

**As Políticas de
Habitabilidade em
Fortaleza:** breves relatos
dos diferenciais das gestões
de Juraci Magalhães e
Luizianne Lins

Autores:

José Diógenes **Herannd Saldanha** -
Mestre em
Planejamento em
Políticas Públicas

Marinina Gruska
Benevides – Doutora
em Sociologia –
Universidade Federal
do Ceará - UFC

Resumo

O presente artigo científico tem como objetivo geral descrever as políticas públicas de habitabilidade da cidade de Fortaleza à luz do Plano Diretor, nas gestões de Juraci Magalhães (2001 a 2004) e Luizianne Lins, (2005 a 2012). A análise do traçado da habitabilidade urbana, o crescimento populacional da capital cearense, o aumento desordenado das favelas e das áreas de risco ambientais e sociais, a concentração de serviços públicos nas últimas décadas foram os objetivos específicos deste trabalho. O problema visualizado no presente artigo científico foi à abstração espaciais das intenções de habitabilidade em Fortaleza com a concretização das políticas públicas nas gestões de cada prefeito. Os resultados apresentados são em grande parte, fruto das pesquisas bibliográficas, leis, decretos e atos municipais relativos às políticas públicas de habitação de Fortaleza. Foram, ainda, realizadas várias entrevistas com técnicos do governo municipal, com especialistas em habitabilidade e historiadores locais. Visitas frequentes às bibliotecas dos Jornais Diário do Nordeste e O Povo permitiram o acesso fácil a matérias publicadas sobre as intervenções do poder público municipal na cidade. Enfim, são formuladas as principais conclusões deste estudo que podem ser visualizadas pelo aumento da participação popular no planejamento de políticas públicas de habitabilidade e na conservação da qualidade de vida no meio ambiente urbano, sobretudo nas áreas onde habita a população economicamente desfavorecida.

Palavras-chaves: Gestões Juraci Magalhães e Luizianne Lins. Políticas públicas de habitação. Habitabilidade. Sustentabilidade ambiental. Direito ambiental.

Abstract

This work has as main objective to describe the public housing policy in Fortaleza with emphasis on the question of habitability in the light of the metropolis for a management plan, analyzing environmental public policies with the use and occupation of urban land, the efforts of Mayor Luizianne Lins, from 2005 to 2012. The analysis off the trace of the urban livability, the population growth of the city of Ceará, the uncontrolled increase of slums and risk areas, the concentration of public services in recent decades were the specific objectives of this work. The problem viewed in this dissertation was to abstract thee intensions of habitability in Fortaleza with the implementation of these policies in the administrations of Mayor Luizianne Lins and comparison with the Mayor Juraci Magalhães. The results presented area largely shaped bibliographical record laws, decrees and acts relating to municipal housing policies of Fortaleza. Were also conducted interviews with various technicians from the city government, with experts in housing and local historians. Often visits to libraries of newspapers Diário do Nordeste and O Povo that allowed easy access to material published on the operations of the city government in the city. Anyway, are formed the main conclusions of this study in general can be viewed by increased popular participation in the planning of public housing policy and preservation of quality of life in the urban environment, especially in areas where the population inhabits economically disadvantaged.

Keywords: Management Luizianne Lins. Housing public policy. Habitability. Environmental sustainability. Environmental law.

Introdução

O presente estudo descreve a política pública de habitação da cidade de Fortaleza com destaque na questão da habitabilidade da urbe à luz do Plano Diretor Participativo, das políticas públicas ambientais e de uso e ocupação do solo urbano, equiparando as gestões de Juraci Magalhães e Luizianne Lins, ou seja, do ano de 2001 ao ano de 2012.

Considerando que a falta de infraestrutura urbana prejudica a sadia qualidade de vida e a dignidade humana de vários cidadãos fortalezenses e que as intervenções públicas são historicamente marcadas por prejuízos ao meio ambiente, as gestões de cada prefeito foram analisadas por referências aos princípios dispostos na Constituição Federal de 1988, nas determinações do Estatuto da Cidade, nas leis de Uso e Ocupação do Solo e no Plano Diretor.

Para a realização deste trabalho acadêmico, foram feitas pesquisas bibliográficas, as quais contemplaram o estudo das leis, decretos e atos municipais relativos às políticas públicas de habitação de Fortaleza. Foram, ainda, realizadas várias entrevistas; encontros informais com o Diretor do Museu da Imagem e do Som do Ceará, Sr. Miguel Ângelo de Azevedo, mais conhecido como Nirez, com objetivo de visualizar as mudanças espaciais e compreender a história da ocupação e uso do solo da cidade de Fortaleza; enviados ofícios aos órgãos municipais de Fortaleza para responderem às indagações suscitadas neste projeto e remeterem relatórios contendo dados da gestão municipal do período demarcado no estudo e da gestão que o antecedeu.

Igualmente foram vislumbradas perguntas aos técnicos da Biblioteca da Procuradoria Geral do Município – BPGM, da Secretaria Executiva Regional I – SER I, da Secretaria Executiva Regional II – SER II, da Secretaria Executiva Regional III – SER III, da Secretaria Executiva Regional IV – SER IV, da Secretaria Executiva Regional V – SER V, da Secretaria Executiva Regional VI – SER VI, da Secretaria de Turismo do Município de Fortaleza – SETFOR, da Secretaria de Cultura de Fortaleza – SECULTFOR, da Secretaria de Infraestrutura – SEINF, da Secretaria de Meio Ambiente e Controle Urbano – SEMAM, da

Companhia de Água e Esgoto do Ceará – CAGECE, com o objetivo de compreender as permanências e/ou rupturas na forma do planejamento do uso e da ocupação do solo, em termos da habitabilidade de Fortaleza.

Visitas às bibliotecas dos Jornais Diário do Nordeste e O Povo permitiram o acesso fácil a matérias publicadas sobre as intervenções do poder público municipal na cidade.

No segundo capítulo do presente estudo problemas de sustentabilidade ambiental da cidade são focados como um grande desafio deste século, sobretudo considerando a necessidade de conciliar o desenvolvimento econômico. Com a moradia digna, que não gera risco ambiental nem social. A fundamentação constitucional das políticas públicas de habitação, o dever da gestão municipal na preservação do meio ambiente e os princípios normalizadores da ocupação e uso da terra e a função social da cidade são enfocadas.

No terceiro capítulo, são contextualizadas as reivindicações populares e de classes exigem uma reforma urbana urgente, requerem que o espaço da urbe seja socialmente democrático e que tenha um planejamento urbano participativo, trazendo aos diálogos políticos o pensamento da reformulação legal e da redistribuição e requalificação do espaço da urbe e do direito à propriedade com ênfase central de suas intenções no apelo à questão social e da participação popular. São também contextualizados os avanços da participação popular na cidade de Fortaleza, os entraves desse avanço e as dificuldades que envolveram a feitura do Plano Diretor Participativo de 2009.

O quarto capítulo analisa o planejamento urbano de Fortaleza nas gestões de Luizianne Lins, (2005 a 2008 e 2009 a 2012) com ênfase na descrição das ações e nas comparações destas com as do seu antecessor, Juraci Magalhães, para dizer das rupturas provocadas por Luizianne Lins, em termos de habitabilidade, o que trouxe novos valores para a política pública habitacional.

Por fim, são elaboradas as principais conclusões deste estudo que podem ser expressas pelos avanços da participação popular no planejamento de políticas

públicas de habitação e na defesa da qualidade de vida no meio ambiente urbano, sobretudo nas áreas onde habita a população economicamente desfavorecida.

2 Sustentabilidade Ambiental e o Meio Ambiente da Cidade

O grande desafio deste século é a manutenção do meio ambiente natural e equilibrado, capaz de suprir as necessidades básicas e vitais de todos os seres vivos do planeta, sem prejudicar ou reduzir o desenvolvimento econômico. A moradia digna, que não gera risco ambiental nem social, é uma das primeiras necessidades básicas da modernidade.

Os vínculos entre degradação ambiental e cidade têm dado origem a uma gama de posicionamentos, dentre os quais se destacam aqueles que sustentam que o avanço da urbanização implica uma ameaça à sobrevivência humana, porque corrobora a destruição dos recursos finitos do planeta; e aqueles que defendem o encontro de soluções, mediante aprimoramento tecnológico, capazes de expandir a capacidade de nosso planeta suportar essa degradação. (BENEVIDES. 2009, p.121)

Há quem entenda que se forem utilizados somente 2% do PIB Global, haverá a eliminação da precariedade na desigualdade econômica. Em conjunto com esta meta, as nações devem também controlar o crescimento demográfico populacional e fortalecer a sustentabilidade ambiental.

Silva (1995), por exemplo, esboça que o século XX é conhecido pela quase ausência ou pela grande fragilidade das políticas habitacionais e urbanas para os setores das sociedades mais pobres, ligadas a uma exacerbada exploração da força de trabalho que evitava o obreiro de ter acesso à habitação através do mercado imobiliário.

Em 1970, o Brasil teve um amplo desenvolvimento econômico e teve como plano de governo o estímulo da indústria brasileira. Na época, o governo afirmou ser contra o controle da poluição do meio ambiente por perceber que este comando governamental embarçaria a economia nacional, sendo um “entrave ao progresso” (VINHA, 2003, p.173).

Não obstante ao estudo do “entrave ao progresso” (VINHA, 2003, p.173) com “vale da morte” (ELLIOTT, 1994, p. 96,), é saudoso analisar a cidade de Fortaleza, com foco no objeto da presente projeto aça dêmico, para tanto faz necessário perceber o desenvolvimento global e nacional para se perceber o crescimento da capital cearense.

Por vários anos, a elite global e nacional, bem como a fortalezense confiavam na competência da técnica industrial e da ciência para determinar todos os problemas da cidade. O progresso econômico iria produzir o mais perfeito bem e cada vez melhor. Agora compreendemos que não é deste modo. Este milênio que chegou está demonstrando a incerteza do futuro.

É notório que a cada ano a humanidade cresce assim como o seu consumo, entende-se que a fauna e a flora não se regeneram tão rápido quando a necessidade humana é de se notar que, nesta compreensão, o meio ambiente natural sofre e que há de se pulverizar este pensamento com o da precariedade urbanística ambiental. Contudo, deve-se compreender que as políticas de governos devem focar a necessidade humana às gestões públicas de convivência mútua entre os seres humanos com o meio ambiente natural e artificial.

3 A Moradia como uma Questão de Dignidade

Quando se fala em reforma urbana e em pressões populares, uma das primeiras questões que emergem diz respeito à política pública de habitação – PPH que atendam aos interesses de proteção da dignidade da maioria da população brasileira em situação de vulnerabilidade social. A inércia governamental em ofertar habitações para famílias de baixa renda não se restringe somente à entrega de casas. A falta de saneamento básico, coleta de lixo seletiva, transporte coletivo e pavimentação das ruas são também considerados como necessidades urbanas, corolário a PPH. O direito à cidade começa com a moradia digna.

A falta de uma moradia com infraestrutura de base é uma questão da inércia de política pública de habitação que pode ser considerada, nos dias de hoje, um dos principais problemas sociais urbanos do Brasil (MUKAI. 2010). Em um

cenário que arquiteta o problema da moradia interligada ao prisma do direito à cidade sustentável e a dignidade humana, como prevê a CF/88 e o Estatuto da Cidade (SILVA. 2004), é possível compreender as reivindicações por melhorias de vida na urbe que surgem sob vários vieses: buscam-se respostas para as faltas de ruas acessíveis com infraestruturas básicas e de habitações multifamiliares para famílias de baixa renda, são fatores primordiais que devem ser levados em conta pela gestão municipal quando for aplicar as PPH da urbe.

A atenção para ruas inacabadas, sem saneamento básico, coleta de lixo e rede de esgoto prejudica o desenvolvimento da cidade. O aumento da população sem moradia digna que eleva o crescimento de áreas de risco e surgimento de favelas é outro grande fator que eleva o risco a inércia ao direito à urbe.

O Brasil tinha 11,42 milhões de pessoas morando em favelas, palafitas ou outros assentamentos irregulares em 2010. O número corresponde a 6% da população do País, revela o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na publicação *Aglomerados Subnormais*, baseada em dados do último Censo. Só a Região Metropolitana de São Paulo, com 2,16 milhões de pessoas vivendo em favelas, responde sozinha por 18,9% de toda a população em submoradias.

A comparação com levantamento realizado há 20 anos indica que quase dobrou a proporção de brasileiros que moram nessas áreas, com precariedade de serviços públicos essenciais ou urbanização fora dos padrões. (...)

(WERNECK, Felipe. LEAL, Luciana Nunes. *O Estado de São Paulo*, Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 2011. 2013)

Se for considerado o levantamento feito pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE entre o ano de 1991 a 2010, o Brasil teve um aumento expressivo no número de moradias inadequadas, chegou a quase duplicar o número de habitações irregulares.

No governo Itamar Franco, de 1992 até 1994, a PPH obteve alterações bastante consideráveis, sendo inclusa a participação popular como forma de fiscalização e controle do erário público que se destinava à PPH. Criaram-se os Programas Habitar Brasil e Morar Município, que tinham como principais ações o

empréstimo de recursos para as famílias com renda de até três salários mínimos para a compra do primeiro imóvel.

Nos governos de Fernando Henrique Cardoso – FHC, de 1995 a 1998 e de 1999 a 2002, tiveram um grande avanço para a Política Pública de Habitação brasileira com a aprovação da Lei Federal 10.257/2001, “Estatuto das Cidades”, que, em suma, tem o objetivo de fornecer sustentáculo jurídico sólido às táticas e aos métodos de planejamento urbano, para garantir a função social da propriedade, o planejamento participativo nas políticas urbanas, o acesso universal à urbe e o direito humano à moradia digna.

Nos governos do Presidente Lula, de 2003 a 2006 e de 2007 a 2010, as Políticas de Desenvolvimentos Urbanas – PDU tiveram um tratamento diferenciado dos gestores que o antecederam. O governo criou o Ministério das Cidades (MCidades) em 2003, da qual era uma reivindicação de movimentos populares de articulação da reforma urbana. O MCidades passou a gerir as políticas públicas de habitação, saneamento ambiental, transporte público e trânsito. Ao corroborar com a unificação das PDU, o governo criou também os Programas de Aceleração do Crescimento – PAC e o Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV.

De acordo com os dados do Governo Federal, atualizados em 31 de agosto de 2013, o MCidades, por meio do PAC 2, investiu na elaboração do plano de habitação local da Cidade de Fortaleza a cifra de R\$ 749.954,35. Na urbanização de assentamentos precários, como o da bacia do Rio Maranguapinho, o investimento previsto está em R\$ 256.974.556,00. No projeto Vila do Mar está orçado em R\$ 112.377.182,25, e a segunda fase do projeto ficou previsto em R\$ 33.548.659,58. Na bacia do Rio Cocó, o investimento é R\$ 38.742.062,64. Na comunidade do açude João Lopes é R\$ 6.334.607,98. Na comunidade do Dendê é R\$ 77.205.049,10. Na Favela Maravilha é R\$ 32.725.310,55. Na lagoa do Papicu é R\$ 19.472.243,91 e a lagoa do Urubu é R\$ 13.523.977,33.

4 A Habitação e Habitabilidade em Fortaleza (2005 - 2012)

Segundo a Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza – FBFF, o Ceará tem 661 favelas. De modo geral, Fortaleza não é diferente na questão de habitação do resto do Brasil. No entanto, hoje a capital do Ceará, considerada a quarta mais populosa do Brasil, é a segunda com maior concentração de favelas do Nordeste, perde só para Recife. Embora as favelas estejam escondidas na paisagem urbana, pela dificuldade de acesso das vias públicas, há de se notar o seu crescimento volátil, a cada pesquisa divulgada.

Fortaleza tem cerca de 800 mil pessoas em áreas faveladas, um terço da população de 2.383.863 (censo IBGE-2005) habitantes. Reconhece-se que o agravamento da situação é fruto da disparidade social e da concentração de renda, o que obriga um considerável aumento do êxodo rural. Estudos mostram que, por ano, cerca de 140 mil pessoas chegam do interior ou de estados vizinhos para a RMF. (...)

(...)

Em 1985, o governo do Ceará registrava 234 favelas em Fortaleza. Em 1991, já eram 313. Hoje, segundo a Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza, esse número é de 661. O IBGE calcula 177, porque desconsidera os assentamentos com menos de 50 barracos.

(Recife e Fortaleza, campeãs em número de favelas, Jornal Diário do Nordeste, 03.12.2006, Fortaleza. 2013)

O crescimento de favelas em Fortaleza é comparável ao da cidade do Rio de Janeiro em termos percentuais, embora a geografia da capital do Ceará seja predominantemente plana, sem muitas alterações geoespaciais, o que difere do Rio de Janeiro/RJ e de várias outras cidades que surgiram em terrenos elevados e com grandes ondulações, onde os aclives permitem a visualização das favelas.

Fortaleza, por não ter esta particularidade geoespacial, esconde as suas favelas em locais ermos, de difícil acesso ou com ruas com baixa mobilidade urbana. A favela do Dendê¹, por exemplo, está escondida por várias estruturas de

¹ Situada nas margens do Rio Cocó, ao contorno leste da Universidade de Fortaleza – Unifor, do Fórum Clóvis Beviláqua e do lado da Igreja de São de José, próximo do Centro de Eventos do Ceará

concreto e por grandes obras públicas e privadas, situada em uma área de ascensão econômica e imobiliária da cidade, não tendo vias públicas de fácil acesso urbano, prejudicando na locomoção dos cidadãos e no acesso a uma moradia digna.

Em épocas chuvosas, são comuns os alagamentos em várias favelas da cidade, devido à proximidade com o Rio Cocó, que transborda e inunda as moradias construídas às margens do rio, onde dejetos humanos e de animais são despejados, que se misturam com lixos domésticos e adentram nas residências paupérrimas e calamitosas.

Além dos alagamentos, esgotos correm a céu aberto e as instalações sanitárias precárias e sem nenhum tratamento público são inventadas pelos moradores das favelas, o que agrava as condições sanitárias extremamente precárias.

Foto: Favela do Dendê



Fonte: (Disponível em: [HTTP://soparahoje.wordpress.com/2011/02/25/a-historia-do-dende-favela--cearense/](http://soparahoje.wordpress.com/2011/02/25/a-historia-do-dende-favela--cearense/). Acessado em 16.06.2013)

– CEC, Centro de Convenções do Ceará – CCC, múltiplos comércios e serviços, shoppings e faculdades.

A maioria das comunidades carentes em Fortaleza surge na periferia, nas áreas legalmente protegidas, nas margens de rios ou lagos, distantes das principais ruas de acesso. Muitas famílias carentes que habitam as favelas migraram das cidades pequenas do interior do estado, em épocas de secas, para buscarem melhores condições de vida, emprego e alimento. Outras foram expulsas de suas antigas comunidades, em função de processos de especulação imobiliária, como é o caso de vários moradores da Favela do Dendê. Em décadas anteriores, como na de 1970, foram removidas diversas famílias das favelas Verdes Mares, Dom Luiz, Cervejaria Brahma, Cidade 2000, Hospital Geral de Fortaleza – HGF e da Praia do Meireles, para as regiões consideradas periféricas daquela época, em função da ausência de políticas públicas para evitar o êxodo rural e para solução nos problemas de habitabilidade em meio ao crescimento populacional.

(...) Enquanto a população cearense duplicou em 40 anos, a de Fortaleza quadruplicou no mesmo período. Na verdade, enquanto não houver uma distribuição racional de recursos entre a RMF e interior, os serviços vão se concentrar em Fortaleza e a população do interior vai continuar se deslocando para a capital.

(Recife e Fortaleza, capeãs em número de favelas, Jornal Diário do Nordeste, 03.12.2006, Fortaleza. 2013)

Segundo o professor Renato Pequeno, da Universidade Federal do Ceará e coordenador do Núcleo Regional do INCT Observatório das Metrôpoles, em uma análise crítica da dinâmica estrutural e urbanística da cidade de Fortaleza, a capital cearense não tem um processo de planejamento; que todos os governos constroem, realizam obras sem integração com um planejamento macro, sem um processo de projeto urbanístico crítico com a paisagem existente, sem pensar na integração das diversas obras.

Fortaleza não tem história de planejamento urbano. É difícil lembrar de algum Plano Diretor que tenha sido efetivamente implementado e eles são mais uma coisa jurídica, não chegam a sugerir formas, vão dar índices. O Município não montou sua equipe para a elaboração desses planos, foi ficando cada vez com menos capacidade

institucional para realizar seu controle urbano e elaborar seu planejamento. Houve a extinção do Instituto de Planejamento do Município num momento crucial, quando a cidade estava numa explosão imobiliária formal e informal. Fortaleza tem mais de 600 favelas. Não temos uma estrutura de planejamento que pense a cidade no futuro, em quais vão ser as demandas, e consiga encontrar soluções para os problemas que já estão sendo detectados. (Observatório das Metrôpoles. Publicação, 14/12/2012, Fortaleza, 2013)

Um dos grandes entraves para o crescimento harmônico da cidade é a falta ou a não observação das Políticas Públicas de Habitabilidade pelos governantes, isso faz com que a desigualdade social seja crescente. Segundo o censo demográfico de 2010 do IBGE, a capital cearense tem a segunda maior população do Nordeste que vive em favelas e em áreas de habitação irregular.

Quando se fala em problema de habitabilidade, das revoltas sociais e movimentos populares por moradia digna, há quem reduza o problema à necessidade de viabilizar meios para que a população pobre tenha casa própria. Entretanto, a questão habitacional também diz respeito à infraestrutura urbana, questões como: mobilidade urbana, transporte público, acessibilidade urbana, saneamento básico e tratamento de esgoto, são problemas que devem ser enfrentados pelas políticas públicas de habitabilidade de Fortaleza.

Segundo a Secretaria do Tesouro Nacional – STN, a prefeitura Municipal de Fortaleza teve um investimento global em todas as suas políticas na cifra de R\$ 115 milhões em 2006; 170,3 milhões em 2007; 214,2 milhões em 2008; 246,5 milhões em 2009; 324 milhões em 2010 e 334,5 milhões em 2011. Tal ascensão ultrapassa os investimentos de todas as capitais do Nordeste.

4.1 O Déficit Habitacional e a Construção de Moradias Populares em Fortaleza

Apesar dos planos anunciados nas duas gestões da prefeita Luizianne Lins para amenizar o déficit habitacional, como parte das políticas públicas de habitação, a Imprensa local anunciava que a capital cearense era a segunda maior

cidade do Brasil em termos de déficit habitacional, com aumento de 10,84%, ficou atrás apenas do Distrito Federal.

Moradias precárias, habitações em conjunto, obrigação excessiva com aluguel e o adensamento em imóveis locados são fatores que tornam Fortaleza a **segunda** Região Metropolitana do País com maior crescimento no déficit habitacional. Em termos absolutos, a capital cearense apresentou um **aumento de 10,84%** dos anos de 2007 a 2012, segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Em 2007, Fortaleza possuía 108.3 mil habitações com deficiência, e em 2012, o número subiu para 120,1 mil.

Fortaleza segue na contramão da trajetória nacional, em que há tendência geral de queda no índice de falta de moradia.

O avanço da **carência em Fortaleza, em 5 anos**, foi de encontro ao observado em outras Regiões Metropolitanas do País e Estados que mostraram uma tendência geral de queda.

(Déficit habitacional em Fortaleza cresce em 5 anos; índice é o 2º maior do país, Diário do Nordeste. Caderno Cidade, 25.11.2013)

Ao se analisar os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea, em 2007 Fortaleza possuía 108,3 mil habitações com deficiência e em 2012 o número subiu para 120,1 mil. Na Imprensa local, os técnicos do Ipea informavam que, apesar da alta, o déficit habitacional não era sentido de forma intensa na capital do Ceará, pois o aumento de vendas no mercado imobiliário amenizava a carência e os índices negativos diminuíram.

Não faltou quem entendesse que a cidade de Fortaleza poderia ter se desenvolvido economicamente melhor, caso o governo tivesse aparelhado as secretarias, em especial a Semam e a Seinf², para agilizar os serviços de licenciamento ambiental e facilitar as ações dos empreendedores.

Mesmo assim, não tem vida fácil a relação entre os empreendedores e o poder público de Fortaleza. Conforme levantamento recente realizado pelo Sinduscon, cerca de 6

² São as duas secretarias que fiscalizam as obras de construção civil na cidade de Fortaleza.

bilhões de reais em investimentos estão emperrados na cidade por causa da dificuldade para a liberação de obras por parte de órgãos municipais.

(...)

... “Desde a época do ex-prefeito Juraci Magalhães que o órgão responsável pela liberação, a secretaria de Meio Ambiente e Controle Urbano (Semam) enfrenta problemas.” O órgão foi sendo aos poucos desaparelhado, seja pela falta de funcionários, seja pela estrutura de trabalho. O resultado é que não acompanhou a evolução das demandas exigidas pela sociedade. (Revista Fiec. Out.2012 pp. 15/16).

De acordo com dados do Sindicato da Habitação do Ceará – Secovi/CE, de 2012, o mercado imobiliário cearense cresceu 233% na segunda Gestão de Luizianne Lins. Este crescimento fez com que, nos últimos anos da gestão da prefeita, a construção civil empregasse quase 60.000 trabalhadores nos cerca de 650 canteiros de obras espalhados por Fortaleza. No entanto, o aumento no déficit habitacional acompanhou o crescimento intenso de favelas em Fortaleza, o que só não foi maior porque a construção civil executou várias obras de habitação.

Nas últimas duas décadas, diversas pessoas buscaram a capital cearense para morar e trabalhar, o que elevou o índice populacional, o crescimento da falta de moradia digna e a especulação imobiliária. Dados do Governo Municipal demonstram que, de 1980 a 2010, a população de Fortaleza saltou de 1,3 milhão para 2,4 milhões de habitantes, e em 2012 chegou a 2,5 milhões.

A deficiência de moradia em Fortaleza, na última década, não foi ainda maior porque forças políticas, nacional e local mudaram a estrutura legal e física do traçado das atuações públicas para amenizar o déficit habitacional. A Política Pública de Habitabilidade desenvolvida pelo governo Lula trouxe em seu bojo a fundação do Ministério das Cidades – MCidades e a concentração das PPH. Ao seguir a política nacional, a resposta do poder público municipal foi a instituição da Fundação de Desenvolvimento Habitacional de Fortaleza – Habitafor, com estrutura administrativa para gerir as PPH, sendo destinada à redução do déficit habitacional, estimado em mais de oitenta e duas mil moradias no final de 2012. Antes da Habitafor, inexistiu um órgão municipal responsável e específico para

tratar das Políticas Públicas de Habitação local. A responsabilidade ficava para a Companhia de Habitação do Ceará – COHAB, que de fato não exercia sua atividade desde o fim de 2002.

Segundo Alves (2011), a problemática do déficit habitacional em Fortaleza foi, desde 2005, a meta central da Política Habitacional da prefeita Luizianne Lins. Desta forma, a Habitafor buscou atender às famílias de baixa renda que viviam sem moradia digna há décadas, por meio de uma política diferenciada.

Esta política articula a construção de conjuntos e melhorias habitacionais com o diálogo constante com os movimentos sociais e as próprias comunidades beneficiadas, pensando o território e não mais somente a moradia. Portanto, junto com a casa, também se propicia a mobilidade urbana, a iluminação pública, o acesso à saúde, à educação e o processo de regularização fundiária, legalização de posse conhecida como Papel da Casa. (ALVES. 2011. p.62)

A gestão municipal, de 2005 a 2012, ao seguir o traçado legal do Plano Diretor Participativo de Fortaleza – PDPFOR pôs em prática a Política de Habitação e Regularização Fundiária da Cidade, que, dentre vários objetivos, previa a democratização do acesso à terra urbana e à moradia digna, em especial, para a população de baixa renda. Por moradia digna entendeu-se as condições de habitabilidade (acessibilidade, preservação ambiental, qualificação dos espaços urbanos, água potável, tratamento de esgoto, iluminação pública e etc.)

Para atingir os objetivos de habitabilidade do PDPFOR o governo de Luizianne Lins solicitou ajuda financeira ao Governo Federal para urbanização de assentamentos precários como os das bacias do Rio Maranguapinho, projeto Vila do Mar, bacia do Rio Cocó, comunidade do Açude João Lopes, comunidade do Dendê, Favela Maravilha, Lagoa do Papicu e Lagoa do Urubu. Os projetos de habitabilidade foram atendidos e as execuções iniciadas, e em grande parte concluídas nos prazos determinados³.

³ O Governo Federal enviou o investimento financeiro para a gestão municipal de Fortaleza o valor global de R\$ 590.903.649,34 para todos os projetos de habitações populares supracitados.

Segundo os dados da Habitafor, só nos bairros mais distantes da cidade, nas duas gestões da prefeita Luizianne Lins, nos projetos de conjuntos habitacionais e no programa MCMV foram entregues mais de cinco mil unidades habitacionais. Ao se comparar com a média do ano de 2004, é informado que houve um acréscimo nos gastos públicos focados na PPH na proporção de 144%, esses que beneficiaram mais de oito mil famílias. Porém não foram apresentados dados que respondessem quantas famílias foram beneficiadas pela gestão de Juraci Magalhães.

4.2 Mobilidade Urbana

O acesso confortável, rápido e eficiente oferecido pelos serviços de uma cidade através de suas vias, transportes, equipamentos públicos ou privados, com objetivo de facilitar a vida dos moradores e visitantes da urbe, para conduzir ou transportar coisas e pessoas, ligar várias regiões é o desejo de todos para uma mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Durante o século XX, o Governo Federal impulsionou o consumo do automóvel individual, como forma de crescimento econômico do País e como resposta a uma política de mobilidade urbana. Porém, no início do século XXI, com o crescimento da fabricação e venda de automóveis, foi inevitável o aumento dos engarrafamentos nas grandes cidades. Isso tem origem na inércia das Políticas Públicas de Mobilidade Urbana, no baixo investimento em transporte público coletivo, em nível federal e municipal. A necessidade de adoção de novas alternativas para garantir a sustentabilidade do meio ambiente surge em meio às deficiências e ausência total de transporte público.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), a falta de políticas públicas para transporte de massa e mobilidade urbana, aliada a passagens cada vez mais caras, provocaram uma queda de cerca de 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos. Em algumas cidades, dependendo do trajeto, sai mais barato usar moto ou carro do que o ônibus, metrô ou trem. Sem

falar nos casos em que há ausência total de transporte público.

(Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) do governo federal, Lei 12.587/12, pretende estimular transporte público nas cidades, Jornal Em discussão. 13.11.2012, Brasília, 2013)

Com o advento da Lei 12.587/2012, foram instituídas as diretrizes para uma nova Política Nacional Mobilidade Urbana – PNMU, para o sustentáculo legal de Planos Municipais de Mobilidade Urbana – PMMU, um dever para os municípios com mais de 20 mil habitantes, conforme disposto no Estatuto da Cidade.

Municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar o Plano de Mobilidade Urbana em até três anos, de forma integrada ao plano diretor previsto pelo Estatuto da Cidade. Até então, apenas municípios com mais de 500 mil habitantes tinham essa obrigação. Com isso, o número de municípios que deverão elaborar um plano de mobilidade passa de 38 para 1.663. Quem não apresentar o plano no prazo ficará impedido de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana.

(Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) do governo federal, Lei 12.587/12, pretende estimular transporte público nas cidades, Jornal Em discussão. 13.11.2012, Brasília, 2013)

Em 1992, a cidade de Fortaleza traçava diretrizes da PMMU no Plano Diretor, da qual ressaltou o capítulo IX da Lei Municipal nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992, e o Código Municipal de Transporte Público – CMTP, idealizado pelo prefeito Juraci Magalhães. O PD classificou como prioritária a ampliação e a estruturação constituída de eixo e anéis expressos, arteriais, vias ferroviárias convenientemente interconectadas e espaçadas, que tenham como função o aumento e a unificação da acessibilidade em toda a área, com a finalidade de possibilitar a ordenação da estrutura urbana, a dinamização da economia e a melhoria da qualidade do meio ambiente, a conexão com vias metropolitanas e regionais, a ligação de área de geração de tráfego e de polos de atividades e a racionalização de rotas de transportes coletivos e de carga.

Em 1997, o crescimento desordenado dos transportes alternativos forçou o prefeito Juraci Magalhães a realizar uma proposta com os empresários locais de aumentar a frota de ônibus e, em contrapartida, a Governo Municipal coibiria a ação do chamado transporte pirata. Poucos meses depois após o protocolo, ao notar que os empresários não cumpririam com o acordo, a administração pública municipal em uma compra ousada para época, licita 100 ônibus para o transporte público para Companhia de Transporte Coletivo – CTC. No final de 2004, a gestão Juraci Magalhães vendeu todas as linhas, e suspendeu, temporariamente, os serviços da companhia.

Na Gestão de Juraci Magalhães, as grandes obras foram realizadas. A Imprensa local divulgava periodicamente o crescimento horizontal da cidade, mapeando as principais obras de mobilidade urbana, tendo como ação a abertura, duplicação, alargamento, prolongamento e recuperação de várias avenidas⁴. A construção de viaduto, giradores e alargamentos de acesso forma os meios que a gestão utilizou para interligar estas vias⁵. No meio destas obras estava o cidadão fortalezense que sofria com a morosidade das obras e com a derrubada da flora local.

Como é possível observar, tendo como foco a interligação de bairros na RMF, sobretudo mediante a abertura de muitas ruas e avenidas, a gestão Juraci Magalhães forçou o espraiamento da cidade e diversas áreas, contribuiu para seu desenvolvimento economicamente de vários setores, contudo, há quem assegure que a gestão municipal ao fazer as intervenções sem consulta popular e sem um

⁴ As principais vias construídas foram Avenida Raul Barbosa, duplicação da Avenida Padaria Espiritual, Perimetral, alargamento da Avenida Leste Oeste e do acesso à Avenida Frei Cirilo, Avenida Godofredo Maciel, abertura da Av. Rogaciano Leite, implantação da Av. Osório de Paiva, construção da Avenida da Urucutuba, Avenida da Independência, Avenida Jardim Fluminense, prolongamento da Avenida Cônego de Castro, Avenida Maria Gomes de Sá, Avenida Thompson Bulcão, Avenida Borges de Melo, Avenida Paulino da Rocha, alargamento da Av. Expedicionários, continuação da Justiniano de Serpa até a Av. Duque de Caxias, Avenida Parsifal Barroso, recuperação da Av. Eduardo Girão alargamento da Avenida Castro e Silva. continuação da Avenida Padre Antonio Thomaz, Avenida Pontes Vieira, Via Expressa, Avenida do Canal e Aguanambi.

⁵ Construção do girador ligando a BR 116, Ponte ligando bairro Conjunto Ceará ao bairro Benibaú, Viadutos da Avenida 13 de maio, Santana Junior e Mister Hull, Drenagens da Avenida Santos Dumont com Avenida Desembargador Moreira, Avenida Barão de Studart com Rua Pinto Madeira e da Rua Padre Mororó com Avenida Duque de Caxias.

plano macro de mobilidade urbana, prejudicou o meio ambiente local, favoreceu a especulação imobiliária e estimulou o transporte individual.

Em 2009, com a promulgação do PDPFOR, que normalizou as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, esta lei passou a reconhecer como indutor e instrumento da política de planejamento e expansão da cidade a universalização do acesso ao transporte público, a garantia da segurança e bem-estar dos usuários. Priorizou no espaço viário a circulação de pedestres, em especial as pessoas com deficiência e as com mobilidade reduzida, e aos ciclistas.

Para a mobilidade urbana, o Governo Municipal, no período de 2005 a 2011, investiu R\$ 131,5 milhões. Dentre os investimentos, estão as construções do viaduto na Avenida Humberto Monte; a Avenida Domingos Olímpio e Avenida Bezerra de Menezes, que receberam novos sistemas de drenagem, pavimentação e padronização das calçadas, iluminação e ciclovia.

A prefeita Luizianne Lins não teve como plano de mobilidade urbana a construção de grandes avenidas nem construção de grandes obras para interligar várias regiões. O saldo da gestão foi a duplicação e o alargamento de 14 Km de vias e a restauração de 23 Km de ruas e avenidas. Em síntese, o foco das suas gestões foram as ações direcionadas aos mais carentes e necessitados socialmente, a população de baixa renda.

Se comparados os dados da gestão Juraci Magalhães com os da gestão Luizianne Lins, é possível observar que o foco das ações foi distinto. As Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana da gestão Luizianne Lins tiveram como foco a universalização do transporte público entendido como acesso, garantia de segurança e bem-estar dos usuários de ônibus. O espaço viário priorizado foi o de circulação de pedestre, especialmente das pessoas com deficiência e de circulação de ciclistas.

4.2.1 Transporte público

Em 1992, foram traçados as diretrizes para a eficiência dos transportes públicos, a Lei Municipal nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992. O PD classificou o

sistema de transporte público de passageiros em coletivo e o serviço de táxis, prioriza a adequação do sistema ferroviário de modo a permitir a separação do transporte de carga do de passageiros de subúrbio, com isso se assegura a circulação do transporte público de passageiros interbairros, notadamente entre as áreas de concentração de atividade.

Para o melhoramento do transporte público, na chamada “Era Juraci”, vários bairros foram interligados com criação de terminais de ônibus urbano. Isso permitiu a integração dos ônibus que circulavam por quase toda a cidade, fazendo conexões pelos principais terminais de ônibus⁶.

A despeito das denúncias de improbidade administrativa no final do ano de 2004, com dívida de R\$ 16 milhões e sucateamento da frota da empresa, a administração pública de Fortaleza oferta a empresa CTC na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro – BVRJ, sem êxito, a gestão municipal vendeu todos os veículos que estavam em estado de preservação e todas as linhas de ônibus, ficando com a dívida, a razão social e os empregados da empresa.

A privatização da Companhia de Transporte Coletivo (CTC) será conduzida pelo novo presidente da empresa, o executivo João Batista Almeida Jacó, que assumiu ontem o cargo. A venda da CTC está sendo preparada desde o ano passado e acontecerá através de um processo de licitação das ações da companhia, cujo edital ainda não tem data para publicação.

O ex-presidente da Companhia, Marcos Clésio, que deixou ontem o cargo para assumir a Secretaria de Finanças do Município, estava à frente de todo o processo, que está em fase final. (...)

A privatização da empresa para a Prefeitura representa uma questão de prioridade nos investimentos. Em função da escassez de recursos orçamentários, o Município explica que pretende canalizar mais verbas para a iniciativa privada e garantir investimentos futuros. Números da CTC: 1. Possui um capital social de R\$ 18 milhões, 2. Faturamento

⁶ Os principais terminais de ônibus construídos na “Era Juraci” foram: 1 – Terminal Integrado de Transporte do Antônio Bezerra, 2 – Terminal Integrado de Transporte do Siqueira, 3 – Terminal Integrado de Transporte do Conjunto Ceará, 4 – Terminal Integrado de Transporte do Papicu, 5 – Terminal Integrado de Transporte da Parangaba, 6 – Terminal Integrado de Transporte da Lagoa e 7 – Terminal Integrado de Transporte de Messejana.

de R\$ 1,3 milhão, 3. Frota de 139 veículos, 4. Dívida R\$ 16 milhões para com o INSS, 5. A Prefeitura investiu, em 98, R\$ 3,5 milhões na empresa, 6. A média de idade da frota da empresa é de 6,77 anos, enquanto o razoável é uma média de 4 a 5 anos.

(NOVO PRESIDENTE DA CTC COMANDARÁ PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMPRESA, Jornal Diário do Nordeste, s/p, 07.01.2000.

A Imprensa local informava como foram os casos de corrupção e privatização da CTC por seus gestores. O Tribunal de Contas dos Municípios – TCM, ao analisar os atos dos administradores da empresa, declarou o antigo presidente da companhia como ímprobo, da qual desviou vários recursos da CTC. Foi com denúncias também que a votação da privatização foi num prazo recorde, no Natal de 1999 a mensagem do prefeito foi votada e imediatamente transformada na Lei nº 8.399, sancionada pelo Prefeito Juraci Magalhães no mesmo dia. O que gerou Ação Popular, nº 2000.02.28704-8, com pedido liminar para sustar os efeitos daquele procedimento administrativo.

O Tribunal de Contas dos Municípios, analisando os atos de antigo Presidente da C.T.C, por sinal filho do Prefeito Juraci Magalhães, o teve como “ímprobo”, inelegível, inabilitado para o exercício de função ou cargo público pelo prazo de cinco anos.

(C.T.C: SÍMBOLO DA CORRUPÇÃO MUNICIPAL. Jornal O Povo – Economia, p. 28, Data: 30.06.2004, Fortaleza, 2013)

A Prefeitura de Fortaleza está privatizando por blocos a Companhia de Transporte Coletivo da Capital cearense (CTC). A sistemática, que consiste na concessão de vagas (linhas) a serem exploradas pela iniciativa privada, foi adotada em setembro do ano passado, após três tentativas fracassadas de leilão. “Estou vendendo a CTC, já fiz uma licitação (venda de 58 vagas para a empresa paulista Auto Ônibus Botucatu). Agora estou fazendo a divisão dela para o ano que vem”, afirmou o prefeito Juraci Magalhães, em entrevista exclusiva ao Diário do Nordeste (PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA CTC É RETOMADO, Jornal Diário do Nordeste – Negócios p.01, 06.11.2002. Fortaleza, 2013).

A Companhia de Transportes Coletivos – CTC – criada para servir fortalezenses no setor de transportes de passageiros, nos últimos anos se transformou no maior antro de corrupção da Administração Municipal, embora o Prefeito Juraci venha informando que a mesma tinha e tem a finalidade de servir apenas com laboratório, o que deixa o cidadão comum deveras ressabiado quanto aos demais órgãos do mosaico municipal, pois, se a CTC que é tida como símbolo da corrupção municipal serviu apenas como laboratório, o que dizer dos outros setores.

A CTC, embora criada com fins aparentemente honestos, nos últimos anos vem sendo objeto dos noticiários nada desairosos, ora apontando seus dirigentes envolvidos na prática de atos de improbidade administrativa, ora mostrando o seu acervo patrimonial sucateado, sem falar no seu passivo comprometedor, de fazer inveja ao juiz Nicolau Lalau.

(C.T.C: SÍMBOLO DA CORRUPÇÃO MUNICIPAL. Jornal O Povo – Economia, p. 28, Data: 30.06.2004, Fortaleza, 2013)

Na gestão de Luizianne Lins, a CTC passou a ser utilizada na condução dos alunos das escolas públicas municipais no transporte de casa até a escola e vice-versa. Isso veio melhorar a locomoção dos estudantes mais carentes e proporcionar mais acessibilidade aos usuários e familiares.

Para melhorar o sistema de transporte urbano foram integralizados cerca de 45km de corredores de transporte público⁷, o que resultou numa circulação mais ágil e confortável. Dentre as ações de Política Pública de Mobilidade Urbana, foi instituída a integração temporal que beneficiou o usuário de ônibus porque ao utilizar uma única passagem, adquiriu o direito de usufruir da condução de dois ônibus sem passar pelo terminal de transporte e com isso chegar mais rápido ao destino final. Outro benefício foi o da tarifa social que deu aos cidadãos o direito de pagar uma tarifa reduzida e diferenciada nos domingos e feriados. Com isso, a facilidade de utilizar a condução pública passou ser mais acessível aos mais carentes, sendo aproveitada mais para o lazer na praia.

⁷ Os corredores de transporte público foram: 1 – Antônio Bezerra/Papicu, 2 – Siqueira/Centro e 3 – Conjunto Ceará/Centro.

No final de 2011, a integração temporal contava com mais de 11 mil combinações em 240 linhas disponíveis e as tarifas sociais atingiram mais de 630 mil pessoas. Para garantir o acesso digno ao direito de ir e vir dos mais carentes, a administração municipal renovou cerca de 1.200 novos veículos (ônibus e vans) melhorando o transporte público. Com mais comodidade e segurança, com o aumento de pontos de ônibus, da frota e da acessibilidade do veículo, facilitou o acesso dos cidadãos moradores das comunidades mais carentes a um transporte público de qualidade.

Ao analisar os dados de transporte público coletivo e se compará-lo às gestões de Juraci Magalhães com as gestões Luizianne Lins, nota-se que aquele investiu em construção de grandes obras de interligação das áreas centrais da cidade com a periferia urbana. Contudo, como no final de 2004, foram vendidas todas as linhas de ônibus e suspenso temporariamente os serviços da CTC, a quem assegure que os investimentos realizados tiveram o intuito de favorecer o empresariado de transporte coletivo local. Já a prefeita ofertou mobilidade pública por transporte coletivo acessível aos mais carentes.

4.2.2 Acessibilidade e segurança urbana.

Em 1992, foram traçadas diretrizes para melhorar a eficiência dos meios de condução e das vias públicas existentes, na perspectiva de garantir o direito de acessibilidade e de segurança, conforme dispostas na Lei Municipal nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992. O PD classificou com prioritária a implantação da sinalização adequada à segurança dos pedestres, ao considerar as necessidades dos deficientes físicos, dentre outras.

Como já mencionado, a “Era Juraci” foi marcada por várias intervenções urbanas realizadas na cidade de Fortaleza. A Imprensa local divulgou as principais obras de acessibilidade e mobilidade de sua gestão, bem como as polêmicas relativas à destruição das áreas ecológicas e de preservação ambiental. O caso que teve maior ressonância na Imprensa local foi o da degradação do manguezal para a

construção da Ponte da Sabiaguaba, sobre o Rio Cocó, tendo em vista as manifestações dos ambientalistas e as decisões da Justiça Federal.

Após diversas manifestações e questionamentos dos movimentos ambientalistas sobre a legalidade da ponte, o DNIT promete acelerar o passo.

A ponte da Sabiaguaba foi idealizada em 2002, ainda na gestão do ex-prefeito Juraci Magalhães, no primeiro ano, a obra teve a estrutura de concreto montada, entretanto, em 2005, por indício de irregularidades a obra foi paralisada por decisão da Justiça Federal. ..., a obra, construída em convênio entre a Prefeitura de Fortaleza e o DNIT, foi paralisada por conta de uma modificação que prefeitura fez no projeto inicial da obra. A modificação alterou a largura da ponte que, inicialmente, era de 15,40m para 21,80m; entretanto, a prefeitura não apresentou aditivo ao projeto para que fosse realizada essa modificação, o que fez a obra ser considerada irregular. (Ponte da Sabiaguaba será concluída em junho, afirma DNIT, O Estado, 14.01.2010, Fortaleza. 2013)

Em meio às polêmicas jurídicas e resistência de ambientalistas, a Gestão de Juraci Magalhães realizou outras obras classificadas no PD de 1992 com de acessibilidade urbana, no Centro e lado Oeste da cidade, os empreendimentos foram: alargamento da Avenida Domingos Olímpio, a construção do Hospital Instituto José Frota – IJF e do Mercado Central a recuperação do Mercado São Sebastião. No Leste de Fortaleza, realizou a Urbanização da Praia do Futuro, a recuperação do Calçadão da Beira Mar, o Aterro e a reurbanização da Praia de Iracema; a abertura da Avenida Almirante Jaceguai e a recuperação da Avenida Monsenhor Tabosa.

Se a acessibilidade urbana no Plano Diretor de 1992 é considerada como uma das macrodiretrizes que norteou o desenvolvimento da cidade em termos de abertura de vias em locais de grande concentração de atividades urbanas e de prédios públicos. O Plano Diretor Participativo de Fortaleza de 2009 deu à questão da acessibilidade universal aos espaços urbanos, equipamentos e serviços públicos, o governo passou a implantar políticas voltadas para o atendimento às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, ao informar e normalizar diretrizes para a

localização, dimensionamento, espaçamento e acessibilidade aos pontos de parada dos diversos modos de transporte, além da adequação e agilidade dos passeios e calçadas.

Para assegurar os direitos aos cidadãos mais carentes aos serviços de qualidade e acessibilidade na PPH as gestões de Luizianne Lins integraram as normas de acessibilidade do PDPFOR às obras de habitação popular⁸.

A iluminação pública, que faz parte da política de acessibilidade e de segurança pública nacional, nas gestões da prefeita Luizianne Lins, recebeu especial atenção. A ampliação da iluminação pública gerou um grande conforto e sensação de segurança para as pessoas que circulam por Fortaleza. De 2005 a 2011, foram investidos mais de 406 milhões em obras de iluminação pública, entre elas a requalificação do Polo do Centro⁹. No bairro Bom Jardim, considerado o mais violento da capital cearense¹⁰, quando se aumentou o nível de iluminação, notou-se a circulação de mais pessoas o que colaborou para o aumento da sensação de segurança dos cidadãos. Foi feita também a iluminação do espigão da Avenida Rui Barbosa; do Polo Gastronômico da Varjota; do canteiro central da Avenida Leste-Oeste, do canteiro central da Avenida Leste-Oeste, do canteiro central da Avenida Viena Weyne, do Lago Jacarey e do entorno da Lagoa de Messejana. Passeio Público, Catedral, Paço Municipal, Calçadão da Praia de Iracema e faixa de praia receberam iluminação especial por serem prédios históricos e diversos locais de grande fluxo turístico.

Ao se comparar as gestões Luizianne Lins com as gestões de Juraci Magalhães, nota-se que este implementou a acessibilidade, nos moldes do PD de 1992, nos locais urbanos de turismo tradicional, isto é Praia do Futuro, Beira Mar e Av. Monsenhor Tabosa, o que beneficiou uma pequena parte da população fortalezense.

⁸ A gestão de Luizianne Lins entregou mais de 3200 residências populares as famílias desfavorecidas economicamente.

⁹ Compreendendo o quadrilátero entre a Avenida Tristão Gonçalves, a Avenida Duque de Caxias, a Avenida Dom Manuel e a Avenida Castelo Branco.

¹⁰ Segundo laboratório de estudo da violência da Universidade Federal do Ceará. A Taxa de homicídio aumentou 60% nos últimos 10 anos.

A prefeita Luizianne Lins teve como foco da acessibilidade urbana em consonância com o PDPFOR de 2009, construiu obras da periferia e do lado oeste da cidade, como o projeto Vila do Mar e interligação de bairros pobres e desprovidos de infraestrutura adequada, sobretudo para os portadores de mobilidade reduzida. Para a sensação de segurança e melhoramento da acessibilidade noturna, implantou, ampliou e modificou a iluminação pública de vários bairros, principalmente aqueles que careciam de aparelhamento urbano.

4.3 Água potável e rede de esgoto.

Na gestão do prefeito Juraci Magalhães, em 1992, a Cagece construiu o açude Pacajus, o que evitou a tensão que pairava sobre o abastecimento d'água da capital cearense, e que garantiu uma reserva de 750 milhões de metros cúbicos de água para toda a Região Metropolitana de Fortaleza – RMF.

Nos mandatos do prefeito Juraci Magalhães, grandes obras foram incluídas na política de abastecimento de água e tratamento de esgoto. A Cagece ao executar o programa Sanear I elevou o atendimento com serviços de esgoto sanitário de 18% para 60%, instalou mais de cento e cinquenta mil hidrômetros na cidade. Em 2003, a companhia construiu o sistema de esgotamento sanitário do Conjunto José Walter; majorou os filtros da Estação de Tratamento de Água do Gavião – ETA, o que aumentou a produção e o beneficiamento de água da RMF, de 4.9 mil litros por segundo para 6.0 mil l/s.

Segundo os dados da PMF e os dados do censo de 2000 do IBGE, nota-se que a política pública de abastecimento de água tratada e rede de esgoto na primeira gestão de Juraci Magalhães foi concentrada em bairros como Aldeota, Meireles, Praia de Iracema, Joaquim Távora, Dionísio Torres, Cocó e Varjota (todos localizados na circunscrição da Secretaria Executiva Regional II – SER II) e o bairro Centro (na circunscrição da Secretaria Executiva do Centro de Fortaleza – SERCENTRO). No final da segunda gestão do prefeito, estes bairros passaram a ter quase 100% de abastecimento d'água tratada. Em igual percentagem, os domicílios desta mesma região estavam atendidos por rede de esgoto, estes bairros

representam cerca de 7,17% dos munícipes de Fortaleza. Segundo o IBGE estes locais foram escolhidos por famílias fortalezenses economicamente favorecidas para habitar, isto representa mais de 85% da população cuja renda familiar média ultrapassa dez salários mínimos¹¹.

Segundo dados do governo municipal, nesta mesma época os serviços públicos de abastecimento de água potável e tratamento de esgoto doméstico nos bairros Edson Queiroz, Castelão, Mata Galinha e Barroso na circunscrição da Secretaria Executiva Regional VI – SER VI, Prefeito José Walter na circunscrição da Secretaria Executiva Regional V – SER V, Praia do Futuro I, Praia do Futuro II e Caís do Porto na circunscrição da Secretaria Executiva Regional II – SER II, estes locais estavam muito abaixo da média municipal, embora tais bairros concentrassem quase o mesmo número de habitantes das regiões escolhidos por famílias fortalezenses economicamente favorecidas, contudo habitados pelos fortalezenses de renda precária, média e média baixa representam cerca de 5,55%.

No último censo de 2010 do IBGE, na gestão de Luizianne Lins, foi observado que os bairros periféricos e áreas com ocupação desordenada passaram a ter melhores infraestruturas. Graças às políticas públicas descentralizadoras, a oferta de água potável e saneamento básico beneficiaram várias famílias e comunidades carentes, com isso reduziu-se a desigualdade social local. Isto é o resultado de políticas públicas municipal de habitabilidade, com esforços nos bairros com maior necessidade de infraestrutura urbana.

Comparando os dados da Cagece às gestões de Juraci Magalhães com as de Luizianne Lins nota-se que Fortaleza teve grandes investimentos em todas as regiões da cidade, que de início se concentrou nos bairros centrais e consolidados depois as PP foram para a periferia, contudo, verificado as quatro gestões nota-se que houve redução significativa de ligações de água tratada e rede de esgoto doméstico nos últimos anos. O que se concretiza que a cidade de Fortaleza está

¹¹ Dados do censo de 2010 do IBGE.

com quase 97% da população abastecida com água tratada e saneamento de esgoto doméstico¹².

4.4 Áreas de Risco e Áreas de Preservação Ambiental

Como dito antes as gestões de Juraci Magalhães foram marcadas por grandes obras, abertura de várias vias, interligação de bairros periféricos sem nenhum plano macrorregional de interligação de todas as obras, o que prejudicou a saúde da flora da cidade.

As áreas de risco tiveram uma redução visivelmente identificada, se são comparadas com os dados das gestões da prefeita Luizianne Lins com as gestões do seu antecessor. De acordo com a Defesa Civil, estas áreas diminuíram de 105 para 89 no final do segundo mandato da prefeita Luizianne Lins. No local onde moravam as famílias beneficiadas com os programas de habitação, observa-se a redução de degradação da biota local, das espécies nativas e o melhoramento da qualidade de vida dos cidadãos.

Em 2005, a cidade tinha vários locais de alagamentos e inundações ocasionados pelas chuvas periódicas, o que contribuía para o surgimento de epidemias que agravavam problemas de saúde pública, regiões que dificultavam o trabalho da Defesa Social reduziam ou estagnavam o direito de ir e vir dos cidadãos. Logo no início do primeiro mandato, a prefeita instituiu o plano emergencial para a realização da “Operação Fortaleza Bela”, o qual a diminuição dos problemas ambientais associados ao período chuvoso, com foco na limpeza de canais, bueiros e bocas de lobo, dos rios, lagos e lagoas, com o objetivo do escoamento das águas pluviais. O plano inicialmente iria durar sessenta dias, porém se prolongou para cem dias. Devido ao sucesso da operação, ele se tornou uma ação continuada da administração pública municipal, reduziu alagamentos e, conseqüentemente, a precariedade e carência nas moradias que estão em áreas de risco ambiental. Este programa foi utilizado até o final do segundo mandato da prefeita.

¹² Dados da CAGECE.

Do ponto de vista da ecologia urbana, a cidade de Fortaleza obteve avanços significativos, pois foram instituídas e ampliadas as áreas de preservação e de interesse ambiental. O Parque e a Área de Proteção Ambiental (APA) da Sabiaguaba, criado na gestão de Luizianne Lins, é um marco precursor da consciência ecológica da cidade, além de estar em um local marítimo que favorece a ventilação e a redução da sensação térmica da cidade, face o aumento da frota de carros, a poluição das águas fluviais e a redução das áreas verdes da urbe.

Ao se fazer uma análise dos dados do governo municipal para se comparar as gestões Luizianne Lins e as gestões de Juraci Magalhães, nota-se que este focou suas gestões na modificação do traçado da cidade, pois construiu grandes obras, abriu ruas e ligou-as por viadutos e rotatórias. Construiu vários prédios, o que contribuiu com o desmatamento da flora local, agravado pela inércia de planejamento público eficiente que projetasse a qualidade de vida dos cidadãos fortalezenses.

As gestões da prefeita Luizianne Lins foram marcadas pelo crescimento da democracia local. Ao promulgar o Plano Diretor Participativo de Fortaleza, ela legalizou os anseios populares, tornou realidade a preservação e proteção das várias áreas verdes ainda existentes na cidade, legalizou as obrigações para construção de empreendimentos, público e privado, de modo a conservar e melhorar o controle da qualidade ambiental da urbe. Para controlar a evolução do desmatamento local a administração pública promulgou e publicou a Lei Municipal nº 13.280, de 06 de janeiro de 2006, criou o Parque Natural Municipal das Dunas de Sabiaguaba, sendo regulamentado pelo decreto municipal nº 11.987 de 20 de fevereiro de 2006. Cujos objetivos são de proteção da biota local e dos recursos hídricos, melhorar a qualidade de vida dos habitantes, fomentar o turismo ecológico e a educação ambiental.

5 Considerações Finais

Desde 1988, com o advento da atual Carta Magna, é notório que todos os munícipes têm direitos e deveres recíprocos, sendo obrigados a fiscalizarem os

entes públicos e os particulares, com o objetivo de salvaguardar e preservar o meio ambiente local e, sobretudo, expandir a economia da cidade. Os Poderes Executivo e Legislativo municipais devem normatizar políticas públicas para proteger e vigiar as infrações ambientais locais. Deve ser elaborado um plano diretor que regulamente a política de desenvolvimento com habitabilidade e expansão urbana sem prejudicar e desequilibrar o meio ambiente.

Os objetivos locais de preservação do meio ambiente foram característica democrática das normas brasileiras enaltecidas nas gestões de Luizianne Lins. Ao chamar os cidadãos fortalezenses para definir e modelar a cidade, o que regulamentou o interesse local por dez anos, deu fiel cumprimento aos princípios constitucionais e normas infraconstitucionais. As ações empreendidas para a elaboração do PDPFOR fortaleceram a democracia, motivaram as políticas públicas locais de habitabilidade focadas na melhoria das condições de vida de maioria da população e na distribuição dos gastos do erário público municipal.

As lutas populares das classes sociais desfavorecidas, que reivindicavam melhorias relativas à habitabilidade aos Governos Federal, Estadual e Municipal, foram às respostas a problema como os das habitações irregulares e à precariedade das políticas públicas de redução dos riscos ambientais e da vulnerabilidade social em grandes centros urbanos.

As exigências de reforma urbana urgente refletiam o desejo de espaços urbanos socialmente justos e construídos por um planejamento urbano participativo. A pressão popular trouxe aos diálogos políticos o pensamento da reformulação de leis e da redistribuição e requalificação dos espaços urbanos. O Movimento Nacional pela Reforma Urbana foi um dos principais movimentos sociais cuja ação política focalizou a concretização dos princípios constitucionais de habitabilidade no meio ambiente urbano.

A falta de moradia com infraestrutura de base permanece como um dos principais problemas sociais urbanos do Brasil, cuja solução depende de políticas públicas de habitabilidade.

O Governo Federal desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 até os dias atuais, implementou diversas Políticas Públicas de Habitação. Em 1990, o PAIH foi instituído pelo governo de Fernando Collor. O Programa Habitar Brasil e Morar Município foi proposto na gestão de Itamar Franco. Cartas de Crédito Individual e Arrendamento Residencial foram partes das políticas das gestões de Fernando Henrique, no período de 1995 a 1998 e de 1999 a 2002. Os mandatos do presidente Lula destacam-se pela unificação das Políticas de Desenvolvimento Urbano e a gestão destas pelo Ministério das Cidades, que passou a gerir as políticas públicas de habitação e as questões de habitabilidade (saneamento ambiental, transporte público, trânsito urbano, etc.). O governo Lula criou o Programa de Aceleração do Crescimento e o Programa Minha Casa Minha Vida com o objetivo de reduzir as desigualdades sociais, e beneficiou milhares de famílias por todo o Brasil.

Na esfera municipal, observa-se, em Fortaleza, que a gestão de Luizianne Lins representou um salto qualitativo em termos da concepção de políticas públicas de habitação para os mais carentes, sobretudo quando se comparam as ações desenvolvidas com aquelas que tiveram lugar na época de seu antecessor Juraci Magalhães.

A “Era Juraci” foi de grandes intervenções urbanas e as construções tornaram a cidade um imenso canteiro de obras, o que gerou um salto quantitativo na mobilidade urbana. Contudo a falta de um planejamento público para interligar os projetos aos anseios dos munícipes prejudicou a vida dos mais carentes, pois ações de aspirações sociais não foram desenvolvidas na mesma celeridade do crescimento econômico da urbe proporcionado nas suas gestões.

Referências

ADERALDO, Mozart Soriano. **História Abreviada de Fortaleza e crônicas sobre a cidade amada**. Fortaleza: Edições UFC, 1993.

BENEVIDES, Marinina Gruska. **Direito à cidade: administração pública, justiça social, consciência ecológica e desenvolvimento sustentável**. Fortaleza: Museu do Ceará, 2009.

BERNAL, Maria Cleide Carlos. **A Metrópole emergente: a ação do capital imobiliário na estruturação urbana de Fortaleza**. Fortaleza: Edições UFC, 2004.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF, 05 out. 1988. Disponível em: HTTP://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 2 mar 2012.

_____. **Código Florestal e legislação correlata**. 3. ed. Brasília: Senado Federal, 2012. (coleção ambiental v.4).

_____. **Estatuto da cidade e desenvolvimento urbano**. Brasília: Senado Federal, 2012.

_____. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2002.

_____. **Lei 10.257**, de 10 de julho de 2001. Brasília: Disponível em: HTTP://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 02 mar. 2012.

_____. Lei n. 12.305, de 2 de agosto de 2010. **Política nacional de resíduos sólidos**. 2. ed. Brasília: Edições Câmara, 2012.

_____. **Unidades de conservação ambiental**. Brasília: Senado Federal, 2008. (coleção ambiental, v.8).

CABRAL, Lucíola Maria de Aquino. **Competências constitucionais dos municípios para legislar sobre meio ambiente: a efetividade das normas ambientais**. Curitiba: Letra da Lei, 2008.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 2001.

Críticos faziam parte da equipe de elaboração. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 07 de dezembro de 2003, Caderno Cidade, p. 14.

C.T.C: SÍBOLO DA CORRUPÇÃO MUNICIPAL. Jornal O Povo – Economia, p. 28. Data: 30/06/2004 (Disponível em: http://bancodedados.cepimar.org.br/bdceara/empresa/fato.php?cod_fato=4190&cod_empresa=246. Acesso em: 14.05.2013)

Déficit habitacional em Fortaleza cresce em 5 anos, índice é o 2º maior do País, Diário do Nordeste. Caderno Cidade, 25.11.2013, Fortaleza. (Disponível em: <http://diariodonordeste.globo.com/m/noticia.asp?codigo=370558>. Acesso em: 25 nov.2013).

Fortaleza déficit habitacional de 160 mil moradias. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 17 de abril de 2004, Caderno Cidade, p. 12.

MATOS. Michele Mourão. **Código municipal de meio ambiente: um instrumento importante na gestão ambiental local**. Fortaleza: Expressão Gráfica e Editora, 2013.

MUKAI, Toshio. **Direito urbano e ambiental**. 4. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2010.

MUNIZ, Maria Águeda Pontes Caminha. **O plano diretor como instrumento de gestão da cidade: o caso da cidade de Fortaleza/CE**. 2006. 259 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

NOVO PRESIDENTE DA CTC COMANDARÁ PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMPRESA. Jornal Diário do Nordeste, s/p, 07/01/2000, Fortaleza, 2013. (Disponível em: http://bancodedados.cepimar.org.br/bdceara/empresa/fato.php?cod_fato=2055&cod_empresa=246. Acesso em: 15.04.2013)

Recife e Fortaleza, campeãs em número de favelas, Jornal Diário do Nordeste, 03.12.2006, Fortaleza. (Disponível em: <http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=386538>. Acesso em: 16.05.2013)

Observatório das Metrôpoles. Publicação, 14/12/2012, Fortaleza, 2013. (Disponível em: http://web.observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_k2&view=itemlist&task=tag&tag=fortaleza&lang=pt. Acesso em: 15.05.2013)

Plano Diretor da cidade de Fortaleza. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 13 de setembro de 2004, Caderno Política, p. 3.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional.** 5. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

_____. **Direito urbanístico brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 1995.