/economia/2013/06/08/noticiasjornaleconomia,3070877/ceara-lidera-crescimento-economico-no-ne.shtml>> Acesso em ago 2013.

COM INVESTIMENTOS de US\$ 50 bi, Nordeste vira rota de grandes empresas. Portal UOL: Economia. Disponível em <<http://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2013/02/19/com-investimentos-de-mais-de-r-100-bi-nordeste-vira-rota-de-grandes-empresas.htm>> Acesso em ago 2013.

IAB questiona obras do Cocó e a falta de planejamento urbano, em Fortaleza. Portal G1: CE. 09/08/2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2013/08/iab-questiona-obras-do-coco-e-falta-de-planejamento-urbano-em-fortaleza.html>> Acesso em ago 2013.

METRÔ para o Castelão. Jornal O Povo On-Line. Fortaleza. 26/08/2009. Disponível em <<http://www.opovo.com.br/www/opovo/fortaleza/904470.html>> Acesso em ago 2009.

MOTORISTAS e usuários de coletivos reclamam do BRS em Fortaleza. Portal G1: CE. 04/07/2013. Disponível em

<<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2013/07/motoristas-e-usuarios-de-coletivos-reclamam-do-brs-em-fortaleza.html>> Acesso em jul 2013.

O ATRASO do Brasil em metrô em 9 mapas. Revista Exame. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/o-atraso-do-brasil-em-metro-em-9-mapas>>

RS: metrô é “única forma racional” de transporte público, diz Dilma. Terra, Cidades. Disponível em <<http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/rs-metro-e-unica-forma-racional-de-transporte-publico-diz-dilma,1c3d7427ffefd310VgnVCM20000099cceb0aRCRD.html>> Acesso em jul 2013.