

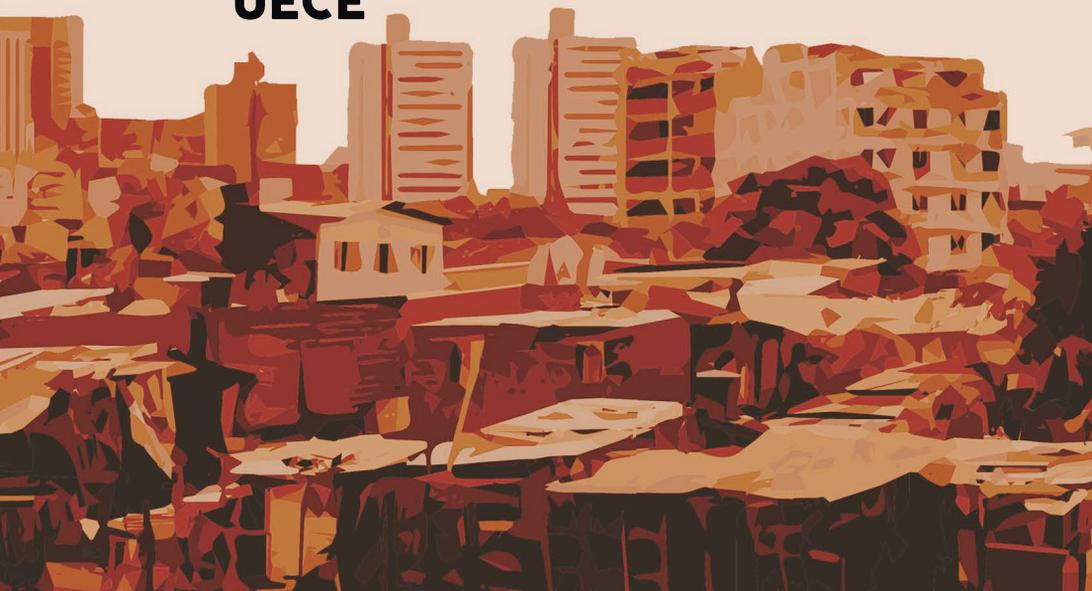


GISAFRAN
JUCÁ

VERSO E REVERSO
DO PERFIL URBANO
DO RECIFE E DE FORTALEZA

1945 - 1960

Edição
UECE



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ

Reitor

Hidelbrando dos Santos Soares

Vice-Reitor

Dárcio Ítalo Alves Teixeira

Editora da UECE

Cleudene de Oliveira Aragão

Conselho Editorial

Antônio Luciano Pontes	Lucili Grangeiro Cortez
Eduardo Diatáhy Bezerra de Menezes	Luiz Cruz Lima
Emanuel Ângelo da Rocha Fragoso	Manfredo Ramos
Francisco Horácio da Silva Frota	Marcelo Gurgel Carlos da Silva
Francisco Joséênio Camelo Parente	Marcony Silva Cunha
Gisafran Nazareno Mota Jucá	Maria do Socorro Ferreira Osterne
José Ferreira Nunes	Maria Salete Bessa Jorge
Liduina Farias Almeida da Costa	Silvia Maria Nóbrega-Therrien

Gisafran Jucá

**Verso e reverso
do perfil urbano do
Recife e de Fortaleza
1945–1960**



1ª Edição | Fortaleza - CE | 2022

**Verso e reverso do perfil urbano do
Recife e de Fortaleza 1945–1960**

©2022 Copyright by
Gisafran Nazareno Mota Jucá

O conteúdo deste livro, bem como os dados usados e sua fidedignidade, são de responsabilidade exclusiva do autor. O download e o compartilhamento da obra são autorizados desde que sejam atribuídos créditos ao autor. Além disso, é vedada a alteração de qualquer forma e/ou utilizá-la para fins comerciais.

Coordenação Editorial
Cleudene de Oliveira Aragão

Capa
Geraldo Jesuino

Diagramação
Adriano A. Oliveira

Revisão de Texto
Gisafran Jucá

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Jucá, Gisafran

Verso e reverso do perfil urbano do Recife e de Fortaleza 1945-1960 [livro eletrônico] / Gisafran Jucá. -- 1. ed. -- Fortaleza, CE : Editora da UECE, 2022.

PDF

Bibliografia

ISBN 978-85-7826-820-6

1. Fortaleza (CE) - Condições sociais 2. História social 3. Planejamento urbano - História - Fortaleza (CE) 4. Planejamento urbano - História - Recife (PE) 5. Recife (PE) - Condições sociais I. Título.

22-101835

CDD-307.76

Índices para catálogo sistemático:

1. Cidades : Planejamento : Sociologia urbana 307.76

Maria Alice Ferreira - Bibliotecária - CRB-8/7964

Todos os direitos reservados
Editora da Universidade Estadual do Ceará – EdUECE
Av. Dr. Silas Munguba, 1700
Campus do Itaperi – Reitoria – Fortaleza – Ceará
CEP: 60714-903 – Tel: (085) 3101-9893
www.uece.br/eduece – E-mail: eduece@uece.br

Editora filiada à



Prefácio

Maria Juraci Maia Cavalcante

Verso e Reverso do Perfil Urbano do Recife e de Fortaleza (1945–1960), do historiador Gisafran Nazareno Mota Jucá, traz um estudo histórico em perspectiva comparada, cheio de vigor e seriedade acadêmica, que estão presentes nas mais de quinhentas páginas de sua tese de doutorado, [texto original/mimeografado], defendida na USP, em 1993, sob a orientação da Professora Doutora Raquel Glezer. A primeira pergunta que nos ocorre é sobre a decisão do Autor de realizar um estudo comparado sobre o perfil urbano do Recife e de Fortaleza, duas cidades nordestinas tão próximas, espacialmente, tão diferentes e iguais, no que se refere ao processo histórico que as desenhou, enquanto espaços urbanos e palcos de deslocamentos populacionais, tão parecidos com o Brasil; em especial, daquela região que deixou de ser o seu centro e esteve por tanto tempo largada à própria sorte, quando a economia brasileira passou a gravitar no eixo sudeste do País.

Embora não haja nenhuma indicação de vivência pessoal na escolha das duas cidades ao apontar a metodologia adotada, foi essa familiaridade com elas, certamente, que instigou o autor a querer comparar o crescimento urbano das duas cidades assinaladas. Ele apresenta, afinal, um percurso acadêmico pontuado por sua graduação em História pela Universidade Estadual do Ceará (1971) e mestrado em História pela Universidade Federal de Pernambuco (1975), quando decide estudar essa temática junto ao doutorado em História Social da Universidade de São Paulo, entre o final dos anos 1980 e início da década de 1990. Ele viveu, portanto, nas duas cidades protagonizadas por esta investigação, tem com elas ligações biográficas e afortunadas de formação como historiador. Certamente, ele aprendeu este ofício no cenário social e temporal de Fortaleza e do Recife, antes de se dirigir a São Paulo em busca de refinamento como historiador social, e, tempos depois, a Porto Alegre, para realizar seu Estágio Pós-Doutoral, na Faculdade de Arquitetura da UFRS. Impossível não supor que para ele Fortaleza não bastava. Por isso, ele precisava ir, como todo nordestino, em busca de outras cidades

e ambientes acadêmicos, sempre enredado na temática do urbanismo e das relações sociais complexas estabelecidas em cidades capitais da república federativa, que viveram uma expansão espacial e demográfica tão desordenada, quanto intensa, como parte da montagem da chamada modernidade brasileira, feita de ambiguidades e contradições.

Estamos, portanto, no território onde o sujeito historiador se encontra entrelaçado com os lugares e temáticas de estudo que elege como foco de interesse, pertença que por sua vez envolve dimensões diversas de análise, conforme diz Pierre Nora, na apresentação da coletânea intitulada, *Ensaio de Ego-História*, a qual traz depoimentos de vários historiadores, alinhados com a Nova História francesa, sobre os seus percursos, como Pierre Chaunu, Georges Duby, Jacques Le Goff e alguns outros, traduzida da edição francesa das Éditions Gallimard (1987), por Ana Cristina Cunha e publicada em Lisboa e Rio de Janeiro, pelas Edições 70 (1989)

Nem autobiografia falsamente literária, nem confissões inutilmente íntimas, nem profissão de fé abstracta, nem tentativas de psicanálise selvagem. O exercício consiste em esclarecer a sua própria história, como se fizesse a história de um outro, em tentar aplicar a si próprio, cada um no seu estilo e com métodos que lhe são caros, o olhar frio, englobante, explicativo que tantas vezes se aplicou sobre outros. De explicitar, como historiador, o elo entre a história que se fez e a história que vos fez. (Ver CHAUNU e outros, 1989, p.11)

No caso do estudo aqui apreciado, se não houve intenção consciente do Autor se colocar como parte dos ambientes que investiga, é evidente o quanto as suas vivências como intelectual e historiador em formação o levaram a fazer escolhas muito coladas à sua própria vida pessoal e social. Chama atenção, o seu empenho em reconstituir e detalhar a história social das cidades do Recife e de Fortaleza. Com base em manejo criativo e incansável de fontes variadas de pesquisa, o estudo se desloca no tempo e no espaço com grande habilidade, operando idas e vindas sempre necessárias e reveladoras das nuances; assim, documentos oficiais e matérias de jornais, historiografia e crônicas sobre as duas cidades vão permitindo ao historiador narrar de forma viva e contundente o choque permanente entre discursos e práticas, interesses de ricos e desvalimento de pobres, os modos de vida dos bairros e dos mocambos/barracos, a concentração de riquezas e a peleja da sobrevivência da maioria, sempre dividida entre um

ficar miserável e um partir esperançoso em busca de melhores condições de vida.

O livro está dividido em duas grandes partes, uma que trata de pensar o que seria o contexto regional, e a segunda que mostra as políticas de Estado e o embate das classes sociais. Ao analisar a origem, ocupação e evolução dos espaços urbanos do Recife e de Fortaleza, Jucá expõe as circunstâncias econômicas em que o controle elitista do capital e a fragilidade da economia nordestina emolduram disputas e contrastes sociais, onde uma mão de obra sujeita a uma forte instabilidade recebe poucos salários, recorre ao subemprego e ao comércio ambulante, sempre sob o olhar astuto e vigilante do estado, da burguesia e da sua polícia. Os capítulos que integram a segunda parte são constituídos para mostrar justamente a ineficiência das políticas públicas para lidar com a carência de habitações, a assistência aos flagelados das secas e a falta de bem-estar social. No interior disso tudo, ele revela como a expansão das duas cidades por ele estudadas coloca crescentes limites ao usufruto democrático de serviços de transporte, iluminação pública, saneamento e lazer, que ademais escancaram indicadores aviltantes de prostituição, mortalidade infantil e mendicância.

Poderíamos dizer que a persistente produção da pobreza e da fome em Recife e Fortaleza é o padrão comum às duas cidades, onde as diferenças são presas muito mais às características histórico-geográficas de suas espacialidades do que aos indicadores sociais e ao padrão político de cunho patriarcal e excludente que as caracterizam. A comparação feita serviu para nos mostrar que a modernização do nordeste esbarra, no período analisado e até hoje, numa herança presa sim ao tempo colonial, mas também a um presente onde um plano de modernidade é ensaiado, há décadas, sem que haja distribuição de riquezas, porque aos pobres não caberia, supostamente, usufruir de nada que não seja a sua condição de subserviência ao mandonismo de uma elite fechada em si mesma, que nutre profundo desprezo por tudo que não seja ela própria.

Estamos diante de um expressivo exemplo de análise comparada, sabendo que, do ponto de vista da história social, o intuito comparativo se faz necessário e revelador justamente para entendermos a constância com que um mesmo padrão de relações sociais circula, tanto em diferentes lugares, quanto tempos históricos. Isso quer dizer que esse padrão é portador de uma hegemonia que convém explicitar. Foi essa, ao meu ver, a principal contribuição deste estudo: mostrar que a configuração regional do nordeste brasileiro obedeceu ao mesmo padrão de economia subjugada a outros cen-

tros nacionais e internacionais, tão resistente à mudança, agarrado à perpetuação da desigualdade, para permitir que hábitos e valores de uma minoria atolada em privilégios e preconceitos de toda ordem sejam eternizados. Recife e Fortaleza são desse modo cidades irmanadas por um capitalismo cada vez mais impiedoso, cuja estranha modernidade consiste, justamente, em reproduzir a miséria social indefinidamente, como se fosse este um processo natural. Neste estudo são reveladas as suas estratégias e empenhos incansáveis em fazer das cidades nordestinas lugares divididos entre áreas nobres e favelamentos centrais e/ou periféricos, sabendo que mesmo as cidades do centro do capitalismo brasileiro se desenvolveram às custas do empobrecimento crescente do seu operariado, em especial, aquele segmento ligado à construção civil, constituído em grande parte de migrantes nordestinos. Tivesse o Autor querido estender a análise comparada à capital do Estado mais rico do País, teria demonstrado o quanto o modo de expansão urbana das cidades nordestinas desse Brasil em busca de modernização é homogêneo. Isto porque, em todas as cidades brasileiras se repete o padrão de São Paulo: colocar os ricos de um lado e os pobres do outro, dar conforto em serviços, segurança e beleza arquitetônica aos primeiros e atirar os demais ao mesmo destino de eternos favelados, desassistidos de tudo, em suas cidadelas feitas de restos e dejetos produzidos pela ganância e indiferença social da elite.

Por tudo isso, vale a pena entrar na perturbadora temática da história urbana aqui proposta, sabendo que Recife e Fortaleza são replicações feitas por um capitalismo desvalido de qualquer indício de civilidade capaz de oferecer aos que trabalham e constroem as cidades modernas alguma migalha de bem-estar e felicidade, até porque estas repousam sobre cemitérios de vítimas do bárbaro processo colonial europeu.

Fortaleza, 27 de novembro de 2020

Maria Juraci Maia Cavalcante

Professora Titular da Universidade Federal do Ceará (UFC), Investigadora de Pesquisa História e Educação, no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Ceará (UFC), na Linha Temática História da Educação Comparada (LHEC).

Dedicatória

Se a Tese foi longa, longa também deve ser a lista dos que me ficaram na memória e merecem ser lembrados:

À Professora Dra. Raquel Glezer, nossa orientadora no Doutorado em História Social, na USP, que nos fez entender o alcance de uma História Urbana, sem fronteiras, visualizada como um campo de pesquisa transdisciplinar. A Banca Examinadora da Minha Tese teve a seguinte composição: Professores Murilo de Azevedo Max, da Arquitetura; Flávio Azevedo Marques de Saes, da Economia; Odete de Lima Carvalho e Seabra, da Geografia e Inez Gabuio Peralta, da História.

Aos (às) Professores (as), Francisco Horácio da Silva Frota, Maria Helena de Paula Frota, Francisco Josênio Camelo Parente, Maria Esther Barbosa Dias, Elba Braga Ramalho, Maria do Socorro Ferreira Osterne, Liduína Farias Almeida da Costa, Francisca Rejane de Bezerra Andrade, Ubiracy de Souza Braga, e outros mais..., quando da implantação do nosso Mestrado em Políticas Públicas e Sociedade / Universidade Estadual do Ceará / UECE / Centro de Humanidades / Centro de Pesquisas Sociais Aplicadas, com a proteção do Reitor / “Quase Pastor”, Dr. Manassés Claudino Fonteles e do nosso, sempre nosso, Prof. Dr. José Jackson Coelho Sampaio, então Pró-Reitor de Pós-Graduação e Pesquisa. Antonio Mendes Teixeira Junior e Marcus Tulus Soares Falcão foram nossos primeiros orientandos.

Às nossas orientandas, no Mestrado em História / convênio /UFPE / UECE, Glória Giovanna Saboya Mont’Alverne Girão e Sílvia Helena Herculano Frota.

Aos (Às) “companheiros(as) de Labuta” do Mestrado em História, da Universidade Estadual do Ceará / História / Culturas e Espacialidades / UECE/PPGHCE), Altemar Muniz (o “eterno dialético”), Antonio de Padua, Francisco Damasceno, Gleudson Passos (o medieval), Inez Martins, João

Júlio (o JJ dos Pampas), Marcos Diniz, Sílvia Siqueira (da História Antiga sem fronteiras), Samuel Carvalheira (o pernambucano internacional), Valéria Aparecida (a bem-vinda paulista), Zilda Lima (nossa ex-aluna e hoje companheira de pesquisa no campo da saúde e das doenças) e ao seu bem-amado William J. (Billy, nosso embaixador nos “States”) que me conscientizaram do valor de saber recomeçar. Com a Professora Zilda aprendi que a História Urbana é “multiespacial,” com “novos temas”, “novas abordagens,” na trilha de uma História da Saúde e das Doenças. Sem esquecer os antigos colegas do MAHIS, Carlos Jacinto (um historiador nato), Erick Assis, Marco Aurélio, Junior (o antropólogo), Lucili Cortez, Rameris (da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras Dom Aureliano Chaves em Limoeiro do Norte) e os nossos primeiros orientandos, Alex da Silva, Ana Cláudia, Francisca Eudésia, Cícero Joaquim, Luciana de Moura, Samuel Pereira e Vilarin Barbosa. A professora Giselle Martins Venâncio, a carioca que aqui esteve e logo partiu, deixou a sua marca na implantação do MAHIS e nas orientações de seus bolsistas, quando do nosso projeto sobre o acervo de Capistrano de Abreu, no Instituto do Ceará.

Aos Professores e Professoras da Linha Temática, História e Educação Comparada, da Pós-Graduação em Educação, da Universidade Federal do Ceará, (UFC), que me estimularam e me estimulam a prosseguir na trilha transdisciplinar e, em especial, numa demonstração espontânea, sem açúcar e com afeto, às Professoras Maria Juraci Maia Cavalcante e Patrícia Helena Carvalho Holanda; sem esquecer os colegas Hermínio Borges Neto, o matemático didático e a nossa “Flor de Lis”, Antônia Lis de Maria Martins Torres, que também iniciou sua carreira em Cajazeiras/Pb, pedagoga de pesquisa multimeios, ambos envolvidos nas “Tecnologias da Educação”, onde passado, presente e futuro se associam.

Aos meus primeiros orientandos, / Monografia de Conclusão de Curso de Licenciatura em História da UECE, / Allysson Bruno Vieira, hoje Professor da nossa/ História, na UECE, José Acrísio Sena, atualmente Deputado Estadual/ PT e, em especial, a Silvana de Sousa Pinho, Professora do Curso de História/Campus Limoeiro do Norte, que me fez ingressar no quadro docente da Pós-Graduação em Educação da UFC – Núcleo de História e Memória da Educação.

Ao Presidente do Instituto do Ceará (Histórico, Geográfico e Antropo-

lógico), General Júlio Lima Verde Campos de Oliveira e aos demais Membros dessa Instituição, em especial ao Professor José Liberal de Castro, nosso estimado guia na trilha da História Urbana do Ceará e ao Dr. Lúcio Gonçalves de Alcântara, por sua contínua dedicação à causa pública. Essa sua dedicação ficou patente, quando Diretor dessa nossa Instituição e continua, atualmente, após assumir a Presidência da Academia Cearense de Letras, sem esquecer o Hospital do Câncer, atualmente por Ele dirigido no *continuum* da obra paterna, nas ações e intenções da Fundação por Ele criada, a “Fundação Waldemar de Alcântara”. Na evocação das louvações dos que merecem ser louvados, não podemos esquecer “O Mestre dos Mestres”, Eduardo Diatany Bezerra de Menezes, que nos estimula a preservar, no “cone da memória,” o valor dessa Instituição e da História das Ciências Sociais, na Universidade Federal do Ceará (UFC). Além dessa “Santíssima Trindade,” também outros nomes não podem ser esquecidos, no Ice: Professor Paulo Elpídio de Menezes Neto, o autor da “Pedra de Sísifo. Carta de Bordo Interminável / Navegação De Cabotagem e Marinhagens Políticas.”; o Venerando Osmar Maia Diógenes, Miguel Angelo de Azevedo (Nirez, o preservador), José Eurípedes Maia Chaves Júnior, Juarez Leitão, Luciano Pinheiro Klein Filho; no Ice e na UECE, o Dr. Marcelo Gurgel Carlos da Silva, sempre solícito e atencioso aos que o procuram e aos sócios / de polos temáticos “univitelinos” / História Urbana / Geografia Urbana, / Maria Clélia Lustosa Costa, José Borzacchiello da Silva e Eustógio Wanderley Correia Dantas. Em síntese, de A a Z, Angela Maria Rossas Mota de Gutiérrez, Artur Bruno, Pedro Filomeno de Moraes e Seridião Correia Montenegro. Mais outro nome merece ser homenageado, de modo especial, o Professor Pedro Sisnando Leite, o “nosso Celso Furtado”, estudioso desse outro Nordeste, com suas contradições e desafios, definidor do “Verdadeiro Desenvolvimento do Nordeste”. Essa dedicatória estaria incompleta, se esquecêssemos os funcionários do Instituto, aqui muito bem representados na figura da nossa Diretora Administrativa, Marinez Alves de Sousa Feitosa.

Aos (as) “ex-colegas” do Departamento de História, da Universidade Federal da Paraíba/UFPB/João Pessoa/, Antonia Batista do Carmo, Emília Lins Freire, Irene da Silva Rodrigues Fernandes, Elza Regis de Oliveira, Ivanice Frazão, José Octavio de Arruda Mello, Laura Helena Baracuhy Amorim, Lúcia de Fátima Guerra, Maria do Céu Medeiros, “nossa padroeira,” / Maria

de Lourdes B. de Vasconcelos e o Professor Pedro Nicodemos (*in memoriam*), além de Maria das Dores Limeira, Martha[s] / Pimentel e Falcão, Simone Salgado, a nossa “Zeluiza”, Sales, da Casa José Américo e ao trio da “Dialética Marxiana da História”, Joana Neves, Rosa Maria Godoy Silveira e, in memoriam especial, o nosso Silvio Frank Allen, e também a Neiliane, quando da implantação do Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional (NDIHR), por obra e graça do Reitor Linaldo Cavalcante. Uma dedicatória especial a outro “irmão de Profissão”, que se perdeu nas trilhas da História, Ruston Lemos de Barros e aos que daqui partiram e hoje ali lecionam, os ex-alunos do Curso de História da UFC, Barroso e Ernesto, hoje paraibanizados.

Aos Professores Modesto Siebra Coelho e Raimundo de Assis Holanda, meus “dois irmãos,” “Com Cristo, Em Cristo e Sem Cristo,” do Seminário da Prainha a Cajazeiras do Rio do Peixe/Pb / João Pessoa / Fortaleza ... , que nossos laços de fraternidade se perpetuem, sob as bênçãos do Divino e do nosso “Santo” Luiz Gualberto de Andrade. E, na trajetória eclesiástica/poética e da Ciência Política, impossível olvidar o Professor Francisco José Rodrigues, rebatizado como Loyola, primeiro “Doutor in Paris” do nosso Curso de História da UECE.

Aos Professores da História Urbana, da Universidade Federal do Piauí, / UFPI/ Raimundo Nonato Lima dos Santos, Francisco Alcides do Nascimento, o pai piauiense da história oral e aos demais, mais amigos do que “Hermanos,” Johnny Santana de Araújo, Francisco Gleison da Costa Monteiro, Edwar Castelo Branco, Manoel Domingos, amigo em duas vias, na FAFICE e na UFC. Por falar em História Oral, outros nomes também nos são caros, Antonio Torres Montenegro, / UFPE, que através “da História Oral e Memórias,” também narrou parte da História do Recife, através da “cultura popular revisitada,” contada “por Velhos e Velhas Trabalhadoras” e Maria Izilda Santos de Matos, querida por todos, sempre “Em Busca de outras Histórias,” algumas delas voltadas ao “Cotidiano e Cultura” de São Paulo e Santos, “fruto de um amplo e diversificado corpo documental” e Durval Muniz, premiado pela “Invenção do Nordeste e outras artes.”

Aos “ex-colegas” do Departamento de História da UFC, Adelaide Gonçalves, Almir Leal, / que continua conosco no Programa de Pós-Graduação em Educação/UFC/, Eurípedes Funes, Francisco J. Pinheiro, Frederico de C.

Neves, Ivone Cordeiro, Maria do Carmo Ribeiro, Pedro Airton, Sebastião Rogério (Tião), Virgínia Maria Tavares e, aos que já partiram, uma homenagem especial ao “Filósofo da História”, João Alfredo de Sousa Montenegro, À Professora Luiza de Teodoro, sempre a nos lembrar, “Cada vida pessoal é uma História e faz parte de uma História maior...”; a nossa querida Madrinha, Valdelice Carneiro Girão e aos demais ausentes, João Mendes e, com “SALdades”, o São Francisco, que não era só de Assis, mas de todos nós e a “Madre Superiora,” Simone de Souza. Nessa longa lista rememorativa, há uma alegria compensatória ao verificar que ex-alunos(as) da Graduação, hoje são Professores(as) da Pós-Graduação, Antonio Luis, João Ernani, Kenia Rios, Meize Lucas e Francisco Régis Lopes Ramos, esse último não ex-aluno meu, mas aluno fiel / devoto do nosso “Padim Ciço,” *“per omnia saecula saeculorum,* [“Por todos os séculos dos séculos. Amém.”] Georgina Gadelha nos acompanhou no estudo da “saúde e das Doenças,” ela e Cláudia Freitas, nossa ex-aluna da UECE, que agora se “federalizou” / Professora na UFC; ao seu colega Gledson e a um outro não ex-aluno, “limoeirense,” de coração e de ação / Faculdade Dom Aureliano Matos / Limoeiro do Norte/Ce, é o Professor Olivenor, que vale a pena ser lembrado. Outra de lá exportada, ex-aluna na Graduação da UFC e hoje conosco, no Curso de História da UECE é a Vera da Costa e Silva, não militarizada.

No rol dos(as), alunos (as) da Pós-Graduação, que foram e continuam sendo meus mestres no cotidiano acadêmico, rememorando os diálogos mantidos, ao longo da elaboração de suas Dissertações e/ou Teses:

Do Antigo Mestrado em História, (MAHIS/ UECE)

Alex, Ana Cláudia, Cícero, Eudésia, Levi, Luciana, — “orientanda em duas vias”, — no Mestrado / UECE e no Doutorado / UFC, e Maria Helena, Samuel, Thiago, Vilarin.

Do Mestrado Atual, (PPGHCE), Wellinadia de Souza e Noélio Nonato.

Aos(às) Orientandos(as), da Pós-Graduação em Educação (UFC), na Linha Temática História e Educação Comparada.

Mestrado: Ana Kelly, Antoniel, Jarles, Juliana, Liana, Maria Helena Campelo e, em especial, Marlúcia Nogueira Raquel, aluna desde a monografia da graduação / História/UECE / no estudo da “Saúde e das Doenças”.

Doutorado: Adalucami, Alda, Deuselene, Jarles, também mais orienta-

dor do que orientando, Ossian, do “Kariri”, Rochester e, mais uma vez, Luciana e ao mais novo, Léo Mackellene.

Aos colegas do Curso de Graduação em História da UECE, Alexandre Barbalho, Francisco Agileu, Antonio Guerra, Antonio Germano, Berenice Abreu, Fátima Leitão, nossa companheira nas Bancas de Qualificações de Defesa da Pós-Graduação em Educação da UFC, Coronel Francisco Jaques, Peterus Antonius Tegenbosch, Noélia Alves, Arthur (sempre coordenador nas suas atividades educacionais de Maranguape), Paula Cristina de Lyra Santos, Regiane Leila Rolim, Paulo Emilio Andrade de Aguiar, Paula Cristina dos Santos, Francisco Martins de Souza e aos que partiram, Adegildo Ferrer, Antonio Lúcio Caminha, Luís Gomes Filho e José Zairo Leite da Silva e ao Francisco José Pereira, Franzé, nosso padroeiro, o Secretário não sectário.

Aos bolsistas, do Curso de Graduação em História / UECE / Alex Almeida de Sousa e Maria Gabrielle Sousa Aquino / Projeto “Dr. Waldemar Alcântara, Traços Biográficos na Projeção da Memória Social.” / Oralidade / História Oral / Memória Social.

A nossa amiga Nádia Maria Weber Santos, mais Junguiana do que weberiana, sempre nos lembrando as trilhas, que nos foram abertas por nossa Sandra Jatahy Pesavento, uma gaúcha de raízes mais cearenses do que italianas.

Se Faltou Alguém a Ser Lembrado ou Louvado, Bendito Seja o Seu Santo Nome.

IN MEMORIAM

Memento, homo, quia pulvis es, et in pulverem reverteris

Lembra-te, ó homem, que és pó, e em pó te hás de tornar...

Professora Sandra Djatahy Pesavento, que no nosso Estágio de Pós-Doutorado, na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, (UFRGS), nos conscientizou acerca do alcance da transdisciplinaridade no estudo da História Urbana, quando semeada no canteiro da História Cultural, onde as sociabilidades e as sensibilidades se entrelaçam no *continuum* da Temporalidade.

Professor Marc Jay Hoffnagel, nosso Orientador na Primeira Turma do Curso de Mestrado em História, da Universidade Federal de Pernambuco, (UFPE). Sua dedicação ao Ensino e à Pesquisa foi decisiva ao fortalecimento da qualificação do quadro docente do Mestrado, quando da sua implantação, sem esquecer, no “tempo vivo da memória”, dois nomes que merecem ser lembrados e louvados, os Professores Armando Souto Maior e José Antonio Gonsalves de Mello.

Cônego [São] Luiz Gualberto de Andrade / Criador / Diretor da Fundação de Ensino Superior de Cajazeiras (Pb), onde iniciamos nossa trajetória, no Ensino Superior. Ele que nos possibilitou o ingresso na primeira turma do Curso de Mestrado em História, da Universidade Federal de Pernambuco, (UFPE).

Albertina Mirtes de Freitas Pontes, a arquiteta sempre alegre, nossa primeira orientanda no Mestrado em História da UFC, aluna fiel do Mestre José Liberal de Castro.

Gilmar de Carvalho/da UFC e de todos nós... Sem muitas palavras, só lembranças, memória individual, memória coletiva, memória social, cultura popular...

Padre Edilberto Cavalcante Reis, também ex-aluno nosso, no Curso de Graduação em História da UFC, Professor da FECLESC, que tão cedo nos deixou, carregados de indagações.

“A linguagem da modernização, que aqui e ali se faz ouvir com insistência, é assaz vaga e retórica, pois carece de conteúdos sociais precisos, resumindo-se em propostas de atualização técnica tidas como passos no sentido da... pós-modernidade.”

BOSI, Alfredo

“Há lugar para a esperança, pois os seres humanos são animais que esperam.”

HOBSBAWM, Eric

Sumário

Prefácio (Maria Juraci Maia Cavalcante)	5
Dedicatória	9
Introdução	21
I PARTE	
O CONTEXTO REGIONAL	31
1. Ocupação e evolução dos espaços urbanos do Recife e de Fortaleza	33
1.1. Origem e Formação	33
1.2. Os Bairros dos Ricos: Privilégios de Moradia e os Impasses Urbanos	54
1.3. A Disputa do “Espaço” dos Pobres: os Bairros e os Mocambos	71
2. O contraste das condições de sobrevivência	91
2.1. O Controle do Capital e a Instabilidade Econômica	91
2.2. Mão de obra Barata: o Salário Mínimo	103
2.3. O Subemprego e a Sobrevivência dos Vendedores Ambulantes.	118
II PARTE	
RECIFE E FORTALEZA: O ESTADO E AS CLASSES SOCIAIS URBANAS	133
3. A política do estado face às necessidades da população	135
3.1. O Discurso Populista e o Programa Habitacional	135
3.2. A Estrutura de Poder na Formação das Associações de Bairros	152
3.3. O Assistencialismo aos Flagelados	160

4. A expansão citadina e os obstáculos ao bem-estar social	173
4.1. Os Transportes Urbanos.	173
4.2. A Iluminação Pública	210
4.3. O Saneamento	227
4.4. O Sistema Portuário: Contrastes e Controvérsias	235
5. Uma amostragem da problemática social: semelhanças e contrastes no cotidiano	255
5.1. O Lazer e o Prazer nas Ruas	255
5.2. A Mortalidade infantil e o desamparo do menor	284
5.3. A Mendicância	312
Conclusão	341
Fontes	351
Referências	355
Posfácio (Zilda Maria Menezes Lima)	363

Introdução

Se diversos autores, ao se dedicarem a “modernização no Nordeste”, tomam exclusivamente como marco cronológico a implantação da SUDENE suscitaram polêmica, mais ainda se agrava a questão ao se falar em modernização nas décadas anteriores à política de industrialização. Entretanto, partindo desta última proposição — modernização no Nordeste no período 1945-1960 — tomamos por base a comparação do crescimento espacial da cidade do Recife com o ocorrido em Fortaleza, tendo como objetivo estabelecer uma conexão entre ambas, associada à fase transitória das relações sociais de produção. Desse modo, propomos demonstrar os caracteres comuns e as diferenças de cada uma delas, no intuito de revelar argumentos que comprovem a existência de ideias relativas a uma modernização no período estudado.¹

1 Em 2000, nos foi oferecida, pela Secretaria de Cultura e Desporto do Estado do Ceará, a oportunidade de publicarmos a nossa Tese de Doutorado em História, defendida na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, (USP), em 1993, mas nos foi imposta a seguinte condição: tendo em vista a diminuição das despesas de impressão, seria possível publicar apenas a parte referente a Fortaleza. Assim, o nosso trabalho publicado ficou incompleto, uma vez que o uso da história comparativa constituía o ponto básico da nossa pesquisa. Agora, considerando a diminuição dos gastos, na publicação de um E-Book, decidimos lançar a tese completa. A princípio, pensamos em reescrever o que fora escrito, mas refletindo acerca do significado da temporalidade, na contínua relação entre o ontem e o hoje, decidimos respeitar a primeira escrita, afinal, como lembrava Machado de Assis, “cada obra pertence a seu tempo.” A aplicação do Método Comparativo decorreu de uma opção espontânea, fruto de minha estada no Recife, como aluno da primeira turma do Mestrado em História, da Universidade Federal de Pernambuco. Eu iniciara minha trajetória no “Magistério Superior”, na Faculdade de Filosofia, Ciência e Letras de Cajazeiras/Pb, (FAFIC) em 1972 e quando ingressei no Mestrado, três ou quatro anos depois, tive que me separar da companheira Regina e da filha de poucos meses, Vlândia, que foram para a casa dos meus pais, em Fortaleza, porque in “Nillo Tempore”, [naquele tempo], as bolsas de estudo ainda eram privilégio concedido aos alunos, da USP, UFRJ e de poucas outras Instituições; graças à ação benéfica do “Pastor de Almas” e Diretor da Faculdade de Filosofia de Cajazeiras/Pb, o Cônego Luiz Gualberto de Andrade, o Estado me concedeu afastamento remunerado, relativo a dois “contratos “estaduais”, quarenta horas semanais, vinte no Colégio Estadual e mais

Para tanto, foi necessário identificar o peso das secas e do fluxo migratório na economia regional, verificando até que ponto a crise que afetou o campo, repercutiu no processo de aceleração da urbanização do Recife e de Fortaleza, entre 1945-1960. Tornou-se necessário caracterizar a implantação dos serviços de infraestrutura urbana, através da identificação dos agentes decisivos de sua expansão e dos beneficiários das melhorias implantadas. Assim, posteriormente, analisamos o crescimento contínuo das favelas, visualizando-o dentro da noção de espaço diferenciado. Apesar do envolvimento de diferentes setores sociais no processo de urbanização, as diretrizes e principais decisões atinentes à expansão urbana constituíram monopólio da classe dominante. Esta, sem dúvida alguma, apresentava composição diferenciável no Recife e em Fortaleza.

A partir desta constatação, que tem íntimas relações com a dinâmica da expansão capitalista, observamos que o crescimento urbano do Recife e de Fortaleza decorreu da problemática vivenciada pela economia regional, pois as relações de produção não eram, de forma generalizada, resultantes de um capitalismo estruturado. Tal situação impossibilitou uma total absorção da mão de obra oriunda do campo, em virtude das próprias contradições decorrentes da instabilidade econômica. A implantação das melhorias urbanas, no Recife e em Fortaleza, atendia precariamente a um percentual restrito da população. Por outro lado, os segmentos mais pobres, quando atendidos, o eram de forma restrita e irregular. A mesma realidade se estende à questão

vinte no Colégio Diocesano Padre Rolim, pela manhã e tarde; as aulas da Faculdade eram à noite, com remuneração por hora aula. Como ressaltei e vale a pena repetir, a aplicação do Método Comparativo decorreu mais de uma prática de observar as paisagens urbanas, fosse no meu cotidiano e/ou nos meus passeios dominicais, na(s) “Rua(s) de Mão única,” daquela “Metrópole,” evocada como “A Maior do Norte e Nordeste” mas as contradições entre o dito e o vivido, na / “Veneza Brasileira,” “A Capital do Nordeste,” / muito se assemelhavam às confirmações de uma “Geografia da Fome,” marginalidade social e crescimento dos sub empregos, cada dia mais estampadas no perfil urbano de lá e daqui, no Recife e na “Fortaleza de Nossa Senhora da Assunção”, na linguagem oficial, ou “Fortaleza de Seu Luís Assunção”, na versão dos poetas locais, nos louvores à “Loura Desposada do Sol”, na Metrópole e na “Sub – Metrópole,” não despojadas do dilema dos “Versos e Reversos” contínuos. Em síntese, nada mais, nada menos, tais lembranças são “coisas que o tempo levou”, mas que significaram e ainda me significam muito, mas a nossa narrativa foi apenas uma confirmação do que nos disse Certeau: “Sou apenas um viajante.” (cf. De Certeau / EUD / *L'étranger ou l'union dans la différence*, 1991.), Cf. JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota Jucá. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza* (1945 – 1960). São Paulo: Annablume; Fortaleza: Secretaria de Cultura e Desporto do Estado do Ceará, 2000. Em 2003 foi lançada a segunda edição pela mesma Editora.

da moradia — mansões vs. favelas — e às respectivas áreas de lazer.

A expansão tanto do Recife quanto de Fortaleza desencadeou a miserabilidade urbana, expressa principalmente através da mendicância, da prostituição, do latrocínio e do abandono de menores, de velhos e de deficientes físicos, bem como no incremento à criminalidade.

Como em qualquer temática analisada, é óbvio que a grande barreira enfrentada partiu da necessidade de constatar se as teorias se adequam à realidade em apreço. De nada valem aqueles que apenas se servem de pressupostos para colorir o quadro de uma realidade. No presente estudo relacionado à História Urbana, seria arriscado recorrer à ideia de modernização classificada “como um processo global” que situa os países “periféricos”... não mais como regiões subdesenvolvidas, mas como nações que já atingiam um status de ‘classe média’ dentro da escala internacional”². As críticas a tal abordagem já propiciaram uma contestação à limitação dos trabalhos baseados “em categorias inventadas em resposta a experiências ocidentais e consideradas como sendo constantes em qualquer sociedade”³.

Por outro lado, na análise do processo de urbanização de regiões subdesenvolvidas, não podemos obliterar o papel desempenhado pelo Estado em âmbito econômico-social. Importa, pois, não apenas averiguar as mudanças registradas na vida da cidade, sob óptica que focaliza os agentes componentes ou associados às classes dominantes, mas igualmente retratar o confronto entre ricos e pobres⁴.

No Brasil, torna-se imprescindível explicitar as peculiaridades da urbanização nordestina que se processou de forma por demais diferente da registrada na região Sudeste. Mesmo assim, em ambas, apesar das melhorias

-
- 2 GERMANI, Gino. *Sociologia da Modernização: estudos teóricos, metodológicos e aplicados à América Latina*. Trad. Eurico de Lima Figueiredo. São Paulo: Mestre Jou, 1974, p.11.
 - 3 SLATER, David. Capitalismo e urbanização na periferia. Problemas de interpretação e análise referentes à América Latina. Trad. Maria Cecília Lucchese. *Espaço & Debates*, Rev. de estudos regionais e urbanos. 8, n. 23, São Paulo, 1988, p. 99. Vide Valdés, Eduardo Devéz. *Modernização e Identidade: as ideias na América Latina a partir de um caso limite - Chile 1950-1973*. Estudos Históricos, América. Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 75-83, 1992 e BOSI, Alfredo. *Dialética da Colonização*. São Paulo: Companhia de Letras, 1992, p. 224 e 372.
 - 4 “A classe dominante contenta-se em manter sua influência sobre os grupos subalternos mantendo-os na passividade política: para isso, decapita pacificamente suas elites, absorvendo-as em uma classe política”. - PORTELLI, Hugues. *Gramsci e o bloco histórico*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 122.

aparentes nas condições de vida, o pauperismo continuou a representar um elemento constante de panorama citadino⁵.

No tocante às questões urbanas, ocorridas no Recife e em Fortaleza, se faz necessário considerar a problemática em sentido mais amplo na busca de detectar os contrastes e as peculiaridades regionais. Dessa forma, questiona-se a existência de uma modernização capitalista no Brasil, a partir do Estado Novo de Vargas, como um todo, principalmente se considerarmos a região Nordeste como um espaço diferenciado, com suas especificidades infra e supraestruturais⁶.

Foi, portanto, em apreço ao contexto supracitado que optamos, de imediato, pela fixação do corte cronológico entre 1945 e 1960. Tal avanço em relação ao Nordeste brasileiro se apresenta como um dos períodos mais críticos de sua História. Com a hegemonia do Sudeste, no quadro nacional, aquela região enfrentava maiores obstáculos a sua organização econômico-social. Além de uma tecnologia ultrapassada no setor das indústrias açucareira e algodoeira, acrescida da oscilação de preços da instabilidade agrária decorrente das secas e do sistema latifundiário improdutivo, o fluxo migratório disparou, tornando-se visível através do aumento dos subempregados e dos mendigos que afluíram ao Recife e a Fortaleza. Ante essa progressão de atraso e pobreza, poderia parecer paradoxal abordá-lo em questões atinentes à teoria da modernização, desenvolvida sobretudo nos anos 50 e 60. Não é nosso intuito rediscutir o que já foi por demais debatido, no tocante a conceituação da dualidade urbano-rural ou da mudança catalizadora da industrialização que proporcionaria o desejado desenvolvimento. Não constituiria pedantismo afirmar que o conceito de modernização, mesmo no período pós-SUDENE, permaneceria generalizado, incapaz de fornecer uma visão mais profunda da realidade nordestina. O uso indiscriminado de tal conceito é um exemplo, por diversas vezes empregado, inadequadamente, nas Ciências Sociais, servindo apenas para enfatizar ideias, que carecem de um substrato lógico que comprove a argumentação exposta.

5 Cf. SANTOS, Milton. *A urbanização desigual*. Petrópolis: Vozes, 1980, o. 9, 33, 50, 95 e 124.

6 Vide COUTINHO, Carlos Nelson. As categorias de Gramsci e a realidade brasileira in BADALONI, Nicola el alii. *Gramsci e América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 122.

O real objetivo da teoria da modernização, visa a explicar o desenvolvimento das sociedades mais evoluídas e o atraso dos países subdesenvolvidos, encobrendo os fatores explicativos da realidade enfocada⁷. Também é necessário não esquecer a diferença entre uma possível diferenciação entre “modernização” e “desenvolvimento”, principalmente tomando como área estudada o espaço de uma região pobre.

Podemos afirmar que, no Nordeste, o quadro socioeconômico passou por significativas mudanças somente a partir da década de cinquenta, quando as relações capitalistas de produção teriam dado os primeiros passos⁸. Além do mais, é imprescindível considerar a historicidade regional, a fim de deixar transparecer as peculiaridades no panorama geral da vida nacional. Não é possível esquecer que os próprios termos “modernização” ou “modernidade” têm suas raízes na Europa desde o final do século XVIII⁹.

Outra questão importante diz respeito às dificuldades metodológicas. Recorrer a abordagem relacionada com o método comparativo traz inúmeras vantagens ao historiador, no sentido de ampliar o universo estudado. Por outro lado, duplica o próprio trabalho de pesquisa. Consideramos, ainda, as advertências dos que não simpatizam com a adoção do uso do método comparativo na História. Contudo, a maioria dos estudiosos reconhece e recomenda as vantagens da comparação¹⁰. Confrontar o crescimento urbano do Recife e de Fortaleza resultou numa análise histórica enriquecida, além dos traços comuns, a especificidade da experiência histórica singular, registrada nos espaços urbanos em foco.

Vale salientar que, na estruturação da temática, fez-se necessário o re-

-
- 7 OLIVEN, Ruben George. *Urbanização e mudança social no Brasil*. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1982, p. 30-31.
 - 8 PERRUCCI, Gadiel. Nordeste: uma revisão necessária. *Rev. Brasileira de História*. São Paulo, 1 (1): 35, mar, 1981.
 - 9 Sobre a modernização e o processo de racionalização no Ocidente vide ROUANET, Sérgio Paulo. *As razões do iluminismo*. São Paulo: Companhia de Letras, 1987, p. 251.
 - 10 Henri Sée e Henri Pirrene já consideravam o método comparativo como instrumento de transformar a história em uma ciência. Witold Kula também demonstrara que “nenhum trabalho científico, por mais limitado e monográfico que seja, pode dispensar totalmente o método comparativo, pois é impossível a introdução de novos elementos em um terreno qualquer do conhecimento sem compará-los com os já conhecidos”; - Cf. CARDOSO, Ciro Flamarion e BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Os métodos da História*. Trad. João Maia. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979, p. 410 (Biblioteca de História, v. 5).

curso de algumas amostragens quantitativas, em face à importância do uso de dados que envolveram os diversos aspectos integrantes da vida urbana.

Em relação às fontes que possibilitaram a execução deste projeto de estudo, uma tipologia variada descortinou-se: bibliografia, documentos oficiais como relatórios, atas, discursos e leis, bem como alguns depoimentos colhidos através da chamada “História Oral”. No entanto, particularmente esta última não veio a se constituir no núcleo que fundamentou o estudo. A premência do tempo de execução e a própria dificuldade de se manter um “canal aberto” de acesso a determinadas autoridades fez malograr a pretensão inicial, embora, modestamente, alguns poucos depoimentos tenham sido colhidos. Por outro lado, uma vasta bibliografia de apoio foi trabalhada. A reconstituição do processo de formação histórica do Recife e de Fortaleza foi enriquecida através da consulta às obras dos viajantes estrangeiros, ricas à compreensão dos contrastes e das peculiaridades urbanas, relativas a sua face de formação. Como complemento, as atas manuscritas das Câmaras Municipais do Recife e de Fortaleza do século XIX forneceram denso substrato à análise do tema. Através delas podemos estruturar diversos aspectos estudados, observando-se as posições assumidas pelas lideranças políticas dos partidos atuantes na época¹¹. Ainda foram consultadas Revistas do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano e do Instituto do Ceará, principalmente para cobrir o período de formação e expansão inicial do Recife e de Fortaleza. Os jornais das suas capitais considerados de primordial importância para a compreensão da temática urbana não foram esquecidos, a exemplo do *Diário de Pernambuco*, *Jornal do Commercio* (do Recife) e *O Povo*, *Correio do Ceará* e *Unitário* (de Fortaleza). Também utilizamos os periódicos mantidos pela Igreja Católica, como *A Tribuna* (do Recife) e *O Nordeste* (de Fortaleza). Com base nestes diários, estabelecemos um confronto entre a visão mais questionadora dos jornais “de esquerda”, em geral ligados ao Partido Comunista Brasileiro, como *A Folha do Povo* (do Recife) e *O Democrata* (de Fortaleza)¹².

11 A princípio, o Arquivo da Câmara Municipal do Recife estavam em fase de mudança devido a problemas decorrente das chuvas. Posteriormente foi instalado numa das salas da própria Câmara, e o trabalho tornou-se viável graças a uma catalogação iniciada por membros da Fundação Joaquim Nabuco. Acerca da utilidade e limites da “História Oral”, vide THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. História Oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

12 Ambos já se encontram microfilmados. Quanto ao *Diário de Pernambuco*, conseguimos consultar os originais na própria sede desse jornal. Em Fortaleza, a consulta ao *Jornal O*

Neste verso e reverso do perfil urbano do Recife e de Fortaleza optamos por uma subdivisão em cinco capítulos, de acordo com a pertinência estrutural. O primeiro apresenta a abordagem acerca da origem e formação das duas capitais, além de um confronto estabelecido entre os bairros mais ricos e os bairros mais pobres. O segundo relaciona-se com a análise da situação econômica, onde é mostrada a determinante da instabilidade econômica regional, estendendo-se a consideração do problema de mão de obra barata e das limitações do salário mínimo e do subemprego. O terceiro tem como ideia central comprovar a ineficácia da política do Estado frente às necessidades básicas da população, envolvendo o problema habitacional, a formação das associações de bairros e as contradições do assistencialismo dispensado aos flagelados. O quarto se concentra no estudo do funcionamento dos recursos básicos, como transportes urbanos, iluminação, saneamento e também na análise comparativa das limitações e contrastes dos portos do Recife e de Fortaleza. Finalmente, o último capítulo traz uma amostragem do cotidiano urbano, através do enfoque das condições de lazer e da prostituição, acrescida com a abordagem crítica da situação do menor abandonado e dos mendigos.

Inúmeros são os trabalhos que estudaram a urbanização do Recife e de Fortaleza, inclusive dissertações e teses, sob a óptica histórica, sociológica e/ou geográfica¹³. No entanto, a análise comparativa, especialmente no período

*Povo tornou-se mais fácil, devido ao Núcleo de Microfilmagem, da Secretaria de Cultura, Turismo e Desporto do Governo do Estado do Ceará funcionar nos dois turnos. Além disso, foi-nos concedido o uso dos microfílmes a serem pesquisados no Núcleo de Documentação Cultural (NUDOC) da Universidade Federal do Ceará, em decorrência de convênio assinado entre aquela instituição e o núcleo. Quanto aos demais jornais, relativos a Pernambuco, a consulta foi realizada no próprio Arquivo Público Estadual. Já em Fortaleza, consultamos *O Nordeste* no Arquivo da Arquidiocese, localizado na Catedral. Também trabalhamos na Associação Cearense de Imprensa (ACI) e no Instituto do Ceará, a fim de colher subsídios dos demais jornais apontados.*

- 13 Além dos conhecidos trabalhos de GOLSALVES DE MELLO, José Antonio. *Tempos dos flamengos*. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. 2 ed. Recife: BNB, 1979; CASTRO, Josué de *Fatores da localização da cidade do Recife*, Rio de Janeiro: Nacional, 1848; ANDRADE, Gilberto Osório de. *Migrações internas e o Recife*, Recife: Inst. J. Nabuco/MEC, 1979. (Série Estudos e Pesquisas, 12); ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*, Recife: Ed. Universidade UFPE, 1979; BRAGA, Elza Franco e BARREIRA, Irllys Firmo. (Coord.). *A política da escassez; lutas urbanas e programas sociais governamentais*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1991; CASTRO, José Liberal de. *Fatores de localização e da expansão da cidade de Fortaleza*, Fortaleza: Imp. Universitária UFC,

do 1945-1960, entre as duas capitais parece-nos inédita.

Enfim, cabe tão somente adiantar que partimos da ideia crítica a respeito da modernização. Ela foi fruto de uma ideologia da classe dominante, expressa sobretudo através dos discursos políticos e das práticas administrativas-governamentais que constituiu um recurso para mascarar a realidade existente e preservar a manutenção de seus interesses.

1977; GIRÃO, Raimundo. *Geografia estética de Fortaleza*, 2. ed. Fortaleza: BNB, 1979, relacionam-se à problemática urbana das duas capitais as seguintes teses e dissertações: AMORA, Zenilde de Baima. *As transformações de indústria em Fortaleza face à política de industrialização do Nordeste*. Dissertação (Mestrado em Geografia) - FFLCH, USP, 1978; BARREIRA, Irllys Alencar. *O recurso das vitrines: conflitos urbanos e cultura política em construção*. Rio de Janeiro: Rio Fundo de Cultura, 1992. (Tese de doutorado em Sociologia, USP, 1987); COSTA, Maria Clélia Lustosa. *Cidade 2.000: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza*. Dissertação. (Mestrado em Geografia). São Paulo, USP, 1988; DIÓGENES, Glória. *O "eu" e o "outro". A constituição de identidade política dos movimentos sociais urbanos*. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Fortaleza, UFC, 1989; DUARTE, Ana Teresa Sotero. *As relações espaço-temporais do processo de estruturação da paisagem recifense. - estudo de caso: o bairro de Boa Viagem*. Dissertação. (Mestrado em desenvolvimento urbano/C.O. Arg. e Com.). Recife, UFPE, 1979; EGLER, Tamara Tânia Cohen. *O chão da nossa casa: produção de habitação em Recife*. Tese. (Doutorado em Sociologia) - FFLCH, USP, 1986, v. 1 e 2; GONÇALVES, Norma Lacerda. *Estado, capital financeiro e espaço habitacional: o caso da região metropolitana do Recife*. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Urbano e Regional) - Centro de Artes e Comunicação, UFPE, 1985; JACCOUD, Luciana Barros. *Movimentos sociais e crise política em Pernambuco: 1955-1968*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990. (Dissertação de Mestrado; Departamento de Sociologia da UFPE, 1986); JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A implantação dos serviços urbanos no Recife: o caso da companhia do Beberibe: - 1938-1910*. Dissertação. (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFPE, 1979; LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1971. (Dissertação de Mestrado em Sociologia/UFC); LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal*. Por uma antropologia do litoral Nordeste sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992; LUBAMBO, Cátia Wanderley. *O bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife, CEPE/ Fund. Cult. Cidade do Recife, 1991. Dissertação. (Mest. /Desenv. /Urb. Deptº de Arq. e Urb.), UFPE, 1988; MARQUES, Regina Elizabeth do Rego Barros. *Urbanização, dependência e classes sociais: o caso de Fortaleza*. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Deptº de Ciências Sociais e Sociologia do Centro de Humanidades, UFC, 1986; MONTENEGRO, Antonio Torres. *História e Memória: cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992. (Caminhos da História); MOURA, Alexandrina Sobreira de. *Terra do mangue: invasões urbanas no Recife*. Recife: FUNDAJ, 1990 (Tese de Doutorado/Universidade de Wisconsin, 1986); PONTE, Sebastião Rogério de B. da. *Ruas limpas novos corpos: remodelação urbana e disciplinarização social em Fortaleza na primeira república*. (Dissertação de Mestrado). São Paulo, PUC, 1992; SILVA, José Borzachiello da. *Os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza - Fortaleza; Multigraf Ed. , 1992. (Tese, Doutorado em Geografia, FFLCH, USP, 1986); SILVA, Nehilde Trajano da. *Santo Antônio/São José: o centro histórico do Recife*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento urbano) - Deptº. Arq. e Urb. , UFPE, 1979; SOUZA, Emanuel B. de. *Nos porões dos arrecifes: o trabalho autônomo no comércio de confecções da cidade do Recife*. Dissertação. (Mestrado em Sociologia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFPE, 1984.*

INTRODUÇÃO

Pelas razões expostas, compete-nos adentrar no enigmático labirinto da vida urbana, a fim de confrontar a viabilidade, real ou imaginária, de uma modernização com a realidade diluída.

The background of the page is a soft, out-of-focus image of autumn leaves in shades of orange, red, and brown, scattered across the top and bottom edges. The central text is set against a plain, light beige background.

I PARTE
O CONTEXTO REGIONAL

1. Ocupação e evolução dos espaços urbanos do Recife e de Fortaleza

Ao iniciarmos o estudo sobre as duas cidades, sentimos necessidade de fazer a síntese do processo de formação e desenvolvimento do Recife e de Fortaleza como polos urbanos regionais. Em decorrência da política lusitana, enquanto o Recife se consolidou como centro exportador, Fortaleza não passou de um núcleo administrativo implantado pelos colonizadores e consolidado a partir do reinado de D. Pedro I.

Os depoimentos de viajantes estrangeiros e as Atas das Câmaras Municipais, complementadas com os informes das revistas dos Institutos Históricos, forneceram os subsídios básicos à reconstituição histórica.

Considerando o corte cronológico temático, 1945-1960, o bem-estar desfrutado nos bairros ricos das duas capitais contrastava com a precariedade das condições de vida dos bairros ocupados pela pobreza.

1.1. ORIGEM E FORMAÇÃO

Recife e Fortaleza resultaram de processos de ocupação diferenciados. A primeira teve seu marco inicial pelas condições portuárias, como um anexo de Olinda, a então Capital de Pernambuco, durante a colonização. Fortaleza surgiu no contexto da expansão holandesa, com a finalidade de polo defensivo. Cronologicamente, enquanto o Recife, na condição de simples povoado, existia desde a primeira metade do século XVI. Fortaleza só evoluiu da condição de simples fortificação a povoado, na segunda metade do século seguinte.

No início da colonização lusitana, face ao sistema de capitânias hereditárias estabelecido, o Nordeste como um todo não foi viabilizado em termos de ocupação, conquista e povoamento. A Capitania de Pernambuco logo se afirmou como centro colonial de exportação açucareira, merecendo destaque a ação administrativa de Duarte Coelho. Destino bem diverso teve a Capitania do Ceará, originalmente destinada a Antonio Cardoso de Barros, que não efetivou a posse. Somente em 1603, face ao movimento expansionista de conquista, foi Pero Coelho de Souza quem edificou, na barra do rio Ceará, a oeste de onde se localizaria mais tarde a futura cidade, o forte de São Tiago. Ao lado surgiu uma povoação conhecida como Nova Lisboa. Posteriormente, em 1611, outro desbravador, Martim Soares Moreno, ergueu, no mesmo local, o forte de São Sebastião, ao lado da ermida de Nossa Senhora do Amparo¹. (MAPA 1 e 2)

No século XVI, o território onde seria Fortaleza permanecia sob domínio indígena e, em Pernambuco, Olinda florescia como centro administrativo e econômico da Capitania, estendendo seu domínio até o litoral onde existia a povoação dos arrecifes, — Ribeira Marinha dos Arrecifes — local de residência fixa apenas de pescadores. Em determinadas épocas do ano, com a chegada das frotas e também por ocasião da sua partida, quando toda a produção deveria ser embarcada, aumentava consideravelmente a população excedente flutuante². No povoado, foram construídos armazéns, onde o açúcar estocado aguardava embarque para Lisboa, como atestam os cronistas³. Olinda, por sua vez, se assemelhava a uma “Lisboa pequena”⁴, existindo “casas com fechadura de ouro e leitos finos”, onde predominavam

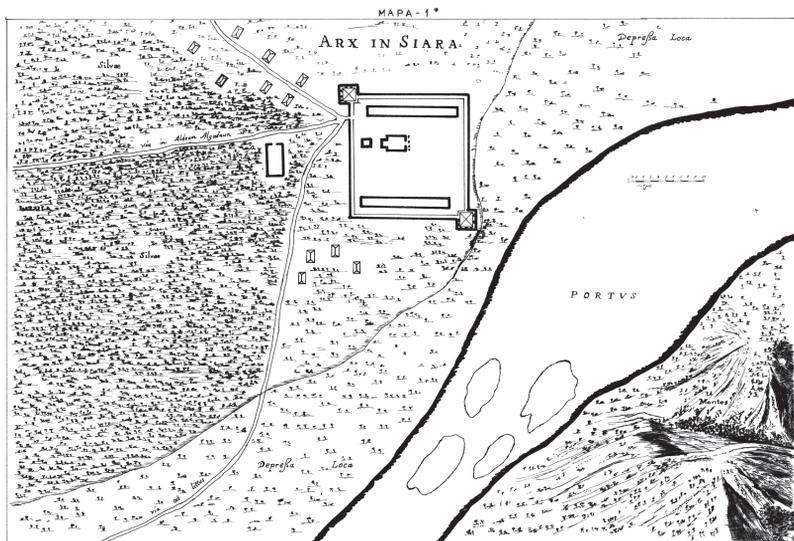
1 Cf. GIRÃO, Raimundo. *Pequena história do Ceará*. 4 ed. Fortaleza: Educação UFC, 1984, p. 46 e CASTRO, José Liberal de. Cartografia urbana de Fortaleza na colônia e no império e outros comentários. In: *Fortaleza — Administração Lúcio Alcântara*. PMF, Fortaleza, 1982.

2 Isto veio a ocorrer cada vez com maior intensidade, chegando a ser estabelecido por ordem régia, nos séculos XVII e XVIII, que até o governador e seus ministros deveriam residir no Recife, por ocasião do apresto das frotas. Vide BARROS, Ruston Lemos de. *Embarcações e frotas portuguesas. Evolução e atuação no nordeste brasileiro, até 1720*. (Mestrado em História) — Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Federal de Pernambuco 1982, p. 333-334.

3 Vide, por exemplo, SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, 4 ed. São Paulo: Nacional/USP, 1971, p. 57.

4 *Diálogos das grandezas do Brasil*. (Ambrosio Fernandes Brandão ?) 2. ed, Recife: Universitária, 1966, p. 26-27.

OCUPAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS



Mapa da área e planta do Forte de São Sebastião, à margem do Rio Ceará. Autor desconhecido.
 * Os mapas 1,2,3,4,5,6,8 foram extraídos de: CASTRO, José de Liberal de in PMF, Fortaleza - Administração Lúcio Alcântara.

MAPA - 2



- | | | |
|------------|-----------------------|------------------|
| A. Caffram | C. Via litoris vestis | E. Campesina |
| B. Silva | D. Silva | F. Antiqua regio |

Forte de São Sebastião, à margem do Rio Ceará. Desenho de Frans Post, 1645

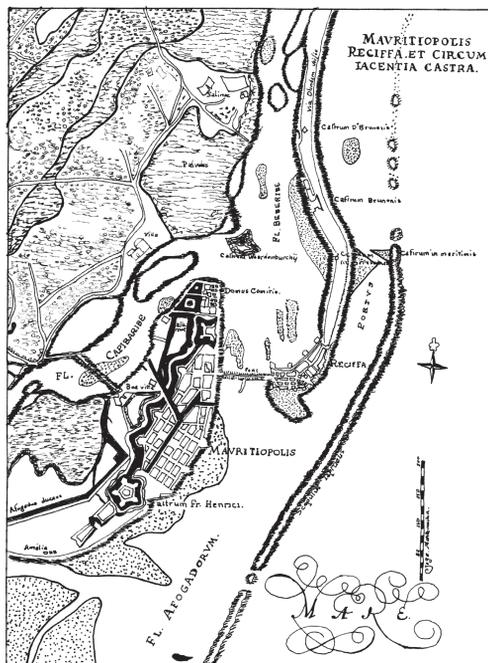
o luxo e o fausto⁵. Recife era uma extensão de Olinda e usufruía, por ocasião da chegada e partida das frotas, de movimentação comercial extra, mas em termos de urbanização até 1630 não passava do terceiro núcleo em termos populacionais da Capitania, sendo superada por Igarassu. Desse modo, fora das épocas de movimentação portuária, não passava de um “burgo triste e abandonado, que os nobres de Olinda deviam atravessar pisando em ponta de pé, receando os alagados e os mangues; burgo de mercadores e de gente ligado ao serviço do porto”⁶.

Com a Invasão Holandesa em Pernambuco, em 1630, Olinda perdeu para o Recife a condição de Capital. Nesta época, Recife já apresentava cerca de cento e cinquenta edificações, incluindo igrejas e pelo menos três fortes: o do Mar, o de São Jorge e o de Bom Jesus; a população só da ilha de Antonio Vaz ultrapassava a 7.000 habitantes⁷. As mudanças ocorridas enquanto sede do domínio holandês foram intensas. O plano urbanístico definia o traçado das ruas, a instalação de pontes e a construção de palácios, lojas de comércio e prédios públicos em frente às margens do rio Capibaribe, bem como jardins e torres, sobretudo durante o período nassoviano. Até a expulsão dos holandeses, em 1654, cerca de trezentas novas edificações foram erguidas, como demonstra o MAPA 3. Quanto ao índice populacional, oscilava possivelmente entre 8.000 ou pouco mais que isto⁸.

Dois fatos relativos à conjuntura das Capitanias de Pernambuco e do Ceará merecem destaque, por condicionarem efeitos na evolução urbanística das duas cidades. O primeiro diz respeito às rivalidades entre os aris-

-
- 5 CARDIM, Fernão. *Tratado da terra e gente do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1939, p. 335 e PEREIRA DA COSTA, FRANCISCO A. *Anais Pernambucanos*, 10. Recife: Arquivo Público Estadual, 1951, v. 2, p. 3.
 - 6 GONSALVES DE MELO, José Antônio. *Tempos dos flamengos. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil*. 2 ed. Recife: BNB, 1979, p. 35. Não obstante o vocabulário indígena-tupi (“Igaraçu” = canoa grande) seja corretamente grafada com ç consonantizou-se o topônimo, consagrando o erro, escrevendo-o com ss.
 - 7 BÉRINGER, Emile. O porto de Pernambuco e a cidade do Recife no século XVII. *Revista do Instituto Archeológico e Geographico Pernambucano*. Recife, v. 11, n. 60, p. 45. 1903 e GONSALVES DE MELLO, J. A., op. cit., p. 48.
 - 8 CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. O Recife e a origem dos seus bairros centrais. In: PEREIRA, Nilo et al. *Um tempo do Recife*. Recife: Universitária, 1978. p. 233-234. Segundo OLIVEIRA LIMA, *Pernambuco, seu desenvolvimento histórico*. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1963, a população era de 8.000, enquanto Rocha Pombo, *História do Brasil*. v. 6, São Paulo: Brasiliense, 1951, p. 608, calcula em torno de 12.000 habitantes.

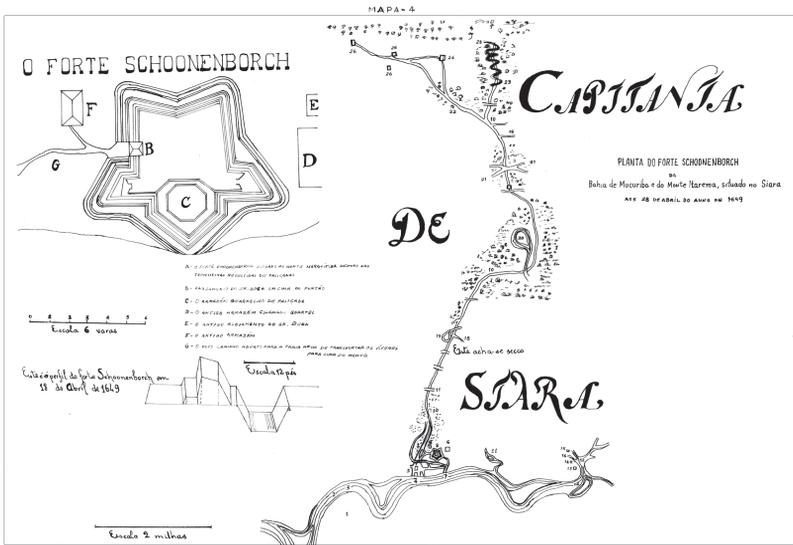
MAPA - 3



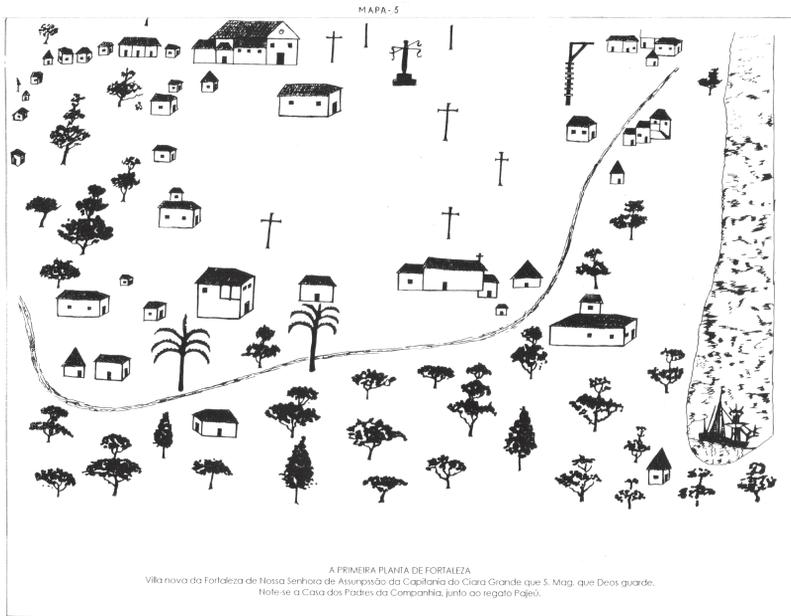
Fonte: Plano da cidade Maurícia—Mauritzstaadt—Reprodução da obra Barlaeus—"Rerum per Octoennium in Brasilia. Castro, Josué de, *Fatores da localização (SIC) da cidade do Recife*. Rio de Janeiro, 1948. p.40.

tocratas olindenses e os comerciantes do Recife. Tal disputa resultou na conhecida Guerra dos Mascates, em princípios do século XVIII, (1710-1711). Durante a contenda ocorreu a elevação do povoado do Recife à condição de Vila, em 19 de novembro de 1709, mas efetivada apenas dois anos depois. Sua população, nesta época, era avaliada em cerca de 12.000 habitantes, a segunda maior população da Colônia, só superada por Salvador⁹. O segundo refere-se à dependência da Capitania do Ceará à Capitania de Pernambuco. Com a divisão do Brasil em dois Estados, em 1621, a Capitania do Ceará ficou subordinada ao Estado do Maranhão e Grão-Pará. Após a expulsão

9 SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. Análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. 2ª ed. São Paulo: Nacional, 1977. p. 277.



Mapa de Matthias Beck, mostrando a planta do Forte Schoonenborch da baía de Mucuriba e do Monte Itarém.



Desenho da Villa de Nossa Senhora da Assunção, tirado pelo Capitão-Mor Manuel Francés.

dos holandeses em 1656, com a subdivisão estabelecida desta feita ficou o Ceará subordinado à jurisdição de Pernambuco, a emancipação só se efetivou através da Carta Régia em 1799. O escoamento da produção cearense durante esse período ficou na dependência do porto do Recife, mas, após a desanexação, Fortaleza passou a utilizar o incipiente porto local, sobretudo para exportar algodão¹⁰.

O território cearense conquistado pelos holandeses, em 1649, tendo à frente Matias Beck, ocupava o outeiro “Majaitiba”, local onde mais tarde seria erguida a cidade de Fortaleza. Inicialmente foi estabelecido um forte, denominado Schoonenborch, controlado por cerca de quarenta homens, visando a defesa contra os nativos aliados dos portugueses¹¹. Entretanto, não havia objetivo para fundar uma povoação, vila ou cidade, mas isso aconteceu de forma espontânea, tão logo se verificou a expulsão dos flamengos. O forte holandês que resistia ao tempo foi reaproveitado pelos portugueses, surgindo ao lado uma povoação que cresceu gradativamente, mas sem ocupar função de destaque regional, como se verificava com as povoações de Sobral, Aracati e Icó¹² (MAPA 4). No ano da expulsão flamenga, em 1654, foi construída no núcleo em desenvolvimento uma capela dedicada a Nossa Senhora da Assunção, além da Praça das Armas e da reconstrução do antigo forte holandês. Este foi o verdadeiro marco das origens da cidade de Fortaleza e a reconstrução do forte, iniciada em 1660, só foi concluída em 1698¹³

10 CASTRO, José Liberal de. *PMF. Fortaleza — A administração Lúcio Alcântara*. Fortaleza: Grafisa, 1982, p. 43-44.

11 Vide Diário da expedição de Matias Beck ao Ceará em 1649. Tradução do holandês por Alfredo de Carvalho. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, v. 17, p. 348 e NIEUHOFF, Joan. *Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil*. Traduzido do inglês por Moacir N. Vasconcelos. Confronto com a edição holandesa em 1682, introdução, notas, crítica bibliográfica e bibliografia por José Honório Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Martins, 1951, p. 62-63.

12 CASTRO, J. L. de. Op. cit. , p. 43-44.

13 Com a volta do núcleo de ocupação à antiga área pelos holandeses, foi construída a capela de Nossa Senhora da Assunção, em 1654, construída na Praça das Armas de Fortaleza. Durante meio século foi matriz da “Paróquia da Capitania do Ceará-Grande”, também conhecida como Oratório do Soldado. Foi construída outra capela, a de Nossa Senhora do Rosário, que permaneceu como Matriz até 1855, quando começou a funcionar a Igreja de São José, onde se erige a atual Sé. Em 1881, a antiga Capela do Forte foi totalmente demolida. Cf. GOMES, Pe. Misael. *Rev. do Inst. do Ceará*. Fortaleza, v. 68, p. 178-84, 1954. Documento memorial justificativo do Plano Diretor para a cidade de Fortaleza, apresentado à Prefeitura Municipal de Fortaleza em junho de 1947, pelo urbanista J. O. de Saboya

(MAPA 5). Dois anos depois foi transformada em vila, sendo empossada a Câmara Municipal, na condição de sede da Capitania, mas cerca de treze anos depois, a vila de Aquirás adquiriu *status* de Capital.

Havia diferenças nas condições de vida da Capital do Ceará com relação à Capital de Pernambuco. Naquela, a precariedade de recursos era imensa, em razão do que se tentou adotar até mesmo um imposto especial para propiciar a vinda de um único médico e também de um topógrafo para atender as necessidades da vila. Até mesmo a estrutura de poder era ineficaz e falha, uma vez que só em 1799 ocorreu a chegada do primeiro Governador do Ceará, Bernardo Manuel de Vasconcelos. Fortaleza não passava de um “montão de areia... apresentando do lado pequenas casas térreas... [incluindo a]... muito velha e arruinada casa dos governadores”¹⁴. Mesmo assim, desde 1725 novamente se verificou a transferência da sede do Governo de Aquiraz para Fortaleza.

Poucos informes existem sobre Recife e Fortaleza no final do século XVIII. Sobre aquela sabe-se que o Governador Tomás de Melo, (1786-1798), determinou as primeiras medidas de urbanização, a exemplo da construção do aterro dos Afogados, da Praça da Independência, arborização de alguns bairros e início do calçamento de algumas ruas. O Recife, então, já teria 15.000 habitantes¹⁵. Fortaleza ainda permanecia, comercialmente, a reboque de Aracati, “o ponto obrigatório do comércio com Pernambuco”¹⁶. Dali partiam os gêneros de produção local e entravam os produtos adquiridos do mercado externo, não apenas em função de Fortaleza, mas sobretudo para atender as áreas criatórias e agrícolas do Jaguaribe, Icó, do Crato e também da região dos Inhamus.

Até a primeira metade do século XIX, a evolução urbana das duas ci-

Carvalho. *Rev. de Inst. do Ceará*. Fortaleza, v. 59, 1955, p. 22 e PEIXOTO, Eduardo M. A Fortaleza de Nossa Senhora d'Assumpção. *Rev. do Inst. do Ceará*. Fortaleza, v. 19, p. 297-302, 1905.

14 Cf. Documento memorial justificativo... p. 223-225.

15 MELO, Mario (Relator). Campêllo, Samuel e CAMPELLO, José. A evolução da capital de Pernambuco. (Parecer da Sub-comissão de História e Tradição apresentado à Comissão do Plano da cidade, para guiar o arquitecto urbanista Nestôr de Figuerêdo nas remodelações do Recife). *Rev. de Inst. Arch. Hist. e Geo. Pernambucano*. Recife, v. 31, n. 147 a 150, p. 76, 1933.

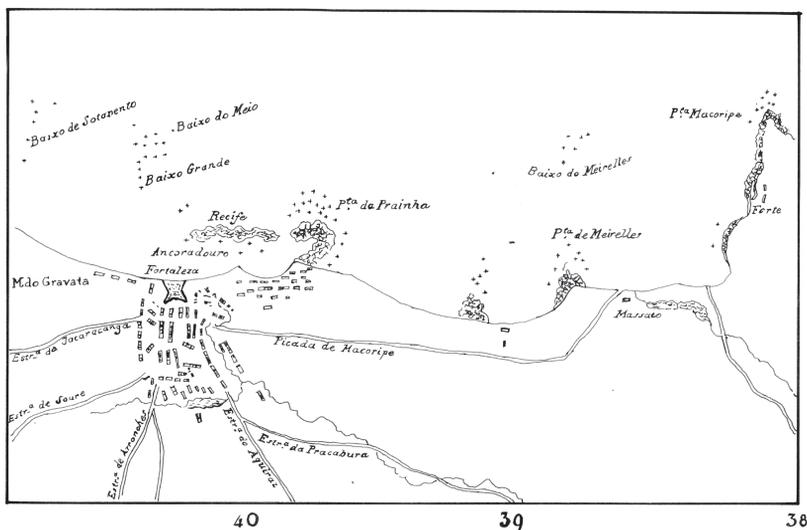
16 GIRÃO, Raimundo. *Pequena história do Ceará*. 4ª ed., Fortaleza: UFC, 1984, p. 117.

dades pode ser comparada através dos depoimentos de alguns viajantes. O primeiro deles, Henry Koster, no final da primeira década do século XIX, passou por ambas, enfatizando o Recife e sua problemática: os manguezais, a necessidade de aterros em muitos trechos da cidade, a exemplo do aterro do Afogados; e a importância das pontes, como a que ligava o bairro de Santo Antonio com arcos de pedra e estrada calçada. Já Fortaleza tinha como problema central a construção da cidade em terreno arenoso e a ausência de rio e cais, além de suas praias terem vagas violentas, tornando o desembarque difícil. Outras dificuldades da cidade eram a ausência de transporte e porto e o pesadelo das secas. A vila de Santo Antonio do Recife concentrava-se então em três bairros. Santo Antonio, Boa Vista e o denominado Recife, existindo casas de até cinco andares, com ruas estreitas e calçadas. Referiu-se o viajante a alguns prédios públicos, como a alfândega, o edifício de inspeção do açúcar, igrejas, além de lojas, armazéns, oficinas e cocheiras. Também se destacavam o Palácio do Governo, os conventos dos Jesuítas, dos Franciscanos, Carmelitas e da Penha. Na vila da Fortaleza, além das praças, ressaltava que as residências possuíam só o pavimento térreo e as ruas não eram calçadas. Igualmente, destacava o edifício do Palácio governamental e da Câmara, a Tesouraria, além de pequenas edificações públicas, como a Alfândega e três igrejas. Curiosamente destaca, no Recife, bares e um café, frequentado pelos comerciantes “trajados à europea”, como também evidenciara Tollenare. Koster chamou a atenção para a deficiente iluminação das lojas e prédios públicos, uma vez que a inexistência de boa fenestração dificultava a iluminação interna das edificações. O sistema de abastecimento d’água era feito através de canos que partiam de Olinda, uma vez que a do Capibaribe era bastante salobra. A população da Vila era avaliada em cerca de 25.000 habitantes, enquanto a vila da Fortaleza tinha apenas 1.200 habitantes, quatro ruas centrais e um comércio restrito¹⁷. (MAPA 6)

Tollenare em 1816 informava que o Recife era extremamente deficiente em termos de limpeza urbana e iluminação. Chamou-lhe a atenção o constante vai e vem de negros, que faziam o comércio ambulante, arrastando um canto monótono pelas ruas estreitas, onde florescia comércio com mercado-

17 KOSTER, Henry. *Viagens ao nordeste do Brasil*. Tradução e notas de Luiz da Câmara Cascudo. São Paulo: Nacional, 1942, p. 34-37, 165-167 e 179. (Brasíliana, 221).

MAPA - 6



Planta da Vila de Fortaleza levantada em 1818 por Silva Paulet.

rias inglesas e indianas. Negras, com o tradicional cachimbo à boca, ofereciam pelas ruas “manjares” e frutas aos transeuntes. Destacava, ainda, a miserabilidade do comércio de escravos, com “peças” seminuas e muitas vezes cheias de feridas. Contrastava, portanto, com as lojas próximas de ourives e as que vendiam bacalhau, queijos e biscoitos. No bairro da Boa Vista, o mais alegre e moderno, com ruas largas e calçadas, residam os ricos¹⁸. Maurício Rugendas atestou um certo “progresso” nas casas consideradas mais novas: eram mais ventiladas e cercadas de jardins e as ruas estavam mais limpas, apresentando a vila um aspecto aprazível¹⁹.

Visitando a Vila de Fortaleza em 1816, Kidder pôs em destaque os coqueirais, que ornamentavam a paisagem litorânea, mas sem um ancoradouro seguro. O desembarque era feito “à paviola”, uma espécie de cadeira presa a duas travas, conduzidas sobre os ombros de quatro homens. Ao longo de

18 TOLLENARE, L. F. de. Notas dominicaes. Tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818 por... Parte relativa a Pernambuco. Trad. de Alfredo de Carvalho. *Rev. do Inst. Archeol. e Geog. Pernambucano*, v. 2, n. 61-64, p. 356-359.

19 RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Trad. de Sérgio Milliet. 5. ed. São Paulo: Martins, 1954, p. 59.

Fortaleza só se avistava areia que molestava os pés, pois os queimava quando o sol estava a pino; ao soprar um vento forte a área açoitada incomodava os olhos das pessoas, frequentemente gerando irritações. Tal situação trazia inconvenientes até para locomoção a cavalo ou em veículos de tração. Contudo, atestava um “ar de progresso”, com muitos prédios em construção, existindo apenas uma igreja concluída e outra cujo embalo em redes fazia nas horas de sol a pino, vivendo a maioria ao “Deus dará!”²⁰.

Daniel Kidder visitou o Recife em 1838 e se admirou com a paisagem original e o índice populacional: cerca de 60.000 habitantes, incluindo 160 franceses, 120 ingleses, 300 alemães e pelo menos uma dúzia de norte-americanos. Na cidade havia um templo inglês, dezessete igrejas e capelas, dois conventos, três casas de recolhimento, seis hospitais, um teatro e três quartéis. Destacava o Liceu e várias escolas de nível primário, além de duas do ensino do latim. Para Kidder, havia um certo progresso, ruas calçadas, iluminadas por 360 lampiões, além de pontes modernas, inúmeras lojas de sobrado e residências contornadas de jardins. Só os becos e ruelas eram insalubres e sujos, lembrando a estrutura urbana de Salvador. O acesso aos subúrbios, como Mondengo, Soledade, Manguinhos e Ponte do Uchoa e as povoações de Beberibe, Monteiro e Poço da Panela eram dificultadas por ocasião das chuvas. O subúrbio de Madalena era privilegiado como local de residência dos ricos. Em contrapartida, Boa Viagem não passava de uma povoação com cem casas de pescadores e um intenso coqueiral, tendo ao centro um grande pântano de água salgada²¹. Aliás, anteriormente, em 1821 Maria Graham chamara atenção para as áreas privilegiadas da elite, como o bairro de Boa Vista. Até igrejas reproduziam a segregação racial, sendo destinadas umas aos brancos e outras aos negros escravos. Registrou ainda um grande número de desocupados, perambulando pelas ruas, além do deprimido comércio de escravos, apresentados como “mercadorias”, apresentando sintomas de moléstia, penúria e imundícia²². Gardner aludiu, igualmente,

20 KIDDER, Daniel P. *Impressões dum missionário methodista em Pernambuco*. Trad. de Alfredo de Carvalho. *Rev. de Inst. Archeol. e Geog. Pernambucano*. Recife, 1909, p. 137 e 141.

21 *Ibid.*, p. 74-76, 81-83 e 85.

22 GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte das eras de 1821, 1822 e 1823*. Trad. de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Na-

à sujeira generalizada da cidade e a considerava pouco recomendável aos visitantes, sobretudo na época das chuvas e por não haver nenhum hotel “digno de menção”. De pitoresco só registrou a valorização dos banhos nos rios e os casarões, às margens do Capibaribe, cercados por muitas árvores²³.

Até meados do século XIX a evolução de Fortaleza foi lenta. Em 1865, Luiz e Elizabeth Agassiz denunciavam problemas referidos por outros viajantes: a inexistência de um cais, as dificuldades do desembarque, o areal incômodo, que tornava a cidade salubre, a precariedade das condições sanitárias e os surtos epidêmicos, a exemplo da “desintéria maligna” (sic). Não obstante, enfatizavam o aspecto alegre do povo, sobretudo nos dias de festas, quando as ruas principais, já calçadas, estavam limpas. Havia na cidade “movimento, vida e prosperidade”²⁴.

Através das atas das Câmaras Municipais das duas cidades, pode-se acompanhar o crescimento ocorrido ao longo do século XIX. Problema crucial na expansão urbana era a questão do arruamento. No Recife, em 1840 era vedada a edificação livre, exigindo-se rigorosa obediência à planta de arruamento. Assim, as ruas e travessas eram antecipadamente demarcadas na sua extensão e largura e, qualquer contravenção, era passível de multa, no valor de trinta mil réis. De igual modo os quarteirões tinham dimensões pré-fixadas, inclusive as edificações situadas nas esquinas²⁵. Outro aspecto concernente às exigências das posturas municipais era em relação aos alicerces, onde seriam feitas edificações com dois andares ou mais. Tudo era fiscalizado e qualquer irregularidade era passiva de sanção²⁶.

cional, 1956, p. 109, 112, 114 e 141.

- 23 GARDNER, George, M. d. , F. L. S. *Viagens ao Brasil. Principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841*. Trad. de Alberto Pinheiro. São Paulo: Nacional, 1942, p. 65-66 e 73.
- 24 AGASSIZ, Luiz e AGASSIZ, Elizabeth Gary. *Viagem ao Brasil: 1865-66*. Trad. de Edgar Sussekind de Mendonça. São Paulo: Nacional, 1938, p. 530-532. A respeito de Fortaleza em meados do século XIX, além dos viajantes, vale consultar LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1991, onde nos mostra como ocorreu “a prevalência” de Fortaleza sobre o Aracati e demais cidades interioranas.
- 25 Posturas Municipais da Câmara Municipal do Recife, em sessão de 9 set. de 1848. Arquivo Público Estadual de Pernambuco, CM-28, FL. 69.
- 26 Posturas Adicionais da Câmara Municipal do Recife, 7 out. 1939, Arquivo Público Estadual de Pernambuco (APE-PE), CM-19, fl. 2.

Em Fortaleza, as normas evoluíram de forma semelhante. Em 1800 havia um “arruador” para organizar o traçado e, treze anos depois, a Câmara Municipal possuía uma planta parcial da vila, elaborada pelo Engenheiro Antônio José da Silva Paulet que, posteriormente, a complementou, incluindo outras áreas que demonstravam a viabilidade de expansão no sentido Leste-Oeste²⁷. Em 1842 se registraram despesas municipais como alinhamento de ruas e becos, sendo aplicada uma multa de trinta mil réis aos que não obedecessem às determinações da Câmara. No ano seguinte, existia a preocupação com o aterro e nivelamento das ruas e, posteriormente, os proprietários das casas tiveram o prazo de apenas 8 dias para pavimentar os logradouros, sob pena de dois mil réis de multa a quem desobedecesse²⁸. A pavimentação das ruas era incipiente, não atendendo as necessidades, sendo comum a reclamação acerca de pedras soltas, dificultando o tráfego de veículos²⁹. Era proibido o tráfego de carros puxados por bois, nas ruas calçadas, sob pena de uma multa aos infratores no valor de quatro mil réis ou oito dias de prisão.

As edificações de casas, sobrados residenciais ou comerciais estavam sujeitas a um rígido esquema de controle das construções, estabelecido pela Câmara do Recife. Assim, as portas e janelas da frente, tanto do pavimento térreo, quanto nos demais andares tinham dimensões pré-fixadas “do primeiro andar doze e meio palmos vivos de altura de ombreira, e dois de... largura”. Todos os andares teriam o mesmo número de janelas ou portas, estas também com dimensões pré-fixadas de “dez palmos de largura”³⁰. Os muros

27 Documento memorial justificativo... p. 225-227. Em 1843 foi posto em execução o plano do engenheiro Paulet, que demoliria o beco do cotovelo para embelezar a Praça Pedro II, futura Praça do Ferreira. Desde 1855, o engenheiro Adolfo Herbster fora contratado como diretor das obras da Província e, em 1857, foi nomeado arquiteto da Câmara. Partindo do núcleo primitivo, elaborou três plantas da cidade, (1859, 1875 e 1888), dando uma melhor sistematização ao plano de Fortaleza. As avenidas Imperador, Duque de Caxias e D. Manuel formariam o perímetro urbano do final do século XIX. Em meados do século XIX Fortaleza limitava-se ao norte pela rua de baixo, a atual Conde d’Eu; ao sul pela D. Pedro e, a oeste, pela rua Amélia, atual Senador Pompeu. Fora dessa área só havia o Palácio do Bispo, o colégio das Irmãs e o Seminário da Prainha. Vide NOGUEIRA, João. Iluminação de Fortaleza. *Rev. de Inst. do Ceará*, v. 53, p. 141-146, 1912.

28 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 16 de nov. 1842 in *Atas da C.M.F.: 1841-1848*, fl. 35, v.

29 GIRÃO, Raimundo. *Palestina, uma agulha no palheiro e as saudades*. Fortaleza: [s.n.], 1972, p. 175.

30 RECIFE. Câmara Municipal. Posturas Addicionaes, 7 out. 1839, APE-PE, CM-19, FL. 2.

e esgotadouros laterais, destinados a receber as águas das chuvas também foram objeto de legislação, sobretudo quando localizados em travessas. Exigia-se, mais tarde, que nenhuma janela dos “prédios térreos” tivesse janelas que abrissem para a rua³¹. Contudo, a maior preocupação mesmo era por fim ao hábito de usar como material de construção em geral e até nas igrejas, arrecifes demolidos. Foi aprovada uma postura que proibia sua extração³².

A Câmara Municipal de Fortaleza também não se omitiu sobre a regulamentação das construções, se bem que até 1859 inexistissem casas de sobrados. A carência de tijolo e cal, bem como o próprio solo arenoso da cidade criavam dificuldades para seus 8.000 habitantes, que contavam apenas com 1.418 casas, sendo somente 517 de tijolo e telha, em 1848. A Câmara Municipal chegou a proibir a construção de sapatas em frente às casas, que fossem superiores à altura das calçadas e até batentes ou degraus que dessem para a rua, a fim de não prejudicar o “aformoseamento” das ruas, sob pena de uma multa de dois mil réis³³. De modo geral, as licenças para edificações eram concedidas com o devido alinhamento, comprovado com visto de fiscal da prefeitura³⁴. O curioso é que propostas, excêntricas nos nossos dias, eram discutidas com naturalidade da Câmara, a respeito da expansão urbana. Assim, o próprio Presidente da Câmara chegou a propor que a cidade fosse dividida em tantos bairros quanto fosse o número de vereadores. Outra curiosidade é que até mesmo a cor das residências chegou a ser objeto de deliberação, sendo aprovada a proibição de que o interior das casas tivesse “caimento branco [ou]... encarnada”³⁵. Como no Recife, não se podia abrir as janelas para as ruas e, em 1861, surgiu a primeira referência à numeração e denominação das ruas e travessas, em tabuletas³⁶. Contudo, só

31 RECIFE. Câmara Municipal. Posturas addicioanaes, 9 set. 1848 in *CM-28*, fl. 69.

32 RECIFE. Câmara Municipal. Ofício do Pres. da C.M. ao Presidente da Província, 6 fev. 1845, *CM-23*, APE-Pe, fl.16 e Posturas Municipaes da C.M.R., de 9 set. 1848 in *CM-28*, fl 71, v.

33 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 01 de out. 1857 in *Atas das C.M.F.: XI*: 1853 a 1860, fl. 96, v.

34 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 31 de jan. 1861 in *Atas da C.M.F.: XII*: 1861-1865, fl. 8, v.

35 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão ordinária de 10 de jan. 1861 in *Atas da C.M.F.: XII*: 1861 a 1865, fl. 3, v.

36 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão ordinária de 12 de jan. 1861 in *Atas da CMF.: XII*: 1861-1865, fl. 4, v.

nesse ano, a Câmara Municipal aprovou uma regulamentação mais precisa para a construção de residências e prédios, inclusive nos limites da cidade: “altura na frente... pelo menos vinte palmos... as portas... treze palmos de altura com cinco e meio de largura”³⁷. A qualquer contravenção seria aplicada uma multa de dez mil réis, além do risco de demolição das construções que desrespeitassem as determinações municipais. A respeito do plano da cidade, em 1861, a Câmara recomendava que fosse aberta uma grande rua “de cem palmos de leste e outra igual de norte a sul o mais próximo que for possível a parte edificada, fazendo esta cidade um ângulo destas duas ruas. Os outros três ângulos limitavam o leste até a Aldeota e Aguanambi, o do sul até Porangabuçu e o do Oeste até Jacarecanga. Dentro desse limite não poderia ser construída nenhuma casa ou mesmo ser estabelecida uma propriedade maior do que um quarteirão, de acordo com a planta estabelecida. Caso contrário, a edificação seria demolida e o proprietário pagaria multa de trinta mil réis”³⁸.

Cabe explicitar que ambas as cidades não apenas cresciam de forma controlada e a partir da segunda metade do século XIX passou a ser efetivada a preocupação com o embelezamento, com a construção de praças e até o cuidado com a arborização. Recife, particularmente, graças à peculiaridade de sua localização desfrutava de uma paisagem harmoniosa, realçada pelas pontes, apesar de nem sempre bem conservadas. Em relação aos largos e praças, desde 1840 havia a preocupação de que fossem calçados de forma moderna e harmônica³⁹. Em contrapartida, tornou-se necessária a adaptação dessa estética ao bem-estar coletivo. Exemplo disso é que, em meados do mesmo século, sofriam sanção municipal as pessoas que “sobre janelas e varandas [tivessem] vasos ou caixões de flores, plantas e outros objetos que possam cair a rua e prejudicar ao público”⁴⁰. (MAPA 7)

Em Fortaleza, quem cortasse árvores, sobretudo nas praças, seria puni-

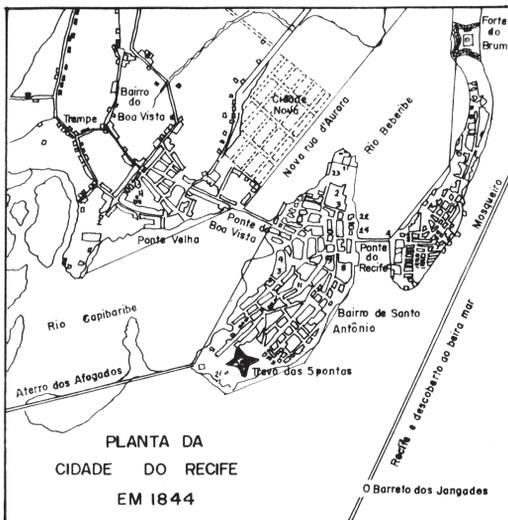
37 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 07 de mai. 1861 in *Atas da C.M.F.: XII*: 1861 a 1865, fl. 25 e 26.

38 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 7 de mai. 1861 in *Atas da C.M.F.: XII*: 1861-1865, fl. 25 e 26.

39 RECIFE. Câmara Municipal. Ofício da Inspeção de Obras Públicas a C.M.R., em 16 de nov. 1840 in CM-19, APE-Pe, fl. 49.

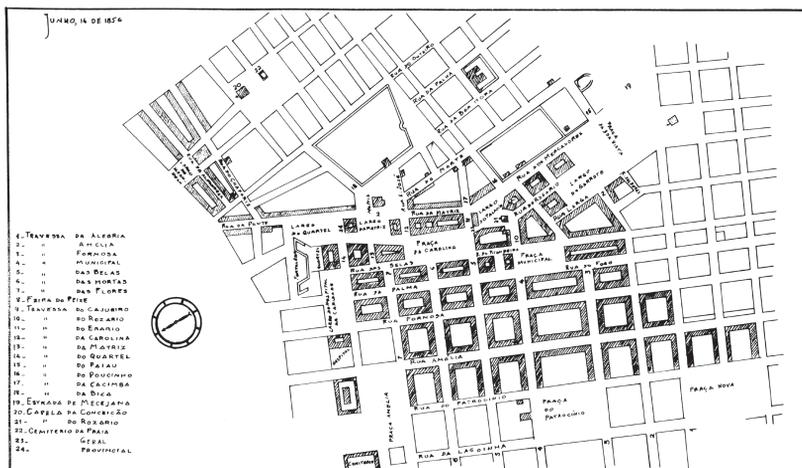
40 RECIFE. Câmara Municipal. Posturas Municipaes, 9 set. 1848 in CM-28, fl. 71, v.

MAPA - 7

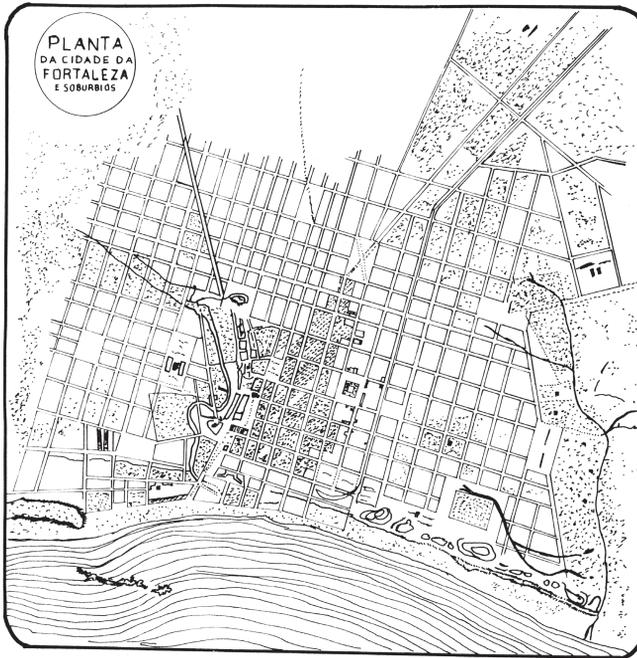


F. MELO, MÁRIO LACERDA DE — METROPOLIZAÇÃO E SUB-DESENVOLVIMENTO — O CASO DO RECIFE. UFPE, 1978. p. 58.

MAPA - 8



Planta de Fortaleza baseada no levantamento cadastral da cidade, organizada pelo Padre Manoel do Rêgo Medeiros, em 1856.



ADOLFO HERBSTER INSPIRADO NA REMODELAÇÃO DE PARIS ELABORA EM 1835, NOVA PLANTA VISANDO UM PLANEJAMENTO PARA EXPANSÃO URBANA DE FORTALEZA.
 APUD COSTA, Maria Célia Luatara. *Cidade 2.000: Expansão Urbana e Segregação espacial, em Fortaleza*. USP- FFLCH - *Disant. de Mestrado em Geografia*, 1988.

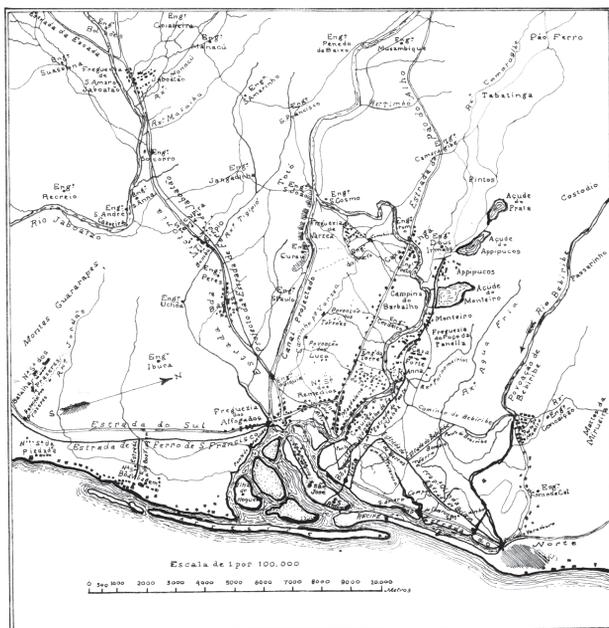
do com multa de quatrocentos réis⁴¹. A preocupação maior era “aformosear-se as ruas”, mesmo nas áreas distantes do centro⁴². Assim, tal preocupação atingia até mesmo as plantas e residências particulares que contribuísem para “desaformosear a Praça... ou a rua”⁴³. No Largo próximo a Santa Casa de Misericórdia foi mandado construir um Passeio Público, após a constru-

41 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão ordinária de 11 de set. 1848 in *Atas da C.M.F.*: 1841-1848, fl. 168.

42 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 20 de jul. 1855 in *Atas da C.M.F.*: XI: 1853 a 1860, fl. 56, v.

43 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 02 de jul. 1861 in *Atas da C.M.F.*: XII: 1861 a 1865, fl. 30, v.

MAPA - 10



PLANTA DO RECIFE E SEUS ARREDORES NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX (MEMORIA SOBRE O PROJECTO DE 1 CANAL DE DESVIO DAS AGUAS DO RIO CAPIBARIBE PELO DIRECTOR DAS OBRAS PUBLICAS - JOSÉ TIBURCIO PEREIRA DE MAGALHÃES. 10 JUL. 1870. p. 19).

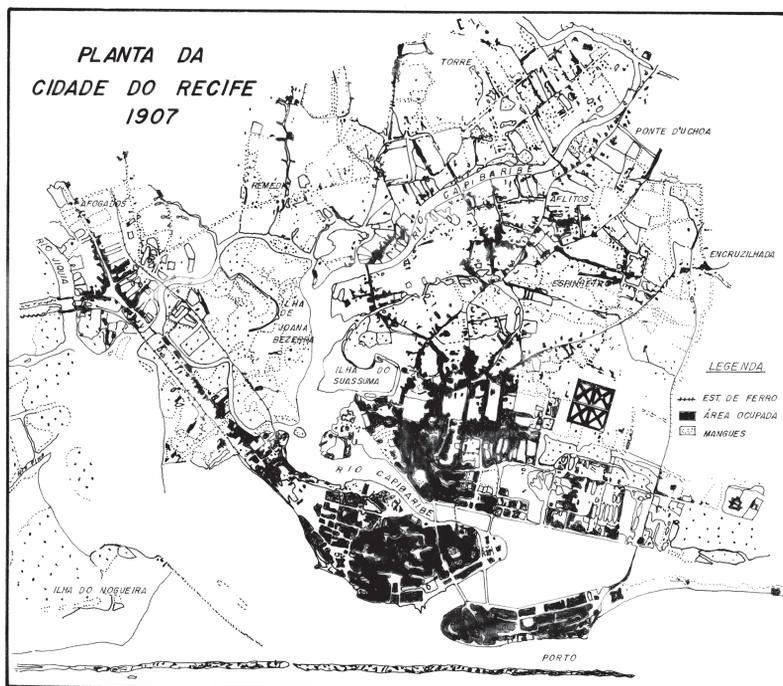
ção de um paredão que dava para a praia⁴⁴ (MAPA 8 e 9). De forma similar, cerca de um conto e quinhentos mil réis foram gastos para o embelezamento da Praça Pedro II e, em 1864, a Câmara tinha funcionários encarregados da conservação das árvores plantadas em certos trechos da cidade⁴⁵, investindo também contra a derrubada de árvores nos quintais particulares. A justificativa era que tal destruição contribuía para aumentar o calor da cidade e, por outro lado, as árvores protegeriam as ruas e casas contra a fina poeira soprada pelo vento. Acreditava-se mesmo que a areia espalhada pelo vento conduzia “germes [e] aeróbios de moléstias, como a tuberculose”⁴⁶.

44 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão ordinária de 11 de jul. 1861 in *Atas da C.M.F.: XII: 1861-1865*, fl. 34, v.

45 FORTALEZA. Câmara Municipal. Sessão extraordinária de 14 de mai. 1864 in *Atas da C.M.F.: XII: 1861 a 1865*, fl. 164, v.

46 POMPEU, Thomaz. Importância da vida humana como factor de riqueza. O desenvol-

MAPA - 11



F: MELO, Mário Lacerda de. - METROPOLIZAÇÃO E SUBDESENVOLVIMENTO: O CASO DO RECIFE - UFPE - 1978. pag. 68

Mudanças urbanas, de grande porte na Capital de Pernambuco ao longo deste quadro evolutivo, só ocorreram entre o final da primeira década do século XX e o início da seguinte (MAPA 10 e 11). O antigo bairro do Porto em sua maior parte foi demolido, surgindo largas avenidas. Estava explícita a ideia governamental de “modernização” da cidade, com apoio de capital estrangeiro e com a finalidade de atender os anseios dos homens de negócio da elite pernambucana. A melhoria do bairro estava intrinsecamente associada à ideia de “modernizar” portos e ferrovias⁴⁷. A cidade era, então, a quarta do país, em população e sua alfândega destacava-se como a terceira do país. O

vimento da população de Fortaleza, sua natividade e mortalidade. Taxa excessiva desta. *Revista da Academia Cearense*, v. 1, n. 1, p. 23, 1896.

47 LUBAMBO, Catia Wanderley. O bairro do Recife no início do século: uma experiência de modernização urbana. (dissertação de mestrado em Desenvolvimento urbano) — Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFPE, 1988, p. 15, 20 e 30.

comércio só era inferior ao do Rio de Janeiro e de São Paulo⁴⁸. Novos bairros, com edificações suntuosas e até palacetes haviam surgido, como Graça, Poço, Madalena, Estrada dos Aflitos e Cordeiro. No Centro, a abertura das avenidas Guararapes, Conde da Boa Vista e Dantas Barreto só ocorreu após o movimento de 1930⁴⁹. O bairro de Boa Viagem conheceu uma demanda a partir dessa mesma época, após a construção da Ponte do Pina e do aterro dos manguezais na área do rio Jiquiá, permitindo a ligação com o bairro de Imbiribeira. Na década de quarenta sua população cresceu vertiginosamente e, nos anos cinquenta, já era calculada em cerca de 500.000 habitantes⁵⁰. (MAPA 12)

A capital do Ceará, no final do século XIX, compreendia aproximadamente um espaço de cinco quilômetros, contendo 34 ruas, no sentido Norte-Sul e 27 no leste-oeste; todas eram paralelas⁵¹. Havia também três “boulevards”, 15 praças, destacando-se a do Ferreira e a dos Mártires. Dois antigos municípios, Parangaba e Messejana, foram anexados em 1921⁵². Na década de trinta, a antiga estrada do Soure transformou-se na Av. Bezerra de Menezes, a antiga estrada de Parangaba em Capistrano de Abreu e a estrada de Messejana em Visconde do Rio Branco⁵³. Contudo, pode-se dizer que, nas primeiras décadas do século vinte, quase nada foi realizado em Fortaleza que a favorecesse de uma “moderna” estrutura urbana, apesar do crescimento do seu espaço, que se deveu muito mais à iniciativa privada do que a concretização de um plano orientador, a cargo do poder municipal. A antiga estrutura foi quebrada e, em decorrência, ocorreu por falta de planejamento, diminuição do número de praças, face ao aumento das construções. So-

48 MELO, Mario. O Recife. *Rev. do Inst. Arch. Hist. e Geog. Pernambucano*. Recife, v. 23, n. 111 e 114, p. 105, 1922.

49 ANDRADE, Manuel Correia de, op. cit. p. 95-96.

50 Vide FARIA, Vilmar Evangelista. Recife: dinâmica populacional e urbanização: 1850-1950 in CEBRAP — Centro Brasileiro de análise e Planejamento. Estudos de População. In JOSÉ, Lenir et al. VII. Recife. *Estudo de caso: dinâmica populacional, transformações sócio econômicas, atuação das instituições*. São Paulo: 1981, p. 44-81.

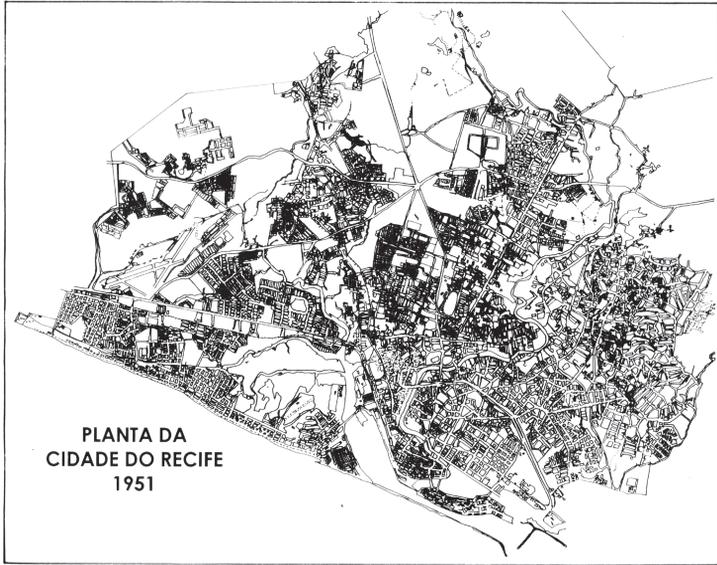
51 MENEZES, Antônio Bezerra de. Descrição da cidade de Fortaleza. *Rev. do Inst. do Ceará*, v. 9, n. 9, p. 147, 1895.

52 Lei estadual n. 1913 de 31 out. 1921.

53 MARQUES, Regina Elizabeth do Rego Barros. *Urbanização, dependência e classes sociais: o caso de Fortaleza*. (Dissertação de Mestrado em Sociologia) — Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 1986, p. 103.

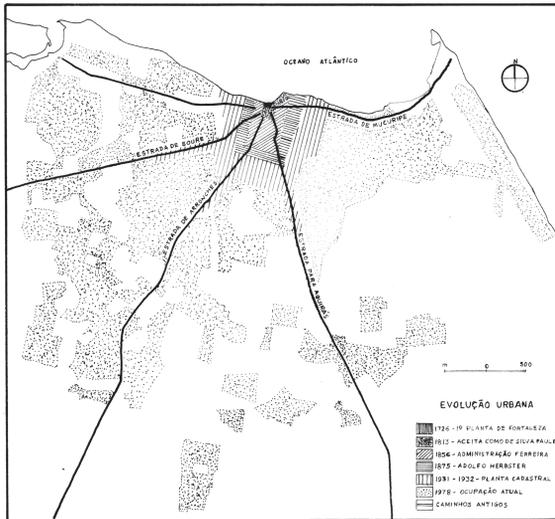
OCUPAÇÃO E EVOLUÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS

MAPA - 12



Fonte: MELO, Málio Lacerda de. op.cit

MAPA - 13



EVOLUÇÃO URBANA DE FORTALEZA

Fonte: SOUSA, M.S. - Fortaleza: Uma análise Urbana - AGB, Fortaleza, 1978.

Apud COSTA, Maria Clélia Lustosa, Cidade 2000: Expansão Urbana e Segregação espacial em Fortaleza - USP - FFLCH - Dissert. de Mestrado em Geografia, 1988. pag.65

mente na década de trinta houve retorno ao Código de Posturas Municipais, que proibia a construção de casas conjugadas. Os bairros foram interligados com novas ruas arborizadas e recomendava-se que algumas praças fossem ajardinadas (MAPA 13). As áreas privilegiadas com tais medidas eram destinadas a favorecer os setores dominantes da Capital, que ultrapassava os duzentos mil habitantes, no início da década de cinquenta⁵⁴.

Recife e Fortaleza, que tiveram origens diferenciadas no tempo e no espaço de formação colonial, evoluíram com um traço comum: ambas usufruíam de localização litorânea privilegiada, que as tornaram conhecidas como cidades portuárias. Na década de quarenta, já eram reconhecidas como cidades polos no Nordeste, embora só paulatinamente Fortaleza ia tentando libertar-se de dependência econômica do Recife.

1.2. OS BAIRROS DOS RICOS: PRIVILÉGIOS DE MORADIA E OS IMPASSES URBANOS

Em meados da década de quarenta, com o fortalecimento da burguesia a nível nacional, o Recife mantinha-se como o principal polo comercial e industrial do Nordeste, apesar das limitações impostas por uma economia em crise. Quanto a Fortaleza, a situação se delineava de um modo mais específico, pois era sobretudo o comércio de exportação que garantia o poderio de uma burguesia comercial, que se sobrepunha aos senhores de terras, sempre dependentes de agentes que financiavam a produção.

Boa Viagem e Aldeota consolidavam-se como redutos da classe fundamental — a burguesia — que exercia a sua hegemonia nos diferentes setores da vida urbana. As cidades passaram a ser dirigidas pelo modo de vida, oriundo da cultura das elites, que exerciam um controle sobre toda a vida urbana⁵⁵. Até a década de vinte as residências de famílias ricas situavam-se

54 GIRÃO, Raimundo, op. cit., p. 168 e 173.

55 A preocupação com a estética urbana e as medidas voltadas ao crescimento registrado centram-se sobretudo nos bairros valorizados pela burguesia. No tocante aos bairros pobres o objetivo do próprio poder municipal limitava-se a estabelecer os pontos demarcatórios dos espaços que iam sendo ocupados pela pobreza. Cf. PORTELLI, Hugues, *Gramsci e o bloco histórico*. Trad. de Angelina Peralva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 80 e MEL-LOR, J. R. *Sociologia urbana*. Trad. Álvaro Lopes Monteiro. Porto: Rés, 1984, p. 280-281.

na Madalena ou mesmo em Apipucos, embora não fossem exclusivamente bairros da elite recifense. Foi sobretudo no final dessa década que no governo de Sérgio Loreto foi construída a ponte do Pina, que aproximaria as praias do sul à cidade. Assim, o crescimento despontava não apenas em Boa Viagem, mas atingia as praias de Piedade e Candeias, situadas no Município de Jaboatão⁵⁶. Apesar disso, até 1941 Boa Viagem ainda mantinha, segundo a visão saudosista, um “panorama selvagem, coqueiros flexíveis balonçados [sic] pela brisa marítima, o areal extenso... os cajueiros pejados de frutos, as pitangueiras salpicadas de rubro e o mar meigo a sussurrar à praia um segredo gostoso”⁵⁷.

Em Fortaleza, os bairros elegantes ainda eram Jacarecanga e Benfica. O primeiro, até os anos quarenta, era conhecido como o mais aristocrático. O palacete de José Gentil, atual prédio da Reitoria da Universidade Federal do Ceará, no Benfica, rivalizava em ostentação com o da família de Pedro Filomeno Gomes, em Jacarecanga, onde havia casas copiadas de modelos europeus. Foi nesse período que a Aldeota começou a crescer, mas limitava-se ao final da linha dos bondes, entre as ruas Silva Paulet e José Vilar. Havia o Castelo de Plácido de Carvalho, um comerciante que, em homenagem a sua mulher de origem italiana, mandara construir a residência nos moldes de um castelo florentino⁵⁸. Até princípios da década de cinquenta, o edifício ainda cativava os fortalezenses, chegando a ser objeto de debates na Câmara Municipal. Em 1954, o requerimento do vereador Pedro Paulo solicitando do Governo do Estado a aquisição do palacete da viúva de Plácido Carvalho, a fim de transformá-lo em residência governamental com a denominação de

56 ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife: problemática de uma metrópole da região subdesenvolvida*. Recife: Universitária, 1979, p. 95.

57 FIGUEIREDO, Ten. Cel. Lima. *Cidades e sertões*. Páginas de História e Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: Gráficos Bloch, 1941, p. 29.

58 Plácido de Carvalho possuía diversos terrenos no centro da cidade com parte do quarteirão da rua Major Facundo, situado na Praça do Ferreira. Importantes prédios, como o “Majestic”, em 1917, e o “Excelsior”, em 1930, foram levantadas em terrenos dos quais era perpetuado. Na década de 70 o Castelo foi destruído e, posteriormente, o Governo do Estado o desapropriou para construir a Central de Artesanato Luiza Távora. — Cf. Santos Dumont/Castelo do Plácido in AZEVEDO, Miguel Angelo de (NIREZ). *Fortaleza, ontem e hoje*. Pesquisa ilustrada. FORTALEZA: PMF, Fundação de Cultura e Turismo de Fortaleza, 1991, p. 117. Cf. LOPES, Marciano. Royal briar. *A Fortaleza dos anos 40*. Fortaleza: Tipogresso, 1988, p. 57.

Palacete Verdes Mares, foi rejeitado pela Câmara⁵⁹. São Gerardo, antigo Alagadiço, era o bairro mais distante. Messejana, Parangaba e Antônio Bezerra ainda se apresentavam com aspecto de cidades interioranas.

Em 1947, apesar de um plano orientador, o Recife crescia em desordem urbanística. Havia uma comissão, composta por técnicos, para disciplinar tal crescimento. Mesmo assim, ruas eram abertas sem seguir a orientação recomendada. O engenheiro Saturnino de Brito traçara um plano, que orientava o aproveitamento da topografia local, transformando seus mangues em canais que estariam em volta de diversas ilhas fluviais⁶⁰. A carência de verbas e a má aplicação dos meios disponíveis sempre distorceram ou mesmo inviabilizaram a ideia original apresentada.

Apesar de as diversas mansões recifenses se situarem nos bairros mais distantes, como Apipucos ou mesmo em área mais próxima, como Madalena, os bairros centrais em 1950 ainda mantinham as marcas do passado. O do Recife, apesar de algumas remodelações, continuava com as ruas consideradas tortuosas. O de Santo Antonio, com as reformas efetuadas através de vários governadores, conseguiu se libertar da maioria dos prédios considerados “nojentos”, o que permitiu abrir novos espaços, como a avenida Guararapes. A pavimentação de diversas ruas e o reparo de pontes ou mesmo a abertura de novas ruas, como a do Derby, deu um novo aspecto ao quadro urbano. O bairro de São José, outrora preferido para instalação de novas residências, mantinha inúmeras casinhas consideradas anti-higiênicas em diversas ruas e travessas⁶¹.

O plano de Fortaleza, em 1952, de autoria do engenheiro Saboia Ribeiro, lesava o interesse dominante relativo à preservação dos prédios situados no centro da cidade que seriam atingidos pelo projeto. Por isso, seus partidários eram poucos, sendo a polêmica, sobre o plano orientada por uma comissão presidida pelo prefeito e composta, em sua maioria, por componentes de várias entidades públicas e particulares⁶².

59 FORTALEZA. Câmara Municipal. Ata da décima terceira sessão ordinária do primeiro período da C.M.F. em 17 mai. 1954, p. 27.

60 Recife, *Jornal do Commercio*, 10 out. 1947, p. 2.

61 Recife, *Jornal do Commercio*, 31 mai. 1950, p. 2.

62 Fortaleza, *Correio do Ceará*, 8 ago. 1952, p. 8.

Aprovado pela Câmara Municipal em 1952, juntamente com o Código de Obras da Prefeitura, não constava no diploma a regulamentação relativa aos recursos que se faziam necessários para alargar algumas ruas do centro, pois ficariam a cargo de uma comissão responsável. Desse modo, o plano foi mutilado com a aprovação do novo código. Os recuos previstos nas ruas centrais foram rejeitados, para não afetar o interesse dos proprietários da zona comercial. O argumento usado pelos defensores da preservação da área central foi a precária condição financeira do município, que impediu a concretização do projeto. Conseqüentemente, a rua General Sampaio não foi alargada, o que facilitaria o fluxo urbano. O alargamento só foi permitido no sentido norte-sul. As ruas que corriam de leste a oeste, como Liberato Barroso, Senador Alencar e João Moreira poderiam ser alargadas. O acesso à Praça do Ferreira continuou a ser feito através de ruas estreitas, para não atingir o erário, menos beneficiado do que o interesse imobiliário privado. O plano fora considerado antieconômico porque indicava o alargamento de diversas avenidas, como a D. Manuel, a Duque de Caxias e a Avenida Imperador. Edifícios como o Jangada e o Sul-América seriam atingidos, além da área dos cines São Luiz, Diogo e do próprio Hotel Excelsior que seriam destruídos. Ante a pressão da elite, o próprio Dr. Saboia Ribeiro concordou com que as ruas centrais permanecessem em seu estado original. Sugeriu, porém, que o número de andares dos edifícios ficasse limitado a dois. O jornal *O Povo*, órgão de difusão das ideias da elite fortalezense, reconhecia que, como exemplo da salvaguarda dos interesses dos proprietários da área central da cidade, havia “os aleijões no coração de Fortaleza, a estreiteza das ruas tomadas por imóveis valorizadíssimos, representando a triste soma dos atentados perpetrados e outras ocasiões, à sobra da indiferença administrativa, não permitem já, a esta altura, se promova a ideia de recuperação do centro urbanístico”⁶³. Por trás dessas precauções figurava a estrutura ideológica de uma elite reacionária e não-industrial, que se firmava sobretudo na garantia de ganhar concessões do Estado para fortalecer seus planos⁶⁴.

63 FORTALEZA. *Correio do Ceará*, 12 e 13 ago., p. 4; *O Povo*, 3 mai. 1952, p. 3 e 11 jul. 1952, p. 2 e 14 jul. 1952, p. 3.

64 Cf. DIAS, Edmundo Fernandes. Cultura, política e cidadania. Produção gramsciana de 1914 e 1918. In: *Cadernos CEDES*. Educação e política: Gramsci e o problema da hegemonia, 3. São Paulo: Cortez, 1989, p. 33.

No centro, apesar do predomínio de prédios comerciais, ainda havia residências, ocupadas por pessoas de classe média, muitas delas casas recebidas através de heranças. Em sua maioria eram conjugadas com instalações nem sempre atualizadas. A escritora Raquel de Queiroz impressionou-se com a administração e o desleixo na recuperação dos prédios em Fortaleza. Até mesmo alguns que tinham sido atingidos por incêndios, apesar de localizados na área central, não eram reconstruídos de imediato. Só na rua Major Facundo encontravam-se três, na Floriano Peixoto havia outra casa, incendiada desde a Segunda Guerra Mundial. Na própria Praça do Ferreira o espaço outrora ocupado pelo Armazém Pan-América permanecia interditado. E o edifício do cine São Luiz ainda aguardava ser concluído. Através da imprensa percebe-se o lento despertar da cidade, ainda marcada por uma feição provinciana, “a tartaruga do nosso progresso parece virada de pernas para o ar”⁶⁵.

No Recife, até a Segunda Guerra, diversas pessoas só moravam em Boa Viagem a partir de quando ficava difícil o aluguel de imóveis em razão do grande índice de ocupação. Embora houvesse muitos terrenos desocupados, em 1946, lamentava-se, além da carência de casas para alugar, a inexistência de prédios com apartamentos. Antes só se buscavam Pina, Boa Viagem e Piedade para os fins de semana. Também havia a nova estrada que ligava Boa Viagem à Vila dos Sargentos. O bairro de Dois Irmãos, que fora residência de diversas famílias de posse, em 1947 era considerado abandonado pelas autoridades. O fato não se prendia ao simples abandono das belas residências ali instaladas, mas atribuía-se como determinante a precariedade dos transportes urbanos, “quer se viaje de bonde ou de ‘coreição’”. Anteriormente havia o trem suburbano que sempre partia e chegava na hora certa e dispunha-se de algumas estações, no percurso, como a da Ponte do Uchoa. As dificuldades dos moradores de Dois Irmãos e linhas anexas agravava-se sobretudo no inverno. Com certo exagero, comentava-se que desde o Estado Novo “a ordem era deixar Dois Irmãos à matroca, para castigar o escritor Gilberto Freyre, morador em Santo Antônio de Apipucos. Qualquer melhoramento que se fizesse na redondeza onde habitava ‘o reprobado’ importa na valorização da propriedade”. Na verdade, se o bairro regredia, como se

65 Fortaleza, *O Povo*, 29 mai., 1953, p. 3.

costumava salientar, fora devido sobretudo ao crescimento urbano dirigido a outras áreas, como a que se estendia em direção a Boa Viagem. Apesar disso, o bairro de Dois Irmãos ainda era considerado uma área rural da cidade, recomendada a passeios dominicais, pois havia belas várzeas, trechos com rios e açudes. O passeio Recife-Dois Irmãos, via Caxangá, era considerado um dos mais pitorescos, antes da valorização dos banhos de praia⁶⁶.

Quando a Aldeota ainda não se tornara o bairro mais valorizado de Fortaleza, diversas famílias de melhores posses residiam na praia de Iracema. Em decorrência do projeto de construção da futura avenida que ligava a praia de Iracema ao Mucuripe, onde estava sendo concluído o porto, fora feito um levantamento topográfico da área litorânea em janeiro de 1945, partindo do entroncamento da igreja de São Pedro, na praia de Iracema, visando a atingir o porto. Prevvia-se, no plano, o alargamento de terrenos situados a cem metros à direita da linha férrea. Pretendia-se, assim, que a antiga sede do Náutico Atlético Cearense, a conhecida Casa de recreio do “Sr. Johson” e outros edifícios residenciais importantes fossem desapropriados. Os proprietários de áreas valorizadas defendiam a instalação do porto, desde que não afetasse os seus interesses. Muitas das residências da praia de Iracema foram abandonadas ou destruídas, não através de desapropriações, mas sobretudo pelo avanço das marés, em decorrência das obras da construção do porto. O impulso das ondas passou a interromper o trânsito na praia de Iracema. Calculava-se que uns duzentos metros de extensão da praia iam sendo atingidos pelas marés, onde se localizavam diversas residências valorizadas. As águas chegaram a atingir os trilhos dos bondes, avançando até as casas localizadas no outro lado da rua. O conhecido Hotel Pacajus que abrigara cinquenta hóspedes, em sua maioria viajantes, ia perdendo a clientela ante a ameaça de desabamento do prédio. A obra de implantação do porto e a conseqüente destruição da praia de Iracema testemunhavam a contradição entre as medidas voltadas às melhorias urbanas, a cargo das autoridades locais, e os resultados concretos obtidos. A viabilização de me-

66 A reação de Gilberto Freyre bem revela a limitada visão da classe dominante, que o considerava bastante ofensivo aos valores tradicionais, ao estudar a sociedade local. O paradoxo dessa atitude oriunda da própria classe burguesa explicita a vesga compreensão que tinham do quadro social da época, pois qualquer comentário que porventura atingisse o ideário moralista consolidado significaria uma tentativa de demolição dos valores estabelecidos. Recife. *Diário de Pernambuco*, 8 out. 1946, p. 4; 6 jun. 1947, p. 4 e 20 jul. 1948, p. 4.

lhor escoamento da produção por via marítima traria benefícios à economia local, mas para isso fora preciso destruir a beleza natural da antiga praia de Iracema, inviabilizando a permanência dos que ali residiam. Compreende-se, desse modo, o motivo da valorização da área litorânea como residencial, diferente do ocorrido no Recife, e o “despertar” da Aldeota como novo polo citadino. Contudo, a transferência para o futuro bairro da elite não se fez de forma súbita, pois, apesar do avanço do mar, em 1952, ainda surgiam novas casas na praia de Iracema, considera um dos pontos “chics”, mesmo com a valorização da Aldeota. Interessante é que o ano de seca, em 1951, parece ter contribuído para o aumento do índice de edificações em Fortaleza. Com a mão de obra mais barata e crescente aumento nos preços dos aluguéis, incentivou-se a construção. Calcula-se em oitenta milhões de cruzeiros a quantia gasta em construções na cidade, no ano de 1951. Dois anos depois já se dizia que a praia de Iracema não mais existia. Restavam apenas trechos do antigo local pitoresco da cidade⁶⁷.

No Recife, em 1947, quando a renovação do contrato da Tramways previa-se que, num prazo de dez anos, seriam retirados os bondes de Boa Viagem, pensando em substituí-los por ônibus elétricos. Reclamava-se que a proteção de concreto armado, existente nas linhas dos bondes, prejudicava o tráfego, além de quebrar a estética da avenida Beira-mar. Com a possível retirada dos bondes, os postes de iluminação deveriam ser substituídos e pensava-se na vantagem dos ônibus comuns que dispensavam o uso da rede elétrica. A proteção de cimento prejudicava a circulação, a não ser que fossem retirados os antigos postes, desde o Pina até a Avenida Beira-Mar, a fim de propiciar maior beleza e harmonia ao local. Dois anos depois foram retirados os bondes daquele logradouro, mas permaneceram os postes de cimento o que não proporcionavam uma iluminação adequada, pois, como denunciavam os periódicos “os postes tinham razão de ser há 25 anos passados. Hoje... afeiam a paisagem e embaraçam a circulação”⁶⁸. E 1951, a ponte do Pina ainda estava em construção, prevendo-se sua inauguração para o ano seguinte. Esperava-se que, com a nova ponte, a praia de Boa Viagem se

67 Fortaleza, *Correio do Ceará*, 20 jun. 1945, p. 6; 31 jan. 1945, p. 6 e 14 abr. 1945, p. 6. Veja-se também *O Povo*, 18 mar. 1952, p. 3.

68 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 jul. 1947, p. 4 e 18 nov. 1949, p. 4.

tornasse um ponto turístico regional. Para tanto, necessitava-se de melhorar a área valorizada pelos banhos de mar nos fins de semana, instalar nova iluminação, apoiar a construção de hotéis, abertura de áreas residenciais para preencher os diversos terrenos baldios. Já se pensava em explorar o turismo porque “tudo concorre para tornar o Recife a Metrópole nordestina”. O prefeito mandara projetar jardins ao longo da Beira-Mar, a fim de superar a monotonia da sua linha reta. Mesmo com a retirada dos bondes, os trilhos e os velhos postes, a paisagem ainda continuava feia. A pavimentação ainda permanecia esburacada e a arborização ainda era a mesma de outras épocas. Muitos terrenos baldios ocupavam o espaço à beira-mar. Ainda nesse ano, a prefeitura convocara os moradores de Boa Viagem para discutir a implantação do serviço de esgoto. O plano requeria de cada proprietário a contribuição de quinhentos cruzeiros por metro de frente de terreno. Boa Viagem, Piedade e Pina ainda sofriam a ausência de esgotos e comentava-se que diversos proprietários mantinham terrenos baldios porque não queriam se submeter ao velho sistema de fossas⁶⁹.

No Engenho do Meio se projetara o *campus* da Universidade Federal. Pina, Boa Viagem e Beberibe constituíam novos espaços onde as construções se multiplicavam. Em outubro de 1951, a população do bairro de Boa Viagem aprovou o empréstimo a ser feito para o saneamento local. Do dinheiro obtido, setecentos mil cruzeiros tinham origem em subscrições pagas à vista. Desse modo, observa-se que a implantação do saneamento básico dependia da participação do capital privado, que valorizaria o bairro beneficiado. Se fosse apoiar-se apenas na ação estatal, a melhoria teria sido retardada como ocorreu em Fortaleza. Além da construção do aeroporto de Ibura, futuro Guararapes, e com a instalação das edificações da Aeronáutica à beira-mar, Pina, Boa Viagem e Guararapes passaram a ser mais valorizados. O Ministério da Aeronáutica autorizara a construção de diversas casas, destinadas a oficiais e sargentos, o que estimulou a procura de terrenos nas proximidades. Em 1951, a Câmara Municipal autorizou a Prefeitura do Recife a substituir todos os postes de iluminação da avenida Beira-mar para melhoria da rede elétrica, através da utilização de lâmpadas fluorescentes. Dois anos depois, a Câmara aprovou a feitura de um plano técnico-urbanístico

69 Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 jan. 1951, p. 4; 12 abr. 1951, p. 4 e 26 ago. 1951, p. 4.

para Boa Viagem, visando a reconstruir a pavimentação e a instalar melhor sistema de iluminação da avenida Beira-mar, de onde deveria ser retirada a linha férrea, usada pela Tramways. A partir de novembro de 1953 os serviços de melhoria de iluminação na estrada de Boa Viagem foram iniciados⁷⁰.

Em Fortaleza eram comuns as reclamações contra o precário serviço de ônibus na Aldeota, o “bairro chique” da cidade. Na realidade, a maioria dos que ali residiam possuía condução própria. Os prejudicados eram os de menor padrão econômico de vida. Desse modo, lamentavam até a localização do terminal de ônibus, na Sena Madureira, na parte baixa da Praça do Rosário, onde havia duas escadas de cimento que davam para aquela rua, porque “eram obrigados a andar diversos quarteirões”. Na realidade apenas uma quadra separava aquele terminal da vizinha Praça do Ferreira. Os ônibus andavam superlotados e eram conhecidos como “calhambeques” [sic], e que serviam a essa linha, consideradas uma das mais distantes do centro. O serviço de ônibus da praia de Iracema era considerado bem melhor. Em 1950, o jornal católico “O Nordeste” lamentava o serviço de transporte da Aldeota, “bairro em que muita gente pensa só moram granfinos”. Sentia-se a ausência de um plano diretor que proporcionasse melhor crescimento da cidade. Até na Aldeota o traçado inconveniente de algumas ruas ocasionava dificuldades ao trânsito. A falta de água e de esgotos era constante no bairro. Os mais abastados instalavam seu próprio serviço d’água, mas não havia água nem chafarizes para os menos favorecidos que ali residiam. Desde 1947, a prefeitura interditara um poço, localizado na Praça da Bandeira, por considerar a água de inferior qualidade, trazendo dificuldades ao abastecimento da população. Os estudantes reclamavam do reduzido número de ônibus ou lotações no bairro. Também era precária a iluminação da Avenida Barão de Studart e tornava-se difícil a aquisição de um telefone. Na Praia de Iracema também havia carência de serviços básicos. Com a inexistência da feira livre, até mesmo o peixe tinha que ser comprado no centro da cidade, onde era mais barato. Reclamava também da falta de missa aos domingos. Grande parte das ruas eram prejudicadas pela areia e sujeira existente na praia. A

70 Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 set. 1951, p. 4 e 9 out. 1951, p. 4 e Leis municipais nº 1655 de 10 dez. 1951; nº 2314 de 14 jul. 1953 e nº 2613 de 14 nov. 1953 in Câmara Municipal do Recife (CMR), Leis 1601 a 1700 — 1094 — dez. 1951 a mar. 1952; Leis 2301 a 2400 — 1092 — jul. a set. 1953 e Leis 2601 a 2700 — 1093 — nov. a dez. 1953.

água das cacimbas destinada ao consumo domiciliar era bastante salobra. Não havia sorveterias, cinemas ou farmácias no bairro. O Joaquim Távora era disputado pela classe média por ser um ponto privilegiado. Embora não muito distante do centro pela Visconde do Rio Branco, rua principal, trafejavam os carros com destino à região centro-sul do Estado. Não havia policiamento e os casebres da Aquidabã tornavam o bairro problemático. Além da falta de água e de escolas públicas, os ônibus sempre circulavam lotados, inclusive com passageiros fumando. Até uma fábrica de tijolos fechava uma de suas ruas. Faltava iluminação, chafariz e um bom açougue. As bodegas é que atendiam as necessidades domésticas. A iluminação precária, a ausência de praças e boas avenidas atestavam as falhas de uma urbanização que viesse atender o crescimento do bairro. No José Bonifácio, bem mais próximo ao centro, a iluminação também era deficiente, a água do sistema Acarape não subia até as caixas residenciais e as “irradiadoras” sempre quebravam o silêncio doméstico. A arborização era esparsa e o calçamento muito deficiente na própria Praça José Bonifácio. Os transportes eram insuficientes e grande número de cachorros vadios viviam das sobras de lixo nas ruas.

Em 1948 fora autorizado o calçamento da rua Padre Valdevino. Compreendida numa reta de mais de três quilômetros, da Praça São Sebastião ao calçamento que conduzia ao Mucuripe, beneficiava os moradores que ocupavam o espaço situado entre a Aldeota e o Cocó. Com o calçamento passaram a ser estimuladas as construções nessa área da cidade, entre a Aldeota e o Joaquim Távora. Em decorrência, tornava-se necessário abrir outras ruas que partiam da praia e permaneciam incompletas. Entre essas havia a José Vilar e a Lídia Valente, onde existiam diversas construções, consideradas modernas e elegantes. Em 1951, o número de casas construídas atingia o índice de 771, que pouco representava ante o problema da crise habitacional. Os chamados bangalôs da Aldeota eram construídos, muitas vezes, entre casebres e no meio do matagal. No centro da cidade antigas residências foram transformadas em armazéns ou prédios comerciais. Em relação ao crescimento da cidade, na primeira metade do século xx, pouco foi realizado no sentido de proporcionar-lhe nova estrutura. As praças foram rareando e tanto as velhas como as novas passaram a ser ocupadas por edifícios. A ausência de um plano geral dificultava o disciplinamento do espaço urbano. Guilherme Rocha remodelara a Praça do Ferreira e mandara ajardinar a

Praça José de Alencar. Na Praça da Sé fora construído um jardim na virada do século, na administração Pedro Borges, 1892-1912. A Praça General Tibúrcio foi embelezada, além de reforma no Parque da Liberdade. Ressurgiu o projeto de construção da rede de água e esgoto. O Prefeito Álvaro Weyne, 1928-1930, mandara construir a Praça Saldanha, além de reformar a Praça do Carmo e também a Castro Carreira. Raimundo Girão percebia que “os aleijões continuaram... com bairros estanques, sem intercomunicações, sem avenidas de contorno, sem zoneamento”. O plano do arquiteto Nestor de Figueiredo fez com que o trabalho fosse iniciado em 1933, para ser cancelado dois anos depois. Em 1945, o interventor Machado Lopes convidara o professor Saboia Ribeiro para elaborar um novo plano⁷¹.

No Recife, em 1948, residir em Boa Viagem ainda constituía um desafio, pois os reparos na ponte do Pina dificultavam o problema de transporte de moradores do bairro. Tornara-se obrigatório um grande arroteio para se chegar à cidade. Havia um pequeno cinema no bairro do Pina e também uma feira, onde os vendedores expunham suas mercadorias no chão, às vezes por cima da lama, como também ocorria no terminal de ônibus de Boa Viagem. Na Avenida Beira-mar o peixe era vendido ao ar livre. Havia muita área a descoberto em Boa Viagem, como se pode observar neste depoimento: “passamos pela Avenida Beira-mar. As vacas continuavam pastando calmamente ou à beira da praia, ou nos pequenos jardins ou junto ao monumento da Teles Junior. Para tornar o quadro mais atraente, poderia a prefeitura encaminhar à Avenida Beira Mar todo o gado leiteiro das vacarias do Recife, sobretudo em dias de feriado”. E acrescentava o articulista: “ó quadro bucólico! As delícias da vida pastoril em plena avenida asfaltada da terceira capital do país”. Por outro lado, havia diversos terrenos baldios que permaneciam na expectativa de valorização imobiliária. De acordo com as normas existentes, o terreno não ocupado deveria ser murado e calçado, mas diversos continuavam desocupados numa das avenidas que era considerada um dos mais pitorescos pontos da cidade. Também se pensava em aterrar um dos braços do Capibaribe. Dessa maneira, seria evitado o assoreamento do porto e diminuiria o problema dos alagadiços, propiciando a

71 Fortaleza, *O Nordeste*, 29 nov. 1947, p. 3; 23 jan. 1950, p. 3 e 23; e 27 abr. 1951, p. 8. *O Democrata*, 31 jul. 1947, p. 4; *O Nordeste* e 10 nov. 1951, p. 8; e *O Povo*, 11 jun. 1948, p. 8 e 2 jun. 1953, p. 2.

valorização de terrenos através de ligação do bairro do Pina e de Boa Viagem, por intermédio de terra firme. Havia um plano de desviar os cursos do Capibaribe e do Beberibe, para diminuir a área atingida pelos alagadiços. O projeto, porém, não foi aprovado. A areia sempre cobria parte da avenida Beira-mar, sobretudo no bairro do Pina. O vento contínuo a lançava, cobrindo inclusive a linha dos bondes, dificultando o tráfego, provocando até o descarrilhamento de bondes. Quando se cuidava da remoção da areia, tanto no Pina quanto em Boa Viagem, a grama era arrancada. Em 1948 a Câmara Municipal aprovou a obrigatoriedade da construção de muros nos terrenos e prédios da Avenida Boa Viagem. O Prefeito Moraes Rego vetou o projeto, considerando-o inconstitucional, achando que a Câmara era incompetente para estipular a multa a ser cobrada. Os vereadores, porém, acharam sem razão o veto importando: “O prefeito deve é apertar os granfinos de Boa Viagem para que contribuam para o melhoramento da cidade”. Há trinta anos existia a Avenida, desde a época do governo Sérgio Loreto (1921-1930) e, por isso, a Câmara achava “daí para diante vêm os granfos construindo os seus palacetes ao longo da bela artéria praieira, transformando-a em uma ‘copacabana-mirim.’” A fim de superar o dilema das fossas domésticas em Boa Viagem, a instalação dos esgotos foi programada através da ação governamental e do auxílio de particulares. A ponte do Pina era considerada a medida necessária para valorizar o bairro. Havia muitos postes de concreto armado e uma precária iluminação na avenida Beira-mar. O Prefeito Sérgio Loreto abriu a avenida, mas ninguém batalhou pela necessária melhoria do bairro. O terminal de bondes situava-se ao lado da igreja, onde os terrenos cada vez mais se valorizavam. Apesar de ser considerada o centro de atração do Recife, Boa Viagem ainda carecia de melhorias urbanas⁷².

Em 1952, a prefeitura do Recife autorizou a remoção dos entulhos que dificultavam o acesso na parte inicial da estrada de Boa Viagem. Em torno da igreja local havia barracas de pequenos vendedores. No lugar do antigo cassino, pensava-se em construir um hotel. O projeto de urbanização de Boa Viagem fora apresentado à Câmara Municipal em 1953. A ponte fora concluída, mas permaneciam só postes de concreto armado e a velha ilumi-

72 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 abr. 1948, p. 4; 7 mai. 1948, p. 4; 21 ago. 1948, p. 4; 12 mar. 1948, p. 3 e 30 jun. 1948, p. 4. Cf. Ata da vigésima reunião da primeira sessão ordinária da CMR, mar. 1948, livro 65, p. 1 e *Diário de Pernambuco*, 20 out. 1951, p. 4.

nação. Os moradores reclamavam a ação do governo, pois sentiam-se onerados com as despesas dos trabalhos de saneamento. Sem a ligação do Recife a Boa Viagem restara apenas a opção da praia de Olinda. Antes da inauguração da ponte, só havia o “bondinho” que ligava a praia à cidade, mas de forma bastante precária. Com o aeroporto e a nova ponte, que facilitaram a comunicação com o centro e também devido ao saneamento, mesmo efetuado de forma lenta, o bairro cada vez mais se destacava ante os demais. Além das obras de nivelamento das dunas, a prefeitura passou a exigir o recuo dos muros das residências, para facilitar o traçado urbano. Em 1954 foi inaugurado um trecho da iluminação de Boa Viagem. O hotel que satisfazia plenamente as exigências da época se encontrava pronto e o saneamento estava na fase final. Bem instalado, simbolizava o conforto e o bem-estar de um novo Recife. Para garantir a beleza do ponto turístico, a prefeitura não mais permitia a instalação de barracas na praia, só sendo permitida às que se destinassem à venda de cocos. Desde 1951, os proprietários do Pina e de Boa Viagem contribuíam em 50% com as despesas do saneamento. Embora os trabalhos não tivessem sido concluídos, diariamente surgiam novas construções. Reclamava-se, contudo, da ausência de praça arborizadas e de grupos escolares. A inexistência de escolas no bairro justificava que os ricos mandassem seus filhos para as escolas da cidade de automóvel. Apesar da nova iluminação, o antigo calçamento não fora removido, os muros das residências mantinham velhas pinturas e as ruas transversais não eram calçadas. Até a praça da igreja conservava seu velho aspecto. Apesar da valorização de Boa Viagem, que sempre contava com o hotel cheio, persistiam alguns impasses no bairro. A avenida Beira-mar ficava quase às escuras, com a maioria das lâmpadas fluorescentes queimadas ou apagadas e o calçamento estragado. Em 1957, o engenheiro José Queiroz lançara a ideia de criação de uma sociedade de amigos de Boa Viagem apoiada pelo Prof. Nilo Pereira. A sugestão inicial partira do Prefeito Pelópidas Silveira que incentivara a criação de uma associação em cada bairro. Sem o apoio dos moradores da rua da Guia, a princípio a associação não floresceu, pois se temia que “uma agremiação dessa natureza correria o risco de contaminação eleitoralista e todo idealismo seria carreado para o mal”. O comentário bem reflete os ideais alimentados pela classe dominante sempre voltados à manutenção da situação existente, como se o direito reivindicatório fosse nocivo à hegemonia

estabelecida. Em 1958, contudo, começou a funcionar a referida sociedade no bairro. Entretanto, poucas pessoas se interessavam por ela, sendo maior o número de vacas que costumavam pastar nos arredores da praia, segundo a ironia de um jornal. A força das associações seria mais intensa nos bairros menos favorecidos, onde a problemática urbana era mais sentida. Enquanto isso o problema de transporte urbano persistia, pois desde o ano anterior se requisitara mais de uma lotação, para atender os hóspedes do hotel, pois enquanto eram gastos cinquenta minutos no percurso destinado ao centro, as lotações o faziam em apenas quinze⁷³.

Em Fortaleza, a avenida 13 de Maio se encontrava aberta em 1950. Embora não seguisse à risca o plano urbanístico da cidade, mesmo assim esperava-se que a nova avenida fosse ocupada por residências. Dois anos depois foi autorizada pela Câmara a ligação das ruas Jaime Benévolo e Barão de Aratanha com a 13 de maio. A partir de 1956, o segundo bairro elegante da cidade passou a ser chamado Bairro de Fátima, outrora denominado Redenção, embora se tornasse mais conhecido como 13 de Maio. A Aldeota passou a representar o bairro predileto da classe alta a partir da década de cinquenta. Apesar do Benfica e de Jacarecanga ainda abrigarem famílias de destaque, o novo símbolo de “status social” era morar na Aldeota, considerado o centro residencial “mais grã-fino da cidade”. No entanto, mesmo com a valorização de terrenos pela especulação imobiliária, faltava na área nobre da cidade uma infraestrutura urbana, que não constou com o apoio da iniciativa privada, como ocorria no Recife. Em 1955, a água de beber ainda era vendida a Cr\$ 2,50 o “caneco”, com pouco mais de um litro. O lixo comumente era lançado em terrenos baldios ou aterrado em quintais. Somente os que possuíam carro, chegavam facilmente ao centro da cidade. Para os demais, a situação era precária não apenas no setor de transportes, uma vez que não havia farmácias, nem mercado ou lojas e nem mesmo telefone público. O Cine Ventura, o único existente no bairro “mais parecia uma ‘poeira’ do interior”.

73 Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 abr. 1952, p. 4; 7 jun. 1953, p. 4; 25 nov. 1953, p. 4; 13 ago. 1954, p. 4; 4 set. 1954, p. 4; 18 jan. 1955, p. 4; 20 nov. 1955, p. 4; 11 dez 1955, p. 4; 21 dez. 1958, p. 4; 26 mar. 1957, p. 4 e *Jornal do Commercio*, 17 nov. 1957, p. 2. Alguns informes sobre o Recife na década de 50, vide FURTADO, Celso. *A fantasia desfeita*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1893.

Em geral o comércio concentrava-se no centro da cidade. As compras no bairro só mesmo para os menos favorecidos que se valiam das contas mensais para garantir o estritamente necessário. Não obstante, pouco e pouco, o comércio da periferia começava a ensaiar seus primeiros passos em Otávio Bonfim. Em 1956, o Vereador Bezaliel Teixeira tentava liderar um movimento dos comerciantes locais, com o intuito de descentralizar o comércio de Fortaleza. Desejava dar uma vida própria aos subúrbios, como ocorria no Recife, onde comerciantes estabelecidos no centro desejavam abrir filiais nos bairros. A ideia de consolidar o comércio em Otávio Bonfim prendia-se à existência da Serraria Mota, da Fábrica de Móveis Carneiro, além da Usina Ceará, de propriedade do grupo Siqueira Gurgel.

Desde 1954, fora iniciado o plano de asfaltamento da cidade pela prefeitura. Os trabalhos tinham sido suspensos em razão da falta de matéria prima. Os serviços foram reiniciados na rua Costa Barros e o intenso tráfego, realizado pela Santos Dumont, foi aliviado. Mais uma vez o sonho de metropolização se fazia presente nos jornais: “o asfaltamento das ruas de nossa capital... empresta-lhe o aspecto de grande metrópole em que ela está se transformando a passos largos”. Em virtude das reclamações contra a carência de transporte urbano, a Inspeção de Trânsito resolveu conceder licença a fim de que camionetas transportassem passageiros naquela linha. Como testemunho da persistência de traços provincianos na cidade em crescimento, vale lembrar que a medida não foi prestigiada pela população do bairro, uma vez que o estacionamento das camionetas era na Praça General Tibúrcio, a apenas dois quarteirões do terminal de ônibus na Praça do Ferreira. As camionetas andavam quase vazias. Embora a marca do tradicional ainda se afigurasse, havia quem afirmasse que “a cidade vai deixando o aspecto de provinciana para se tornar metrópole... Fortaleza já é uma cidade com ares de Metrópole. Perdeu aquele seu modo de cidade provinciana, acanhada, simples, para ser a cidade moderna, com suas ruas bem movimentadas e cercadas por gigantes de cimento armado”. A nova Aldeota era “um dos mais belos bairros residenciais do Brasil. Magníficos Palacetes, luxuosos bangalôs, despontam a todo momento. Os aristocratas da cidade ali se plantaram. Cadilacs, meninos ricos, cercados de cuidadosas babás, brincam nas calçadas”. Apesar do crescimento súbito, a “metropolização” apenas representava um anseio, alimentado não apenas pela burguesia. O próprio testemunho do

provincianismo se afigura nesse comentário, pois se iniciava o despertar de uma futura Metrópole. Aldeota representava o espaço valorizado por uma peculiar burguesia, mais apoiada no setor comercial do que numa estrutura produtiva que viesse alterar de modo mais abrangente a vida sócio — econômica da cidade.

A avenida João Pessoa, que ligava o Benfica a Parangaba passou a ser classificada como a “avenida da morte”, devido aos frequentes acidentes de trânsito ali registrados. Além das boas residências situadas ao longo da avenida havia muitas casas conjugadas. Em 1957 dez guardas foram indicados para prestar serviço, a fim de evitar que os veículos ultrapassassem os quarenta quilômetros permitidos.

Apesar dos encantos da Aldeota havia opiniões que constituíam exceções. Para o arquiteto J. Armando Farias, Fortaleza era uma cidade sem beleza. Considerava-a sem atrativos e acusava os administradores pelo descuido em não a embelezar. O traçado urbano lhe parecia antiquado. Só não havia problemas no trânsito, devido ao restrito número de veículos circulando: “As ruas estreitas e retas dão uma monotonia tornando a cidade toda igual. O traçado em xadrez não é funcional e as ruas tornam-se monótonas, em virtude do traçado reto”. Os inúmeros pés de *ficus* eram condenados, em razão da copa fechada que dificultava a livre circulação de ar. Lamentava-se o sacrifício dos espaços verdes, como os das praças do Ferreira, José de Alencar, do Carmo, Fernandes Vieira e outras que se haviam transformado em locais de estacionamento de carros. Fortaleza ainda sofria de crescimento sem planejamento. Muitas áreas que deveriam ser reservadas à instalação de praças sem nenhuma orientação básica. O alargamento das principais ruas, previsto no plano Saboia Ribeiro, parecia um problema insolúvel. A avenida mais larga da capital era a Bezerra de Menezes. Todavia, não o era em todo o seu percurso, pois ao aproximar-se da linha férrea, em Otávio Bonfim, havia um desalinhamento de casas de dois quarteirões. Algumas casas haviam sido desapropriadas e o plano era que a avenida fosse ampliada para uma faixa de vinte metros de largura⁷⁴.

74 Fortaleza, *O Povo*, 7 dez. 1950, p. 3; 4 out. 1955, p. 8; e 19 jan. 1956, p. 3. Veja-se ainda a Ata da sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1953 da CME, em 20 jan., p. 257 e Lei Municipal n° 1072, de 3 set. 1956. Sobre o referido assunto, consulte-se ainda Fortaleza, *O Povo* 14 jun. 1954, p. 3; 18 jun. 1956, p. 8; 4 ago. 1956, p. 39; 10 mai. 1957, p. 3; 15

Apesar de Boa Viagem e da Aldeota constituírem espaços privilegiados, destinados aos mais ricos, observa-se que o primeiro, apesar dos problemas comuns à urbanização, foi dotado de melhores condições de instalação, fruto da própria participação dos moradores no saneamento do bairro. Quando a Aldeota, apesar do luxo e do bom gosto das residências, não atendia os interesses das obras básicas, que ficavam exclusivamente na dependência do poder público. Embora hoje “a arrogância” e “a busca de um sucesso fácil” sejam consideradas atributos das elites, observa-se que enquanto a burguesia recifense tinha suas bases na tradicional economia agroindustrial exportadora, em Fortaleza o caminho era outro. Não apenas a atividade produtiva que consolidava o poderio da burguesia. O “contrabando organizado... e... [a] sonegação de impostos, envolvendo produtos como a cera de carnaúba, o algodão, a mamona, peles silvestres e até mesmo o café”, explicavam também o decantado crescimento da Aldeota⁷⁵. Os reflexos da crise econômica do Nordeste e o uso de recursos ilícitos para obter lucros nos remetem ao pensamento de Gramsci, apesar das especificidades do tempo e espaço estudados: “A burguesia não teve espinha dorsal, não teve progressos concretos e retilíneos, porque não era uma classe de produtores e sim um conjunto de politíqueiros”⁷⁶.

jun. 1959, p. 6 e 29 ago. 1959, p. 1, além da Ata da quinquagésima sétima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959 da CMF *Diário Oficial do Município*, Ano 6, n° 1. Fortaleza, 30 jul. 1959.

- 75 GASPARI, Elio. Entrevista: Paul Kenedy. *Eficiência é poder*. *Revista Veja*, São Paulo, n. 4, p. 5, 31 jan. 1990; e CARVALHO, Jäder de. *Sua majestade, o juiz*. São Paulo: Musa, 1963, p. 9.
- 76 GRAMSCI, A. *apud* DIAS, Edmundo Fernandes, op. Cit., p. 40. Na busca de uma fundamentação teórica que servisse de alicerce sólido para a compreensão do tema de nossa tese, optamos pelo recurso às formulações de Gramsci, isentas do tradicional dogmatismo conceitual. O próprio Gramsci nos adverte que “se as verdades científicas fossem definitivas, a ciência teria deixado de existir como tal, como investigação, como novas experiências, reduzindo-se a atividade científica à repetição do que já foi descoberto. O que não é verdade, para felicidade da ciência”. Cf. GRAMSCI, A. *Concepção dialética da História*. 6.ed. Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 1986, p. 70. Ele observa que “a vã quinquilharia e o bizantismo são heranças imarcescíveis dos homens. Marx não escreveu um catecismo, não é um Messias que tenha deixado uma feira de parábolas, carregadas de imperativos categóricos, de normas indiscutíveis, absolutas, fora das categorias de tempo e de espaço”. GRAMSCI, A. *Nosso Marx* in CHASIN, J. (org.) *Marx Hoje. Cadernos Ensaio*. São Paulo, I: 109, 1987. Vide também COUTINHO, Carlos Nelson. *As categorias de Gramsci e a realidade brasileira*. in BADALONI, Nicola el alli. *Gramsci e a América Latina*. Org. e Trad. Carlos Nelson Coutinho e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988 e MACCIOCHI, Antonietta. *A favor de Gramsci*. Trad. Angelina Peral-

1.3. A DISPUTA DO “ESPAÇO” DOS POBRES: OS BAIRROS E OS MOCAMBOS

Seria ingenuidade pensar em separar a área ocupada pela pobreza como um espaço de fronteiras definidas. Contudo, a maioria dos menos favorecidos, desde o início do crescimento do Recife e de Fortaleza, foram sendo empurrados para terrenos de menor valor, cada vez mais afastados do centro comercial ou dos terrenos ocupados pelos setores enriquecidos. No entanto, nunca abandonaram as áreas privilegiadas em sua totalidade. Nos bairros elegantes, segundo a infeliz classificação que reflete uma visão tradicionalista, sempre ficaram aquelas “manchas negras” na estética das Capitais, ocupadas pelos menos favorecidos que, muitas vezes, conseguiam se manter na vizinhança ou até mesmo no âmago dos novos bairros selecionados pela classe mais poderosa. Na maioria, porém, dos conjuntos pobres, os mocambos, como eram denominados de uma maneira genérica, iam ficando à distância das medidas inovadoras, oriundas de uma mentalidade voltada à urbanização das Capitais. Isso não significa a aceitação do tradicional mito da marginalidade, pois “os moradores de favela não são economicamente nem politicamente marginais, mas são explorados e reprimidos... não são social e culturalmente marginalizados, mas são estigmatizados e excluídos de um sistema social fechado”⁷⁷.

A migração do interior ao Recife intensificou-se desde a Abolição da Escravatura, gerando o crescimento dos mocambos e a instalação de palafitas nos manguezais da cidade. Vivendo em casebres construídos de pedaços de madeira, cobertos com folhas-de-flandres, tinham os manguezais como própria fonte de alimento, o que Josué de Castro classificou como “ciclo do caranguejo”. Em 1816 Tollenare observara, na saída da área urbana, a existência de casinhas, que serviam “para azilo dos creollos e dos negros”. No interior das pequenas casas do bairro de Santo Antônio e de Boa Vista era comum observar-se mulheres de cócoras ou deitadas sobre esteiras e poucos

va, 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980, p. 110, onde define “revolução passiva”. Vide também FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

77 PERLMAN, Janice. E. *O mito da marginalidade. Favelas e política no Rio de Janeiro*. Trad. Waldivia Marchiori Portinho. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1970, p. 235.

utensílios de barro que “anuncia a miséria e a imundice”⁷⁸. Em meados do século XIX, uma postura municipal proibia a moradia de famílias no interior de casas que houvesse açougues, a não ser que fosse estabelecida uma separação através de paredes de tábuas⁷⁹. Em 1940, 30% da população recifense vivia dos manguezais. Com o crescimento da cidade e o consequente desenvolvimento imobiliário, os mocambos foram sendo substituídos por vilas populares, mais distantes do centro, sendo as áreas desocupadas aterradas e loteadas para o surgimento de bairros mais elegantes. Como exemplo dessa expulsão rumo à periferia, destaca-se a Ilha do Leite, ocupada por mocambos até meados deste século, sendo posteriormente ocupada pelas classes alta e média⁸⁰.

Enfocando a miséria que acompanhava a extensão urbana do Recife e *Diário de Pernambuco* criticava o Estado Novo, quando era proibido apresentar a realidade existente. Em 1945, falava-se de um mocambo, conhecido como “bulião do Cabanga” e o impacto das precárias condições de habitação, além das doenças, da fome e dos menores abandonados, que constituíam “características da administração inaugurada a 10 de novembro de 1937”⁸¹.

O impacto da miséria sempre existiu e persistiu no cenário nordestino. Após a década de trinta e sobretudo no pós-guerra a proliferação de mocambos se apresentava ascendente, muito mais do que no período anterior. A posição do Jornal reflete com clareza o discurso evasivo da classe dominante na tentativa de explicar as contradições sociais.

O bairro de Dois Irmãos parecia ter sido esquecido pelas autoridades. Lá situavam-se o Zoo-Botânico, a escola de Agricultura, o Jardim da Casa Forte e três quartéis do exército. O bairro triplicara com a multiplicação dos mocambos. A população despejada dos mocambos, dos alagadiços fora residir nos morros da Conceição e na Ponte de Água e em terrenos menos úmidos, surgindo novos mocambos. Dois Irmãos, que era conhecido como

78 TOLLENARE, I. F. de. Notas dominicaes. Tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817... por parte relativa a Pernambuco. Trad. de Alfredo de Carvalho. *Rev. do Inst. Archeol. e Geog. Pernambucano*. V. 2, n. 61-64, p. 356-359.

79 Postura adicional da CMR, 20 abr. 1854 in *CM1854* - 34, fl.138.

80 Cf. ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida*. Recife: Universitária, 1979, p. 94, 96 e 102.

81 Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 mai. 1945, p. 1.

Bairro dos Ingleses passou a abrigar toda a pobreza de Afogados e de bairros vizinhos. Antes, até os bondes eram de primeira; os de segunda classe por lá não circulavam. A partir de 1945, os bondes passaram a ser iguais aos de Beberibe, Água Fria ou Peixinhos. O que se fazia no combate aos mocambos era removê-los das zonas alagadas para áreas mais secas. Os ingleses, que antes ocupavam as boas residências de Casa Forte, Monteiro e Apipucos, deslocaram-se para outros bairros, como Derby, Espinheiro e Aflitos. A estrada de Dois Irmãos ainda não era pavimentada, o que a diferenciava da de Beberibe e Caxangá: “viajar em bonde para Dois Irmãos é um esporte perigoso: a nova estrada do Beco da Estrela vai ser utilizada por ônibus da Autoviária”⁸².

No centro, as casas edificadas no século XIX, onde a burguesia residira e estendera toalhas nas varandas por ocasião das procissões, tornavam-se velhos casarões, onde moravam dezenas de famílias sem o mínimo conforto. Os velhos sobrados eram disputados porque se localizavam no centro, onde “meninos sisudos que mais pareciam homens feitos” se aglomeravam. Havia diversos buracos nas calçadas no calçamento do Bairro de São José e nos prédios altos faltava água até durante três dias. Em pleno perímetro urbano, os mocambos aumentavam. Na Ponte do Pina, em um terreno pouco alagado, surgira um mocambo. O governo alegava não possuir recursos para construir habitações populares. Novas palhoças iam sendo construídas na zona classificada como urbana, marginando as avenidas centrais da cidade, onde se aproveitavam os setores alagados que necessitavam de aterros. Na avenida do Pina havia mocambos erguidos, preferencialmente à noite, por ocasião da vazante das marés, com paredes mal acabadas. Segundo enfoque do *Diário de Pernambuco*, “a remoção do mocambo deve ser feita. Se a prefeitura fechar os olhos, eles se multiplicarão no Pina”. Na afirmação imperativa do noticioso observa-se a preocupação com a disciplina social, mesmo que para isso se fizesse necessário o uso da coerção. A difusão de tais ideias contribuíam para embasar o bloco histórico, através do fortalecimento do poder da classe dominante⁸³.

82 Recife, *Diário de Pernambuco*, 18 ago. 1945, p. 3.

83 Recife, *Folha do Povo*, 7 set. 1946, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 22 jan. 1947, p. 1; 25 fev. 1947, p. 4 e Cf. STACONE, Giuseppe. *Gramsci bloco histórico e hegemonia*. Recife, jul. 1982. Comissão regional de pastoral universitária. (CNBB - Regional BE II), p. 30. Segundo

Nas proximidades de Fortaleza do Brum ainda havia velhos sobrados de três a quatro andares, transformados em habitações precárias, verdadeiros cortiços, que eram alugados a dezenas de famílias. O bairro era considerado sem vida. Além da estação de onde saíam os trens de carga da Great Western, dos tanques reservatórios das empresas de distribuição de petróleo anglo-americanos e dos depósitos, havia os chamados “pardieiros”, que venciam a força do tempo. Inúmeras crianças passavam parte do dia na lama das marés. Fome, miséria, doença e prostituição, infância e velhice desamparadas caracterizavam a vida cotidiana. Havia grande número de casebres de madeira, cobertos com palha, zinco ou pedaços de lona, com dimensões exíguas para abrigar até quatro pessoas. Cada compartimento era alugado a até Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros).

Durante do Estado Novo se prometera aterrar os mangues que circulavam o Recife. No entanto, apenas pequenos serviços foram efetuados em áreas limitadas. Inexistia uma obra mais abrangente. Novos mocambos surgiram na área de prolongamento do Cais de Santa Rita e na rua Imperial. Lamentava-se a persistência e a não remoção dos mocambos para locais mais distantes. Sugeriu-se que a prefeitura fizesse um levantamento dos mocambos e procurasse transferi-los. E insistia: “Não se pode negar que a cidade melhora e progride. Não se pode deixar que um lugar tão próximo ao Centro... continue nesta situação de miséria... uma área tão bonita... que vai da Ponte do Pina ao caes de Santa Rita permaneça tão maltratada e descuidada pelos poderes públicos”⁸⁴.

Em Fortaleza, desde 1888, constava na planta da cidade o registro de casas dispersas no Arraial Moura Brasil, “a mais antiga forma de pré-favelamento que a cidade conheceu”. O número de edificações aumentava, principalmente através de casas pobres, geralmente apertadas, sem quintais, classificadas como focos de propagação de doenças infectocontagiosas. Até contra os ambientes de trabalho se reclamava. Os quartos residenciais eram geralmente escuros e pouco ventilados, e, por conseguinte, bastante quentes

Gramsci, “O Estado, nas sociedades ocidentais, resulta da organização dialética de duas funções essenciais: a hegemonia e a repressão apoiada no contraste da sociedade civil e está na sociedade política, — organicamente vinculados”.

84 Recife, *Folha do Povo*, 5 fev. 1947, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 17 jun. 1947, p. 4 e “Novos Mocambos. Cousas da Cidade” in *Diário de Pernambuco*, 30 out. 1947, p. 4.

durante a maior parte do dia. Apesar de pequenos, na década de 1930, os bairros pobres cada vez mais se tornavam visíveis, sobretudo acompanhando ferrovias e, na zona oeste, próximo aos trilhos, foram sendo instaladas indústrias. De 1930 a 1950, além das favelas do Pirambu e do Mucuripe, havia o Cercado do Zé Padre, o Lagamar, o Morro do Ouro, situado entre o açude João Lopes e o atual Monte Castelo, além da Varjota, Meireles, Papoquinho e a da Estrada de Ferro. Também eram ocupados pela população carente o Morro do Moinho, entre a estação ferroviária e o cemitério São João Batista, o bairro do Seminário, o de São João do Tauape, que se estendia à área mais baixa do Lagamar. À margem da BR-116 ficava o Alto da Balança e, antes de Messejana, havia a localidade denominada Cajazeiras⁸⁵.

A partir de 1945, os dois bairros mais pobres eram o Arraial Moura Brasil, na parte baixa da cidade, espremido entre o centro comercial e a região da praia e o Pirambu, localizado na praia e noroeste do centro. No primeiro, o avanço do mar, sobretudo após o início das obras do porto ou mesmo a simples ação das chuvas provocava a situação aflitiva aos seus moradores. Até na praia do Meireles havia populações atingidas pela força das marés. Apesar de uma lei municipal, de outubro de 1948, autorizar a concessão de um crédito de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros), para as famílias atingidas do bairro, a prefeitura não atendia o pedido, mesmo tendo sido sancionada. A invasão das marés ocorria no período de outubro a janeiro de cada ano. Em 1951 se discutia, na Câmara, o descaso do poder público com relação ao Moura Brasil. Ali havia depósitos de lixo urbano, que era lançado no encontro das ruas Pe. Mororó e Braga Torres. Apesar de se falar no reinício das obras de enrocamento da praia do Arraial, em 1953, seis anos depois o mar e/ou a ação das chuvas ocasionavam danos às residências e ao calçamento do bairro. Com o avanço do mar, nas praias do Meireles, Volta da Jurema, Iracema e Formosa centenas de pessoas ficavam desabrigadas. A pior situação era no Arraial Moura Brasil, onde o problema se agravava e havia até casos de mortes, como as decorrentes do desabamento de uma sala na residência de um pescador, que perdeu duas filhas menores. Em fe-

85 Cf. CASTRO, J. L. de. P.M.F. Fortaleza - A administração Lúcio Alcantara. Fortaleza: Gráfica. p. 35 e 77 e MARQUES, R. E. do R. Barros. *Urbanização, dependência e classes sociais: o caso de Fortaleza*. (Dissertação de mestrado em Sociologia) - UFC, Fortaleza, 1986, p. 209.

vereiro do ano seguinte, o mar avançou “na sua obra demolidora, arreben-tando violentamente de encontro às paredes dos prédios abalados. Na Praia Formosa... um grande amontoado de trastes carregados às pressas para os lugares mais elevados, por homens, mulheres e crianças em confusão”. Em 1950, trinta e sete casebres foram derrubados pelas marés⁸⁶.

O Pirambu era considerado “um prolongamento do Arraial Moura Bra-sil, tanto territorial como no sofrimento do povo”, embora a luta de seus moradores fosse mais intensa pela posse da terra. Desde 1948 possuía uma sociedade feminina para lutar contra a ameaça de expulsão dos moradores do bairro e a favor de melhorias urbanas. A maioria dos seus habitantes não pagava aluguel, pois suas palhoças situavam-se em terrenos pertencentes à Marinha. O ônibus que fazia a linha do bairro tinha o seu ponto final na rua Braga Torres, após passar pelo Moura Brasil. Ali começava o Pirambu. Na continuação dessa rua ficava um trecho muito habitado, dos dois lados, formando uma longa rua. No testemunho de uma moradora “consolo de iluminação, aquela lâmpada lá em cima (sic) daquele mastro, do prédio da Marinha, mas não ilumina nada”. Num riacho, situado entre o Pirambu e o Moura Brasil, havia uma estreita ponte, denominada “pinguela” ou “pavi-lhão”, que só dava passagem a uma pessoa e no inverno o povo tinha que caminhar dentro d’água. Na rua calçada, que ia à praia, só passavam as camio-netas que transportavam passageiros, mas a população não morava “naquele rumo”. A Sociedade Feminina do bairro solicitava que o calçamento fosse instalado na direção onde o povo habitava, para atender o verdadeiro fim da linha. E a esperança alimentava que “unido e organizado, fortalecendo a Sociedade Feminina do Pirambu, o povo conseguirá algo para seu bairro”. A luta por comida e remédios era o lema dos moradores do Pirambu, ainda um subúrbio, onde se misturavam casebres e palhoças ocupadas por operá-rios e pescadores, que se viam ameaçados, além da miséria, pelos chamados “tubarões”, que se diziam proprietários de terrenos ali existentes. Em uma

86 Ata da ducentésima décima primeira reunião ordinária da CMF, em 6 out. 1946, p. 27; ata da tricentésima nona sessão ordinária da CMF, em 24 fev. 1949, p. 1; ata da quadragésima nona sessão ordinária do segundo período legislativo de 1951 da CMF, em 3 nov. 1951, p. 410; ata da vigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo da CMF, 1 abr. 1953, p. 293, v. e ata da trigésima primeira sessão ordinária do primeiro período legislativo da CMF, em 8 mai. 1959; Fortaleza, *O Povo*, 26 nov. 1949, p. 1 e 6 fev. 1950, p. 1 e *O Democrata*, 08 fev. 1950, p. 1 e 2.

carta de um leitor ao jornal *O Povo*, lamentando a perda da bela praia de Iracema em virtude do quebra-mar do Mucuripe, há um curioso comentário sobre o Pirambu: “estão sendo ali construídos casebres e mais casebres, em propriedades privadas, sem plano, sem licença, sem nenhuma norma legal... até casas edificadas no espaço reservado às ruas... outras com os fundos para a frente... [criando o]... mais sério e insolúvel problema para a higiene e estética locais, com uma favela a mais e uma praia a menos”. Observa-se, nesse depoimento, a preocupação com impor normas de controle ao crescimento urbano de forma homogênea a toda a cidade, além de esquecer que a maioria dos terrenos litorâneos pertenciam à Marinha. Inclusive, chegou-se a noticiar que um cabo da Marinha tentava impedir a população de edificar casebres no bairro, com ameaças constantes. O que interessava, prioritariamente, era a manutenção da ordem e da beleza urbanas, deixando-se como secundário o problema insolúvel da pobreza. Calculava-se em 6.000 o número de habitantes do Pirambu, em sua maioria lavadeiras, engomadeiras e trabalhadores de diversas categorias⁸⁷.

No Recife o bairro de Santo Antonio era habitado sobretudo por operários. Em 1947, o vereador Henrique Mota apresentou um projeto de lei, autorizando o prefeito a alargar a avenida Caxangá, no trecho de Iputinga, desapropriando os “pardieiros” ali situados. O vereador Ramos Leal apresentou outro projeto sobre a demolição de mocambos por iniciativa pública, situados em terrenos alheios, exceto nas áreas de interesse público, com prévia indenização. A disputa pela ocupação do solo cada vez mais se acirrava. Em janeiro de 1948, o vereador Romildo Goes denunciava que Francisco de Oliveira, proprietário de terra na Boa Ideia, no bairro de Afogados, pretendia obrigar os moradores a desocuparem seus casebres, sem nenhuma indenização. Sugeria ao prefeito que entrasse em contato com o Serviço Social Contra o Mocambo, a fim de evitar arbitrariedades. O referido órgão não tinha poderes para obrigar o pagamento dessas indenizações. Nesse mesmo período ocorreu a demolição de mocambos no local denominado Jacaré, no ponto de Parada, pertencente a Jorge Miguel Abage. Havia 900 mocambos, que estavam sendo destruídos pelos donos de terrenos. No “Adamo”, numa

87 Fortaleza, *O Democrata*, 05 jul. 1948, p. 1; 08 jul. 1948, p. 4 e 27 set. 1948, p. 4; CUNHA, Antonio. Favelas no litoral de Fortaleza. Carta de um leitor. Fortaleza, *O Povo*, 13 jul. 1949, p. 2; Fortaleza, *Gazeta do Ceará*, 02 abr. 1949, p. 8 e *O Democrata*, 4 fev. 1950, p. 8.

área de 150 m², entre os fundos das fábricas “Amolitas” e “Peixes” e a linha da Great Western, havia cem mocambos de tábuas e zinco, com dois metros de frente e quatro de fundo, com quartos cujos aluguéis chegavam a cem cruzeiros. Os mocambos foram vendidos para a construção de uma fábrica. Foram dados cinquenta dias de prazo para os moradores os desocuparem, com cem cruzeiros de indenização a quem pudesse levar o material consigo. Desse modo, duzentas famílias ficaram desabrigadas⁸⁸.

Em 1948, com 180 km², Recife tinha 18.000 habitantes, numa média de 2.275 habitantes por quilômetro quadrado das residências existentes, apenas 30.000 eram de alvenaria. Calculava-se em 60.000 o número de mocambos a partir de 1946 e o índice de construções diminuía. De 1945 a 1946, a média fora de cem construções e caía de 220 para 124. O vereador Artur Coutinho denunciava, em 1948, a construção relâmpago de mocambos que apareciam “feitos do dia para a noite” em diversos locais do Recife. Sugeriu entendimentos com o prefeito para estabelecer medidas, a fim de evitar a construção de mocambos em propriedades particulares. Com mais de quatrocentos mil habitantes, metade morando em mocambos, Recife se apresentava como uma cidade pobre. O Governo Estadual prometia extinguir os mocambos que persistiam. As construções surgiram, muitas vezes, sem a devida licença da prefeitura. Geralmente construído clandestinamente, inclusive à noite, novos mocambos iam se aglomerando ao lado da ponte do Capunga: “Os moradores da redondeza dizem que a mucambaria surge como cogumelo, sendo que muitos... servem para fins suspeitos. Cabe ao Serviço Social Contra o Mucambo abrir os olhos e deixar de tanta displicência”⁸⁹.

Além da aglomeração de casebres nas ladeiras do Deodato, dos Coqueiros, do Céu, da Conceição e do Pascoal, ainda havia famílias operárias “que

88 Ata da sexta sessão ordinária da CMRR, em 22 dez. 1947 in *Atas...* 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 2; ata da décima nona reunião da primeira reunião ordinária da CMR, em 13 jan. 1948 in *Atas...* 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 5 e ata da vigésima oitava sessão da primeira reunião ordinária da CMR, em 23 jan. 1948, de 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 7.

89 Recife, *A Luta*, 8 mar. 1948, p. 1 e ata da vigésima oitava reunião da primeira sessão ordinária da CMR, em 19 mar. 1948. *Atas da...* 6 fev. a 29 mar. 1948, p. 3 e *Diário de Pernambuco*, 24 abr. 1948, p. 4. A liga social contra o mocambo foi criada em 1939, pelo Governo Estadual, no intuito de “aterrar algumas áreas para construção e de relocar os moradores dos ‘mocambos’ para novas casas”. A partir de 1945, referida liga além de “limpar” a cidade dos mocambos -, também se voltou à construção de casas para a população pobre - Cf. MOURA, Alexandrina Sobreira de. *Tema do Mangue: invasões urbanas no Recife*. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1990, p. 18.

se fixaram nos morros, enxotados da cidade pelos senhores da classe dominante”. Os moradores do bairro Formigão sentiam a falta de água e luz e de um aterro. Situado entre a Mustardinha e a Estrada dos Remédios possuía duas ruas principais, longas, um campo de futebol, tudo cercado de lama podre, necessitando de um grande aterro. Os mocambos e as casas de telhas, geralmente de terra batida, eram atingidos de um lado a outro pelas águas lamacentas. Chafariz só existia na Estrada dos Remédios, perto da estrada de Bongí. No Formigão havia um terreno vazio de propriedade de Armando Burle. Era cobrado um foro dos que construíam suas pequenas moradias, “a preço de chão”, como intitulava o pessoal do Ingar, geralmente no valor de dez cruzeiros mensais. Para construir uma casa a família, tinha de pagar Cr\$ 350,00 a 450,00 (trezentos e cinquenta a quatrocentos e cinquenta cruzeiros), além do aluguel que, em média, variava entre Cr\$ 100,00 a 200,00 (cem a duzentos cruzeiros). A perseguição sempre era movida pelos proprietários de terrenos contra os moradores de mocambos. Próximos à avenida Central, no Fernandinho, na ilha de Joana Bezerra, havia diversos casebres. No quadro do Adamo, sessenta famílias se viam ameaçadas de despejo e pagavam vinte e cinco, trinta e até cem cruzeiros mensais por aluguéis, às vezes menores do que um quarto. No Ouriboque havia casas de tábuas, alugadas a Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros). Diversos mocambos cobertos de palha e com uma única dependência eram alugados a Cr\$ 40,00 cruzeiros. Na ilha de Joana Bezerra, em pequenos mocambos moravam cinco famílias ou mais e pagava-se de Cr\$ 70,00 a 80,00 (setenta a oitenta cruzeiros), por um quarto. O mocambo vendido chegava a Cr\$ 1.000,00 (Um mil cruzeiros). Havia proprietários que não permitiam a elevação de mocambos em seus terrenos, com o objetivo de substituí-los por casas de aluguel, pois ali habitavam milhares de pessoas. No início do século, a maior parte da área era coberta de água salobra do mangue, exceto uma estreita faixa de terra próxima ao local onde seria erguida uma ponte, chamada istmo do Fernandinho ou ilha Joana Bezerra. O mangue foi sendo a pouco e pouco aterrado e novos casebres de palha ocuparam o espaço surgido. Depois, apareceram os donos de terrenos que proibiam novas construções. Os moradores foram pressionados a abandonar o terreno e muitos mocambos demolidos, o que significou considerável redução de moradores da ilha. A cobrança às vezes demorava a fim de, com débito acumulado, só restasse aos moradores entregar o ter-

reno para saldar o “aluguel do chão” e assim eram expulsos. Para Antonio José Inácio, o “Zé Inglês”, morador próximo à linha do trem, “isso aqui foi tudo feito pelos meus braços. São 102 por 82 metros de aterro o que e venho fazendo desde 1911 (...). Cobrado a foro, me recusei a pagar porque isso não pode ser dele. A mim não fez nada, mas levou meu vizinho, Manuel Antônio, para a Polícia, onde foi obrigado a pagar o foro de um terreno que pertence a Great Western. Agora ela paga 5,00 por mês, enquanto vive carregando terra nas costas para aterrar mais um pouco”.⁹⁰

O Morro da Conceição ou Alto do Santo possuía um privilégio se comparando a outros bairros operários. Dispunha de iluminação pública e era considerado ponto turístico, pois no Alto havia uma imagem de Nossa Senhora da Conceição. De lá se avistavam os Altos da Foice e da Esperança. As ladeiras eram escorregadias, sem luz e água, com mocambos cobertos de palha e capim e a água era comprada no córrego a Cr\$ 0,20 ou 0,30 (vinte ou trinta centavos), a lata. O bairro não era atendido por transporte urbano e não havia escola pública nos três bairros.

Na Torre havia uma mistura de pessoas da classe média e do proletariado. Grande parte era composta por operários do cotonifício da Torre, pertencente ao industrial Batista da Silva. Nas ruas principais, onde passavam os ônibus e, de hora em hora, “um bonde escangalhado,” havia boas casas, até sobrados modernos, geralmente de propriedade de ricos comerciantes. Atrás dessas ruas habitava a pobreza do bairro, os operários de fábrica e os que trabalhavam no centro da cidade. Os locais mais conhecidos eram os Sete Chic, o Suvaco do Ocaso, o Buraco Quente, o Bom Gosto, o Quitandinha, a Vila Santa Luzia, o Taquari e a rua Seis de Janeiro. Quando chovia, tudo ficava empoçado. A falta de água, nessa área, era geral. Até na Vila Santa Luzia, pertencente à fábrica, faltava água. Nas pequenas casas do Cotonifício da Torre moravam de 2 a 3 famílias, com até 10 pessoas e as casas só possuíam dois quartos e uma sala. No cortiço Sovaco do Ocaso, quanto de único compartimento era alugado a oito, dez e até vinte cruzeiros por semana⁹¹.

Antes da campanha criada pelo Estado Novo, que prometia acabar com

90 Recife, *A Luta*, 30 jul. 1948, p. 1; 9 jul. 1948, p. 4; 13 jul. 1949, p. 1 e 18 jul. 1948, p. 18.

91 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 jul. 1948, p. 27 e *A Luta*, 27 jul. 1948, p. 2 e 7.

os mocambos. O Cabanga e o Pina eram ocupados sobretudo por casebres cobertos de palha. Aos poucos, os mocambos foram sendo destruídos, para surgimento de grandes residências. O Pina, então passou a ser valorizado por turistas, empurrando para mais longe os antigos moradores, que foram em direção dos Altos e Córregos de Casa Amarela e do Beberibe. Até 1944, o povo ainda persistia na tentativa de levantar novos mocambos no Pina, na grande área que estava sendo disputada com os bangalôs. Apesar disso, dezenas de mocambos iam sendo levantados para depois serem postos a baixo pela *Liga Social contra o Mocambo*. O local tornou-se conhecido como “Vila Teimosa”. No Pina ainda não havia calçamento em muitas ruas, inexistiam fossas e a lama dominava parte da área. Entre a avenida Encanta Moça e o rio do Caju havia um braço de maré com vinte metros de largura. Foi construída uma ponte pelo próprio povo com tábuas lascadas e soltas. Havia dois chafarizes públicos, localizados um no Encanta Moça e outro no Caju. No Alto do Pascoal eram cobrados cinco cruzeiros de chão por casa existente. Alugavam-se casas de uma só dependência no valor de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros). Ali situava-se o “Corgo Zé Veado”, nome de um dos moradores do lugar, considerado valentão. Na Campina do Barreto, no Fundão, os moradores se viam ameaçados de expulsão. Outro conjunto, na zona do mangue, denominava-se Pitangueira. Situava-se após a rua do Zoada, Nova Aurora, no Coque, à margem da avenida Central, próximo à ponte de Afogados⁹².

No bairro de Campo Grande, especialmente em locais onde havia mangues, os moradores eram controlados por alguns donos que “cobram ‘chão’ das casas construídas sobre os aterros, feitas com grande esforço pelos proprietários destes”. Havia casas construídas em terrenos lamacentos, terras que antes não tinham donos. Cobrava-se Cr\$ 10,00 mensais de cada morador. E aos que não pagassem persistia a ameaça de derrubada. D. Eulália Nunes, residente há treze anos no mangue nunca havia pago qualquer taxa. Outra senhora, D. Severina Pereira, comprara a casa por Cr\$ 4.000,00 (quatro mil cruzeiros) e ainda pagava a taxa de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros), pelo chão ocupado. Se fosse exposta à venda, o morador teria de desembolsar Cr\$ 50,00 (cinquenta cruzeiros), ao dono do terreno. Quando o Cabanga Iate Clube iniciou a construção da sua sede, ainda permaneciam ao seu redor

92 Recife, *A Luta*, 01 ago. 1948, p. 1 e 7 ago. 1948, p. 1.

diversos mocambos, que não foram desapropriados. A área adquirida estava sendo aterrada, o que propiciaria o surgimento de “casa de bom aspecto”, em razão das proximidades do centro. A esse respeito, *O Diário de Pernambuco* era taxativo: “Se a prefeitura desapropriasse os mocambos, que rodeiam o Cabanga, isso não constituiria grande despesa e viria embelezar um trecho da cidade, tão estupidamente maltratado”. Como sempre, não se encarava a realidade social sugerindo ou indicando medidas que pudessem atender os pobres. Acusava-se, também, a prefeitura pelo descaso com o Cais de Santa Rita. Além dos mocambos, localizados entre as estradas do Cabo e de Boa Viagem, havia os situados na ilha Joana Bezerra, no quadro do Adamo, Arruda de Jangada, Ilha do Leite e João de Barro. Às vezes, os mocambos se estabeleciam ao lado de edifícios públicos. Em 1949, a fim de concluir a reforma das paredes do Mercado de Santo Amaro, quatro mocambos existentes ao fundo do terreno foram desapropriados, a Cr\$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros), cada um. Em 1950 existiam 45 áreas ocupadas por mocambos no Recife. Ao longo da avenida Cabanga os pequenos bangalôs construídos não se destinavam aos moradores de antigos mocambos⁹³.

Entre a Água Fria e Casa Amarela havia uma grande área de terrenos pertencentes a dois proprietários. Nesses terrenos cerca de cinco mil mocambos rendiam, mensalmente, pelos respectivos aluguéis de chão, aos seus proprietários, uns trinta mil cruzeiros. Entre esses destacava-se a Professora Maria Luiza Chacon e o Capitão-de-Mar-e-Guerra José Pereira de Lucena, filho do Barão de Lucena. Há oitenta anos a família da professora adquirira parte dos terrenos. No Alto do Deodato, no “Corgo” da Cotia, no Alto do Céu, no Alto do Coqueiro, no “Corgo” da Padaria residiam pessoas há dezenas de anos. A taxa de chão era a Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros) e, com os aumentos, chegou até Cr\$ 35,00 (trinta e cinco cruzeiros). Só em Casa Amarela e Beberibe havia mais de 12.000 mocambos, que não eram apontados como o pior tipo de habitação. Abaixo deles estavam os “quartinhos”. Em 1950 foram construídos 2.419 prédios e o número de mocambos deve ter sido maior, pois já ultrapassavam 50.000, conforme avaliação do Estado. Pequenas povoações estendiam-se pelo Brejo do Beberibe e daí para Nova

93 Recife, *A Luta*, 8 ago. 1948, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 3 abr. 1949, p. 4; *Folha do Povo*, 24 abr. 1949, p. 1; Lei 563 de 25 nov. 1949. CMR. Leis de 1 dez. 1947 a 2 dez. 1949, *Diário de Pernambuco*, 1 nov. 1950, p. 4

Descoberta e Vasco da Gama. Na estrada do Aeroporto, em 1954, o Cais do Areal era taxado como a “latrina da cidade”, onde “ali vivem, e promiscuidade, homens, mulheres e crianças, cachorros vira-latas... os resíduos sociais da cidade: os marginais, os que nada têm de seu, os que vieram do interior vão ali se refugiar-se”. E acrescenta: “Os que falam do Recife, como terceira cidade do Brasil, e se deslumbram com a avenida Guararapes, não foram ao Cais do Areal que fica a dois passos do centro urbano... Mas ninguém se lembra, nem mesmo os que se dão ao culto do Deus onipotente”⁹⁴.

No lado do Matadouro dos Peixinhos, em 1955, o IAPC construíra cem casas, a Vila Comerciária de Peixinhos e os moradores se viam ameaçados de pagar o triplo do que fora estabelecido anteriormente. Havia nas proximidades, circundando a vila, diversos mocambos, na sua maioria construídos há pouco tempo. A autorização para os moradores construir no terreno do IAPC fora dado pelo próprio Delegado do IAPC⁹⁵.

Em Fortaleza um bairro da periferia era o Coqueirinho, onde sempre havia a ameaça de despejo. Desde 1946, *O Alto Alegre*, situado no Mucuripe, era considerado um bairro de miséria e fome, com a população sempre explorada pelos proprietários que eram classificados como “os donos da miséria”. No bairro do Joaquim Távora, apesar da Visconde do Rio Branco beneficiada com calçamento, ligando a cidade a Messejana, havia ampla zona no areal ocupado pela população pobre. Dezenas de casas velhas localizavam-se entre a Piedade e o bairro de São João de Tauape, onde imperavam a fome e a doença. A Praça do Meireles fora atingida pela ação da prefeitura que deveria retirar os casebres que se alongavam entre a Praia de Iracema e o Mucuripe. As edificações condenadas pela prefeitura eram centenas de construções de barro e telha, a maioria sem piso, que manchavam a paisagem das residências modernas que iam sendo construídas. Os moradores pobres das praias de Iracema, do Meireles, da Volta da Jurema e do Mucuripe iam sendo pressionados a ocupar o espaço além do porto⁹⁶.

Num dos bairros pobres, conhecido como o Alto da Paz, a maioria dos

94 Recife, *Folha do Povo*, 2 mai. 1951, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 29 mai. 1951, p. 4; 21 jun. 1951, p. 4 e 15 jun. 1954, p. 4 e 11 fev. 1955, p. 4.

95 Recife, *Folha do Povo*, 27 mar. 1955, p. 1.

96 Fortaleza, *O Democrata*, 03 ago. 1946, p. 8; 23 jul. 1947, p. 4 e 18 ago. 1947, p. 1.

terrenos eram públicos e, em 1947, a população ultrapassava os 5.000 habitantes. O deslocamento da areia dos morros ameaçava até o trânsito na avenida Beira-mar, nas proximidades do Moinho Fortaleza, isso até durante a década de cinquenta. Outro reduto da pobreza era o Cercado do Zé Padre, onde crianças famintas viviam sem nenhuma assistência médica, situado no bairro de Otávio Bonfim, num terreno onde há mais de vinte anos Dona Beliza G. Matos usufruía do direito de propriedade. A princípio havia apenas um grande matagal, que passou a ser ocupado por famílias oriundas do interior. Pequenos lotes foram arrendados, para construção de casebres, desde que o arrendamento fosse pago em dia. Sem alinhamento e pavimentação o valor do aluguel era Cr\$ 5,00 (cinco cruzeiros) por mês. O palmo de terra estava sendo cobrado a Cr\$ 300,00 (trezentos cruzeiros) e quinhentas famílias se viram ameaçadas de despejo. A partir de junho de 1950, a proprietária passou a exigir uma série de condições. A falta de pagamento, durante seis meses, acarretava a perda do prédio construído. O tempo de locação não dava ao morador qualquer direito de domínio do terreno. Se fosse vendido, nenhuma indenização seria destinada ao morador. Desde 1949 não mais fora permitido ao morador fazer nenhuma reforma na casa. Ninguém poderia alugar, vender ou construir⁹⁷.

No Monte Castelo casebres foram construídos na Rampa Velha, desde 1942, e seis anos depois a prefeitura passou a impedir sua instalação. Por decisão da Justiça, a área teve que ser desocupada, pois o terreno pertencia à prefeitura. Em virtude da resistência, os moradores obtiveram permissão para terminar a cobertura dos casebres construídos e instalar luz elétrica. Anteriormente o mesmo ocorreu com o projeto da Avenida Aquidabã e da avenida Fortaleza-Mucuripe, quando essa área havia sido também ameaçada pela prefeitura, que impedia qualquer conserto nas moradias. Além dos moradores do Alto da Paz, do Cercado Zé Padre, também os do Teofinho, que residiam há mais de trinta anos estavam ameaçados de despejo. A maioria tinha que pagar mensalmente um *laudêmio de foro*, ou seja, uma contribuição pecuniária, exigida pela Igreja, daqueles que haviam tomado posse em propriedades que por tradição a ela, pertenciam. A ameaça de expulsão

97 Fortaleza, *O Democrata*, 16 ago. 1952, p. 1; 24 set. 1947, p. 4; 29 abr. 1950, p. 12; 2 jun. 1950, p. 5 e ata da vigésima nona sessão ordinária do segundo período legislativo da CMEF, 6 set. 1956, p. 3.

de trinta famílias residentes no Morro do Ouro persistia em 1951, apesar de o Prefeito Paulo Cabral prometer casa própria a todos. O mesmo ocorria no Pici, quando a prefeitura reconheceu como proprietário o alemão Vischman, ameaçando 400 famílias, embora depois colocasse os terrenos à venda.⁹⁸

No Pirambu os despejos ante a ação dos grileiros continuaram. Os moradores aceitaram pagar uma taxa anual à Marinha para garantir suas casas. Em 1952 calculava-se que 1.000 pessoas eram ameaçadas de expulsão. Os que diziam proprietários desejavam lotear terrenos e vendê-los. No Moura Brasil, no beco da Saboia, havia centenas de casebres espalhados no areal. Em 1953 calculava-se em 18.100 o número de habitações do Arraial Moura Brasil e do Pirambu. Nesse último, as casas existentes eram “trepadas em dunas, soterradas na areia fofa das depressões, cobertas de telha, palha, zinco, formando, da disparidade, uma colcha de retalhos que chama a atenção do espírito menos conservador... Vagabundagem explorada pelos agitadores e pelas casas de bebidas”.⁹⁹

A Floresta era um bairro ocupado em sua maioria por operários da Rede de Viação Cearense e trabalhadores na indústria. Predominavam casebres e tudo estava por ser concluído. Com o afluxo de migração para Fortaleza, diversos bairros proliferaram sem as condições básicas. Situado ao redor de uma estação ferroviária, entre São Gerardo e Carlito Pamplona, ex-Brasil Oiticica, sua proximidade da ferrovia e da zona fabril impulsionava seu crescimento. Diariamente casebres eram construídos em terrenos de posse duvidosa. Em geral eram levantados à noite, à luz de lamparinas. Milhares de famílias pobres ocupavam o bairro de Amadeu Furtado, aproximadamente 2.000 pessoas. Muitas eram expulsas de suas palhoças por indivíduos armados.

No Coqueirinho havia dez quadras de terrenos divididos em 3.000 lotes de 25 palmos. Uma parte já fora vendida a uma imobiliária, enquanto outra estava sob demanda judicial. Essa última foi sendo ocupada e muitos casebres foram construídos nas imediações da Vila dos Industriários. Havia famílias que residiam no local há trinta anos. A disputa instabilizava os mo-

98 Fortaleza, *O Democrata*, 18 ago. 1948, p. 4; 26 ago., p. 4; 15 set. 1948, p. 1; 28 out. 1950, p. 8; 01 out. 1951, p. 4; 25 out. 1951, p. 6; 27 out. 1951, p. 8 e 13 out. 1951, p. 8.

99 Fortaleza, *O Democrata*, 16 ago. 1952, p. 1 e 26 ago. 1952, p. 6; 30 ago. 1952, p. 8 e 06 set., p. 8; 03 ago. 1952, p. 8 e o Povo, 9 fev. 1953, p. 3.

radores, se sentiam ameaçados pela Justiça e por conflitos policiais. Aliás, a polícia quase sempre garantia a derrubada de casebres¹⁰⁰.

Na própria avenida Bezerra de Menezes havia conflito judicial sobre terrenos. Alguns casebres construídos sem autorização foram destruídos, com a proteção da polícia e por pessoas contratadas pelos proprietários. A situação agravava-se devido à ação policial, que inclusive usava flagelados da Hospedaria Getúlio Vargas na derrubada de casebres, com amparo de um sargento e sete soldados, o que ocasionava “tensão de ânimos e a predisposição latente para a revolta e a conflagração”. Também no Coqueirinho foram usados flagelados da citada Hospedaria para destruir 30 casebres. O controle dos que manipulavam o poder instigava os menos favorecidos com o próprio auxílio de uma outra parcela pertencente à pobreza, a fim de garantir a ordem desejada¹⁰¹.

Até na Aldeota onde o IAPC adquirira um terreno na José Vilar, medindo 53.690 m² e mais de um quilômetro de extensão, para construir um conjunto residencial para os seus funcionários, havia problema de ocupação. Sem verbas disponíveis, o IAPC viu o terreno ser ocupado por mais de 400 casebres, mas conseguiu apoio da Justiça para efetuar o despejo. No Lagamar da Aerolândia havia uma extensa faixa de terra à beira de um lago salgado, onde se concentravam cerca de 1.000 casebres. Apesar de o terreno ser propriedade da União, um Sr. Campelo, proprietário de um curtume, cobrava foras de quinze cruzeiros mensais até 1950. Mandara inclusive construir uma barragem cortando o lago no meio, onde instalou três pontilhões. Quando a maré enchia, as portas de água eram abertas, o que ocasionava a invasão de casas.¹⁰²

A preocupação com isolar a pobreza parecia o melhor remédio para salvaguardar a cidade: “Muitas células vivas da pobreza abandonada, porém, se acham enquistadas em pontos movimentados e aprazíveis, em bairros elegantes e praias frequentadas de Fortaleza. Casebres de palha e lata velha,

100 Fortaleza, *O Povo*, 14 mar. 1953, p. 1 e 6 dez. 1954, p. 1.

101 Gramsci nos dá uma explicação acerca do controle social ao afirmar: “Os fatos amadurecem na sombra, porque mãos vigiadas por controle algum tecem a teia da vida coletiva, e a massa ignora. Os destinos de uma época são manipulados por visões restritas, finalidades imediatas de pequenos grupos ativos, e a massa dos cidadãos ignora”. GRAMSCI, A. apud DIAS, E.F., op. cit., p. 36-37. Fortaleza, *O Povo*, 7 dez. 1954, p. 3 e *O Democrata*, 8 dez. 1954, p. 6.

102 Fortaleza, *O Povo*, 28 mar. 1955, p. 1 II caderno e 25 mai. 1955, p. 8.

tugúrios de tábuas de caixão, guaritas afundadas na lama, arranjos híbridos ou heterogêneos de madeira, lona e alvenaria, pendentes do alto das dunas... contrastam evidentemente com a convicta formosura dos bangalôs modernos e dos clubes à beira-mar”. Havia diversos outros bairros onde a carência das mínimas condições de bem-estar era marcante: Vila dos Estivadores, Mucuripe, Amadeu Furtado, onde grassava “um pauperismo avassalador”, o Monte Castelo, Bela Vista, Brasil Oiticica, Campo de Aviação — futura Aerolândia — Antonio Bezerra, Vila Zoraide, Montese, São João do Tauape, Otávio Bonfim e até o Pici. O Pirambu, por lei municipal de 1956, passou a denominar-se Nossa Senhora das Graças, embora na linguagem popular continuasse Pirambu¹⁰³.

O Recife continuava a receber “o peso morto de todo o Nordeste desajustado. Por isso, a cidade inchou. E tornou-se superpovoada, a ponto de ser a ‘terceira do Brasil’”. Contando mais de 700.000 habitantes, calculava-se em 400.000 o número de pessoas que ocupavam 80.000 mocambos e a cada dia novas casas iam surgindo. O cais do Areal, futura Brasília Teimosa, próximo ao centro, era repleto de mocambos e a água atingia até mais de um palmo dentro das casas quando a maré estava cheia. Continha cerca de 500 mocambos que se estendiam por sobre quase toda a faixa do cais, onde se mantinha um total de 2.000 pessoas. Nos alugados, o preço médio era de Cr\$ 700,00 (setecentos cruzeiros), dada a proximidade do centro, o que dispensava transporte. Casas com um só cômodo cobravam de Cr\$ 250,00 a Cr\$ 300,00 (duzentos a trezentos cruzeiros). Havia dois chafarizes, sendo um gratuito, construído pela prefeitura e outro particular, que cobrava a cinquenta centavos uma lata de água.¹⁰⁴

Segundo o Congresso dos Municípios, realizado no Recife, em 1959, dos seus 750.000 habitantes, 400.000 moravam em mocambos e 200.000 não trabalhavam. Tudo isso formava “a legião dos ‘biscateiros’. A maré dá o marisco-pedra, garantindo assim o passadio. Os biscates e o jogo do bicho dão

103 Fortaleza, *O Povo*, 21 jul. 1955, p. 3. Ata da quadragésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954 da CMF, em 04 mai., p. 2; ata da décima segunda sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959 da CMF, em 11 abr. p. 1; lei n° 1.130, de 29 dez. 1956 in *Diário Oficial do Município*. Ano 5, n. 1838, Fortaleza, 31 dez. 1956.

104 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 abr. 1957, p. 4; 14 abr. 1957, p. 4; 21 dez. 1957, p. 4 e *Folha da Manhã*, 23 ago. 1958, p. 1 e 4.

o resto”. Enquanto isso, discutia-se na Associação Comercial se no Recife havia comunismo ou pobreza: “Parece que há mais pobreza, sendo que na pobreza pescam os comunistas, com uma facilidade muito maior. Porque apresentam o estado, ou seja o poder público, como o maior responsável. Recife, 100 mil mocambos e 50% de analfabetos”. E assim calculava-se que duas de cada três casas, no Recife, eram mocambos, sem iluminação, sem água canalizada, sem instalação sanitária e com o título de “Metrópole do Nordeste”¹⁰⁵

Em Fortaleza, perto do Matadouro Municipal, havia desocupado um terreno da prefeitura. Por falta de esgotos, todo o sangue e restos de gado abatido situavam-se no canal de construção, infectando aquele trecho da rua Senador Pompeu, onde hoje se situa a Avenida dos Expedicionários. Em poucos meses, 300 barracos foram ali levantados. Faltava água, pois a lagoa do Tauape estava sendo aterrada pela construção de um canal. Alguns ocupantes vendiam o terreno por Cr\$ 1.000,00 (um mil cruzeiros) e, quando construía uma palhoça, repassavam por Cr\$ 4.000,00 ou Cr\$ 5.000,00 (quatro mil ou cinco mil cruzeiros). Recomendava-se que “quem fosse até lá, devia ir com grande estoque de lenços, devido à fedentina. Calcula-se em 100.000 o número de pessoas que moravam em mocambos, mais ou menos um quarto da população da cidade vivia em 20.000 mocambos. Segundo estimativas, sete a dez mil mocambos foram construídos em terrenos da prefeitura, situados às vezes em áreas reservadas às praças. O restante estava disperso nas extremidades de bairros ou localidades em dunas de terrenos de Marinha ou de particulares. O número de casebres era 7.556, sem nenhuma higiene, localizados no Pirambu. Casas construídas sem qualquer alinhamento, começando as ruas a oeste de Jacarecanga e indo até às dunas. Faltavam ruas transversais, com aterramentos e valas. Mais dois mocambos foram formados: Japão, situado nas dunas, no final da rua Santa Teresinha, com aproximadamente 700 casas e o de Brasília, com 400. A maioria da população era formada por desempregados, em virtude do fechamento da Fábrica São José, em 1959, com 1.800 operários demitidos.”¹⁰⁶

105 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 dez. 1959, p. 4; 19 ago. 1960, p. 8. Pobreza do Recife. Atas das sessões extraordinárias da CMR, 13 set. 1960, p. 205 e ata da reunião solene em 17 set. 1960, em homenagem da CMR ao Presidente Juscelino Kubistcheck, p. 3.

106 Fortaleza, *O Democrata*, 30 nov. 1957, p. 1; *O Povo*, 6 dez. 1957, p. 1 e 2 jun. 1960, p. 1 e 5.

Embora constituindo dois espaços diferenciados, a miséria marcava o crescimento urbano do Recife e de Fortaleza. Mesmo em número e dimensões específicas, a pobreza constituía um ponto comum das duas capitais. Na medida em que aumentava o índice de casebres em áreas consideradas “marginais”, mais crescia a preocupação da sociedade civil no controle da ideologia alimentada, segundo a qual era imprescindível afastar a pobreza dos espaços estratégicos disputados na cidade. Não se apontava o que realizar ou através de que meios o peso da miséria poderia ser extinto, o objetivo prioritário prendia-se à manutenção da estrutura ideológica e de seu material, ou seja, tanto as organizações que as criavam quando os recursos básicos de difusão dessa ideologia, com o intuito de salvaguardar o ideal de ordem e estética urbanas.¹⁰⁷ E isso reporta a uma reflexão de Benjamin acerca do problema: “Sujeira e miséria crescem como muros, obras de mãos invisíveis em torno deles... mas nunca é lícito a alguém firmar sua paz com a pobreza quando ela cai como uma sombra gigante sobre seu povo e sua casa”.¹⁰⁸

Apesar de Fortaleza se firmar como ponto de convergência do Ceará, ainda não conseguira a classificação de polo regional, que era peculiar ao Recife. Entretanto, a rígida contradição entre as primazias da classe rica e as agruras das menos favorecidas constituía uma designação comum à estrutura social de ambas.

107 PORTELLI, Hugues. *Gramsci e o bloco histórico*. Trad. de Angelina Peralva. Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1977, p. 22.

108 BENJAMIN, Walter. *Rua de mão única*. 2 ed. Trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 22.

2. O contraste das condições de sobrevivência

A instabilidade econômica regional revelava-se através das contínuas oscilações do preço do algodão e de cana-de-açúcar, além das restrições do próprio mercado interno, entravando a viabilidade da implantação de um parque industrial. O reflexo da crise patenteava-se nas precárias condições do mercado de trabalho e nas barreiras à implantação do salário mínimo, que não atendia à cobertura das necessidades básicas da classe trabalhadora.

O aumento contínuo dos vendedores ambulantes, fruto dos empecilhos à absorção da mão de obra, defrontava-se com a repressão das autoridades constituídas e principalmente com a exploração por parte dos comerciantes das duas capitais.

2.1. O CONTROLE DO CAPITAL E A INSTABILIDADE ECONÔMICA

Desde o século XIX, o algodão tornou-se a mola mestra do Nordeste. Limitada pela expansão da economia cafeeira do Sudeste, a burguesia se fez presente, no setor açucareiro e no têxtil, limitada por uma tecnologia atrasada. Mesmo o algodão de boa qualidade não produzia um bom tecido e era geralmente usado por pessoas de baixa renda face à competição imposta pelos grupos SANBRA, Anderson Clayton e Machine Cotton, que controlavam as exportações. Desse modo, o Nordeste não açucareiro transformou-se num vasto algodão que abrangia toda a região, embora enquanto produção não resultasse de grandes propriedades.

A consolidação de um Nordeste “açucareiro-têxtil” garantiu a manutenção de “oligarquia agrária algodoeira pecuária”, presente no quadro político local através da força do PSD, controlando a ação de instituições oficiais, a

exemplo do Banco do Nordeste do Brasil¹. Entre as várias forças que atuavam na região, a oligarquia algodoeira-pecuária se fez atuante na direção do processo histórico e a burguesia açucareira e têxtil continuou apoiada pelo Estado². É por demais arriscado estabelecer fronteiras entre oligarquia e burguesia no quadro regional. Embora se apresentem com características próprias, é difícil situá-las no contexto sociopolítico como forças isoladas, pois há um liame claro de atuação e de interesses entre ambas.

Em 1939, a exportação do algodão brasileiro atingiu 323.529 toneladas. Os principais compradores eram Alemanha e Japão e, com a Segunda Guerra, a venda do produto atingiu apenas 170.000 toneladas no período 1940-1945. Após o conflito, apesar da média inicial de quase 300.000 toneladas, as exportações foram caindo até que, em 1956, ficou abaixo das 100.000 t. A valorização da propriedade imobiliária, especialmente urbana, resultou da queda de poder aquisitivo da moeda e da grande especulação que marcou o setor financeiro durante a guerra³.

Desde 1940 ocorreu um declínio na taxa de participação da população economicamente ativa no Nordeste e, conseqüentemente, a emigração se acentuou, sobretudo em direção aos núcleos industriais do sul.

O declínio do setor industrial se acentuou na década de cinquenta. Destacavam-se o gênero têxtil e a agroindústria do açúcar, seguidas pela indústria de óleos, curtumes e fábricas de produtos alimentares. Apesar do frágil quadro econômico, Recife era o principal centro industrial da região e a maior cidade, com 520 estabelecimentos industriais e 27.514 operários, que se antepunha a Salvador e Fortaleza, que só dispunha de 310 indústrias com 6.748 operários⁴. Era o setor de serviços que congregava a maior parte da

1 Cf. OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia pra uma re(li)gião*: SUDENE, nordeste, planejamento e conflitos e classe. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981, p. 47 e 63.

2 MARANHÃO, Silvio. Desenvolvimento econômico e poder político: algumas reflexões sobre o caso do nordeste brasileiro, 1930-1975. In: (Org.) *A questão nordeste*. Estudos sobre formação histórica. Desenvolvimento e processos políticos e ideológicos. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984, p. 128.

3 Cf. PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 13 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970, p. 293 e 304.

4 MELO, Mário Lacerda de. *Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife*. Recife: Universitária, 1978, p. 169-170. IBGE. Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento. Série Regional. V. 14, t. 2. Estado do Ceará. Censos Econômicos. Rio de Janeiro: 1956, p. 235; Estado de Pernambuco. v. 17, t. 2, p. 213.

mão de obra trabalhadora, ficando a indústria em último plano, principalmente no Ceará, conforme demonstra o Quadro 1.

Quadro 1: Taxas de participação na renda interna de pernambuco e do ceará (%)

ANOS	PERNAMBUCO			CEARÁ		
	Agricultura	Indústria	Serviços	Agricultura	Indústria	Serviços
1948	30,50	19,01	50,49	43,26	7,11	49,63
1958	28,93	16,08	54,99	23,83	11,72	64,55

Fonte: FAUSTO, Boris. *História da Civilização Brasileira*. T.3. O Brasil republicano. V.4. Economia e Cultura. (1930-1964). São Paulo: DIFEL, 1984, p. 142.

Pelo recenseamento de 1940, no Recife as indústrias extrativas atingiam o número de 829 e as de transformação 22.880, o comércio empregava 22.241 pessoas e o de imóveis e valores imobiliários, seguros e capitalização 1.615.

Em Fortaleza a realidade era bem diversa. As indústrias extrativas possuíam 1.318 pessoas e as de transformação 10.250. O comércio de mercadorias chegava a 10.905 e o de imóveis e valores imobiliários, seguros e capitalização apenas 534⁵.

Diversos autores demonstraram que o crescimento do Recife não foi motivado pelo desenvolvimento das atividades econômicas urbanas. Apesar da liberação constante da mão de obra agrária, sobretudo na zona da mata, não houve desenvolvimento do setor industrial compatível com as necessidades locais. Recife apenas possuía 6% de pessoas envolvidas na indústria, em 1950, e o comércio só atingia 3,2%. Uma parcela cada vez maior da população se mantinha à margem do mercado formal, como os ambulantes e artesãos. O que havia, na verdade, era uma grande concentração de renda e a falta de emprego para considerável parcela da população. Apesar disso, o setor industrial do Nordeste não permaneceu estático. Entre 1948 e 1956, a produção cresceu 50%, a uma taxa de 5,2%, embora em uma escala bem diferente da ocorrida no Sudeste⁶.

5 IBGE - Recenseamento Geral do Brasil. 1º set. 1940. Série Regional. Parte 6. Ceará, t. 1. Censo demográfico. População e habitação. Quadro de taxas referentes ao Estado e distribuição segundo os municípios. Quadros sinóticos por municípios, Rio de Janeiro, 1950, p. 128 e 208.

6 Cf. JACCOUD, Luciana de Barros. *Movimentos sociais e crise política em Pernambuco: 1955-1968*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990, p. 52 e 53.

O crescimento menos expressivo de industrialização no país foi no Espírito Santo e em Pernambuco de 1949 a 1959. Nesse período, o baixo crescimento no Nordeste deveu-se ao elevado índice de pobreza da população e pelo atraso no setor produtivo, especialmente o têxtil. Mais tarde, as pesadas secas de 1958-1959 prejudicaram as safras de diversos produtos agrários que deveriam ser beneficiados pela indústria. O arroz, algodão, fumo, a mandioca e a cana-de-açúcar afetaram o ritmo de crescimento das indústrias de produtos alimentícios e dos demais setores. Enquanto Pernambuco tinha, em 1949, no valor de transformação industrial 4,48 e no número de operários 6,40, o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba, Alagoas e Sergipe só possuíam 3,05 e 6,83, respectivamente. Em 1959, o valor de transformação industrial, em Pernambuco, caiu para 2,60 e o número de operários para 4,31, enquanto nos outros Estados o índice era de 2,25 e 4,64⁷.

De 1932 a 1937 o algodão significou muito na economia pernambucana, com exportações de 153.156 toneladas para o exterior, no valor de Cr\$207.511.905,00 (duzentos e sete milhões quinhentos e onze mil novecentos e cinco cruzeiros), enquanto no mercado interno a comercialização atingiu Cr\$ 761.564.330,00 (setecentos setenta e um milhões quinhentos e sessenta e quatro mil trezentos e trinta cruzeiros). Na safra de 1937-38 houve produção de 33.340.781 quilos. O algodão constituía a segunda fonte de riqueza do Estado após o açúcar. A produção do algodão em pluma, que em 1938 atingiu 27.879 toneladas, baixou para 16.832 em 1942 e a safra foi estimada em apenas 16.000 toneladas em 1948. Até a exportação do chamado “pó de algodão”, usado para engorda do gado fora proibida, em virtude do declínio da produção. Em 1940 tinham sido exportados 3.302 toneladas e, em 1947, a venda para o exterior caiu para 1.000 t. Apesar da proibição governamental havia concessões a determinadas firmas, como a que foi feita à Fábrica Cipas, de Anibal Gouveia Cia. e à SANBRA, num total de 1.400 toneladas comercializadas. A maior parte do beneficiamento do produto estava nas mãos dos grupos SANBRA, Anderson Clayton e Boxwell. No sertão, intermediários compravam o algodão antecipadamente, transação que passou a ser denominada de “compra na folha”. Pagava-se Cr\$ 25,00 (vinte

7 Cf. CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970*. São Paulo: Global/Campinas: Ed. da Univ. Estadual de Campinas, 1985, p. 105.

e cinco cruzeiros) por arroba e os intermediários muitas vezes proprietários do caminhão, vendiam nas agências de compra a Cr\$ 50,00 (cinquenta cruzeiros), quando o preço da arroba podia até chegar a Cr\$ 150,00 (cento e cinquenta cruzeiros)⁸.

A queda da produção algodoeira do Nordeste cada vez mais se acentuou, mesmo com o aumento da área de cultivo. A precariedade na indústria se manifestava no baixo índice de produtividade, resultante de maquinaria obsoleta e de mão de obra sem qualificação e mal remunerada. Na década de cinquenta, a cultura algodoeira estava declinando em Pernambuco, com reflexo da crise que atingia todo o país. Apesar de o açúcar continuar como produto básico da economia estadual, 17.000 ha do agreste e 70.000 do sertão eram reservados ao plantio do algodão. Lamentava-se a falta de uma política financeira e de assistência técnica aos produtores, que pudessem reativar o setor produtivo⁹.

Em Fortaleza, além da precariedade do sistema de energia, que afetava o funcionamento das fábricas e, conseqüentemente, o índice de emprego, o preço do algodão nos Estados vizinhos era superior ao local, contribuindo para a evasão de capital. A partir de 1948, os produtores cearenses preferiam comercializar com Campina Grande, na Paraíba, e Mossoró no Rio Grande do Norte. As vantagens oferecidas prendiam-se às condições do peso e da classificação do produto, realizados à vista do vendedor, além da grande diferença de taxas cobradas e do menor tempo gasto na transação efetuada. Por isso, os produtores de algodão de Quixadá protestavam contra a proibição de comercialização com outros Estados, pois se tornava muito mais fácil, principalmente aos produtores do sul do Ceará, escoar a produção para Pernambuco e Paraíba do que trazê-lo a Fortaleza. Com a melhora da safra, de 1948 a 1949, o total foi de 31.635.955 quilos. Havia saído pelo porto para outros Estados a safra da 10.623.124 quilos e para o Exterior 1.604.662; e pelas rodovias, escoaram para a Paraíba e outros Estados 14.472.787 quilos, quase metade da safra. Foram embarcados, portanto, 4.986.415 toneladas por cabotagem, enquanto para o exterior somente 45.709. A safra de 1950-

8 Recife, *Folha do Povo*, 7 jan. 1948. p. 1; 25 jan. 1948, p. 1; 28 mar. 1948, p. 1. Recife, *Jornal do Commercio*. 3 abr. 1956, p. 24.

9 Recife, *Jornal do Commercio*, 2 fev. 1951, p. 12 e 25 set. 1952, p. 14.

51 foi estimada em 33.000.000 toneladas e a de 1951-52 em 42.000.000. Em 1949 a arroba de algodão custava Cr\$ 150,00 (cento e cinquenta cruzeiros) e, em princípio de 1950, 200,00 (duzentos cruzeiros), e no ano seguinte Cr\$ 400,00 (quatrocentos cruzeiros). Com um embarque feito para a Alemanha, no valor de Cr\$ 255.000,00 (duzentos e cinquenta e cinco mil cruzeiros), o entusiasmo com a valorização do produto era tanto que se afirmava de modo taxativo: “Com a cotação da arroba a 400,00 é de esperar-se que se plante algodão, no interior, até nos quintais das casas... Nada de ensaios sociológicos sobre o “ciclo do algodão”. O lema é plantar muito, colher tudo e vender tudo, enquanto os preços não sofrem alteração senão para o alto”. Em fevereiro de 1951 ocorreu uma das maiores exportações cearenses para o exterior: quatrocentas toneladas de algodão para o Japão, a Cr\$ 30,00 (trinta cruzeiros) o quilo. Embarques menores tinham sido feitos para a Alemanha, Inglaterra e França. O Governo do Estado reduzira o imposto de exportação de 5 para 1%. A arrecadação aumentara e com o embarque ao Japão entraram nos cofres do Estado Cr\$ 120.000,00 (cento e vinte mil cruzeiros). Vale salientar, apesar de toda a euforia do comércio local, que a exportação para aquele país foi efetuada pelo grupo Anderson Clayton¹⁰.

A partir de 1952 eclodiu a crise internacional de superprodução do algodão. E nesse ano se lamentou a não existência de mercado para a nova safra cearense, calculada em 30.000 toneladas. Também eram grandes os estoques de couros, peles e óleos de oiticica. Três milhões de quilos encailhados, em valor aproximado de noventa milhões de cruzeiros. A nova safra foi calculada em 30.000.000 de quilos. Também estimava-se em um milhão e quinhentos mil quilos de peles diversas, no valor de Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros), além de trinta milhões de quilos de oiticica a mais de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros). A SANBRA e a Anderson Clayton controlaram o rebaixamento da cotação. A safra do ano fora de 450.000.000 quilos, sendo 200.000.000 para o consumo interno, resultando um excedente de 250.000.000. O financiamento somente era ob-

10 Fortaleza, o *Nordeste*, 26 abr. 1945, p. 8; 19 jul. 1948, p. 3 e 28 jul. 1948, p. 8. Fortaleza, *Povo*, 13 jan. 1951, p. 3 e 14 fev. 1951 p. 1. Jader de Carvalho, no seu romance, *Aldeota*, refere-se ao contrabando do algodão: “Burlando a vigilância dos coletores, encarregados de mesas-de-rendas e agentes de cancelas, o Cariri transfere todo o peso da sua safra para Campina Grande, Recife, Belo Horizonte, Rio e São Paulo, sem pagar um tostão de imposto”. Cf. CARVALHO, J. de *Aldeota*, São Paulo: Exposição do Livro, 1963, p. 348-349.

tido pela produção de São Paulo, ficando a nordestina desvalorizada. Chegou-se, inclusive, a sugerir o reatamento das relações comerciais com a URSS, como solução para o problema. Em 1953 ocorreu alta no preço do caroço de algodão, utilizado em resíduo e torta, e, conseqüentemente, de diversos produtos em Fortaleza. A produção algodoeira que, em 1952, atingira 60.000 toneladas, não passou, em 1953, de 20.000. Os impostos foram aumentados e o êxodo se acentuou em razão da seca. Em princípios do ano centenas de toneladas de resíduo e caroço de algodão haviam sido exportadas para o sul. A SANBRA e a Anderson Clayton haviam transferido para a Paraíba uma apreciável parte da safra. O preço do caroço de algodão, tabelado em Cr\$ 2,50 (dois cruzeiros e cinquenta centavos) foi comprado pelos exportadores estrangeiros a Cr\$ 2,70 (dois cruzeiros e setenta centavos). Desse modo, os produtores cearenses de resíduo, de torta e do óleo de algodão foram levados a aumentar os preços, a fim de enfrentar os concorrentes¹¹.

Apesar da crise de 1952, só na agência do Banco do Brasil, em Fortaleza, haviam sido financiados Cr\$ 89.130.352,00 (oitenta e nove milhões e cento e trinta mil e trezentos e cinquenta e dois cruzeiros), sem incluir as quantias destinadas ao interior. A grande afluência de algodão à Capital deveu-se ao financiamento concedido pelo Governo Federal, através do Banco do Brasil. A safra fora considerada uma das melhores, calculando-se em mais de 30.000 toneladas o total colhido no Estado. O financiamento destinou-se a todos os tipos existentes e garantia a vinda do algodão a Fortaleza, ao invés de ser encaminhado a Paraíba e Pernambuco. Isso beneficiou o Estado, através de uma melhor arrecadação do imposto de venda, o que propiciou aumento de salário ao funcionalismo estadual. O preço no mercado externo não era compensador, daí a decantada ajuda governamental¹².

O Ministro da Agricultura, João Cleofas, e o Secretário da Agricultura de Pernambuco enaltecera a produção do algodão mocó, em 1953, classificada como a melhor fibra, e prometeram auxílio técnico aos agricultores para superar a cotação inferior que o algodão pernambucano tinha no mercado nordestino. No Ceará, porém, o algodão mocó passou a ser desvalorizado. Caminhões da Anderson Clayton trouxeram algodão de São

11 CANO, Wilson. Op. cit., p. 84 e Fortaleza, o *Democrata*, 24 mai. 1952, p. 1 e 25 set. 1953, p. 3.

12 Fortaleza, o *Unitário*, 27 nov. 1952, p. 8; 7 abr. 1952, p. 1 e *Correio do Ceará*, 20 ago. 1952, p. 4.

Paulo, além de 20.000.000 quilos comercializados pelo Banco do Brasil, que lançou no mercado todo o estoque, adquirido no ano anterior, através de atividades de financiamento. No Ceará foram cerca de 20.000.000 de quilos prejudicando os produtores locais. Esse total adquirido pelo Banco do Brasil a Cr\$ 365,00 (trezentos e sessenta e cinco cruzeiros), estavam sendo lançado no mercado a Cr\$ 302,00 (trezentos e dois cruzeiros), forçando uma baixa para os comerciantes e produtores. A Anderson Clayton comercializava o algodão vindo de São Paulo a Cr\$ 240,00 (duzentos e quarenta cruzeiros), agravando ainda mais a situação do algodão mocó cearense¹³.

Em relação ao açúcar cada vez mais sentia-se a necessidade de ampliação do mercado interno e externo. Apesar de ter havido desde a década de trinta, superprodução pelo menos contava-se com maior apoio governamental aos seus produtores do que o concedido aos algodoeiros. Apesar disso, não havia diretrizes básicas para fortalecer a economia açucareira. O Instituto do Açúcar e do Alcool, (IAA), permanecia atrelado ao governo, “cujo propósito é servir à Nação e aos seus governados”.

Quanto ao algodão, em 1956 havia apenas 40 indústrias interioranas que se dedicavam ao beneficiamento do algodão. Antes eram mais de duzentas.

Embora contando com o auxílio do governo, o grande embargo à economia açucareira era a produção do sudeste. Como solução, o Presidente do IAA, Gileno de Carli, propunha a limitação da produção nos Estados do Sul, principalmente em São Paulo, que tinha o café como uma cultura básica. Com maior financiamento a produção mais se acelerava no Sul e cada vez mais aumentava na área canavieira, em Pernambuco, o índice de subemprego e fome. Enquanto 145.000 pessoas viviam de atividades agrárias, apenas 15.000 trabalhavam no setor industrial.¹⁴

A política açucareira do IAA foi debatida na Assembleia Legislativa Estadual de Pernambuco em 1957. Acusou-se o presidente do referido órgão de haver vendido a uma firma cubana grande carregamento de açúcar a baixo preço. Em defesa, o presidente transferiu à COFAP a culpa da transação. Nesse mesmo ano foi fechada a firma algodoeira Boxwell e Cia., que operava há

13 Recife, *Jornal do Commercio*, 23 ago. 1953, p. 20. Fortaleza, o *Democrata*, 7 out. 1953, p. 1.

14 Recife, *Jornal do Commercio*, 14 fev. 1951 p. 12 e 3 abr. 195, p. 24. *Folha do Povo*, 6 mai. 1954, p. 1.

mais de oitenta anos no agreste de Pernambuco, com sede em Caruaru. Era uma concorrente da SANBRA, que passou a dominar totalmente o mercado comprador do Estado¹⁵.

Os exportadores cearenses, liderados por Expedito Machado, iniciaram uma campanha envolvendo Rio Grande do Norte e Paraíba, com o intuito de melhorar a cotação do algodão regional. Além da queda no preço do produto, acrescida em junho de 1956, a mais de cem cruzeiros por arroba, a SANBRA e a Anderson Clayton, que lideravam o mercado paulista, abalaram a indústria produtiva do óleo de algodão, no intuito de baixar o preço.

Para o deputado Expedito Machado, a portaria da COFAB, baixando o preço do algodão, fora inescrupulosa, pois ocorrera após a safra sulista, enquanto a nordestina estava em sua fase inicial. As companhias estrangeiras dominavam 95% do mercado algodoeiro nacional. As indústrias do setor algodoeiro, no sul e sudeste do estado, também enfrentavam uma situação difícil, com a recusa da concessão de crédito pelo Banco do Brasil e Banco do Nordeste, impedindo a compra da matéria-prima. Os bancos particulares também seguiam a posição dos oficiais. Na região fronteira com Piauí, só a Anderson Clayton estava comercializando o produto, por dispor de capital próprio, o que lhe favorecia grandes lucros ante a retração das indústrias cearenses. Em 1956 a situação parecia mais favorável, com boa exportação de algodão e cera de carnaúba. Até fevereiro, 32.500.000 quilos de algodão tinham sido beneficiados, calculando-se a safra em 35.000.000. Até março tinham sido classificados 5.614.794 quilos de cera de carnaúba, destinados à Inglaterra, Estados Unidos, Austrália e Alemanha. Em 1957 caiu o consumo do algodão cearense no Rio de Janeiro e em São Paulo, apesar de a safra ter sido em 40.000.000 de quilos. A queda da produção de tecidos naquelas cidades provocava o desemprego em massa de operários. O preço da arroba cearense caiu de Cr\$ 180,00 (cento e oitenta cruzeiros) para Cr\$ 170,00 (cento e setenta cruzeiros). Em Fortaleza 4.000 toneladas de algodão em pluma ficaram estocadas nos armazéns das companhias exportadoras. A cotação do exterior chegava abaixo do preço nos estados produtores.¹⁶

15 Recife, *Folha do Povo*, 3 ser. 1957, p. 1 e 28 nov. 1957, p. 1.

16 Fortaleza, o *Democrata*, 11 set. 1956, p. 3 e 4; 15 set. 1956, p. 1; 13 set. 1956, p. 4; *Correio do Ceará*, 16 mar. 1956, p. 6 e 8 e *Unitário*, 9 out. 1957, p. 8.

O mercado de trabalho no Recife permaneceu restrito, mantendo-se num mesmo nível entre 1940 e 1950. Enquanto naquela data a indústria absorvia 6,3% da mão de obra disponível e o comércio 3,2%, nesse último ano ficava apenas 6,0% no setor industrial e 3,2% no comercial.¹⁷ Mesmo assim, em 1946 decantava-se o lançamento da pedra fundamental do edifício Duarte Coelho, considerado “maior prédio do norte do Brasil”, na rua Aurora, esquina com a Conde da Boa Vista, onde outrora existia a igreja Anglicana, e “pelas suas proporções e conseqüente emprego de materiais. Com 14 pavimentos, o cinema da empresa Luis Severiano Ribeiro seria o mais luxuoso do norte e rivalizará em instalações e acabamento com os melhores do Brasil”.

Também surgiu no Recife o gosto pelo apartamento por causa da crescente ocupação da velha área urbana. Para o *Diário de Pernambuco*, “o apartamento nasceu da necessidade que o homem tem de morar perto do seu negócio, dos teatros, dos cinemas, dos restaurantes”. Elogiava-se o Edifício Capibaribe, na rua Aurora, que oferecia 60 apartamentos, alguns até com ar condicionado e “era considerado a primeira tentativa, em volume, de casas de apartamento, no Recife”. O Sr. Ademar Costa Carvalho prometia edificar, ao lado do São Luiz, um edifício de 25 andares, que seria um dos maiores do país pois “a ideia original desse comerciante progressista é construir apartamentos acessíveis a bolsa do funcionário médio que vive em vilas, presos a financiamentos indecorosos. ‘Até em Boa Viagem, casas que serviam a uma família passaram a ser alugadas por pavimento’ ”¹⁸.

No Ceará, os sociólogos na tentativa de explicar o que classificaram como “o “rearranjo” estrutural da realidade nordestina”, no pós-30, utilizaram o “mistério de Nápoles”, concebido por Gramsci, a fim de entender o “mistério de Fortaleza”. Assim como a cidade italiana era um centro de concentração de grandes proprietários de Mezzogiorno, com suas indústrias artesanais, vendedores ambulantes e com a indústria produtiva considerada pequena, na capital cearense os lucros oriundos do setor agrário eram aplicados, estimulando o comércio e as atividades complementares.¹⁹

17 SINGER, Paul. Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: NAcional/Ed. USO, 1968, p. 344-345.

18 Recife, *Folha do Povo*, 20 fev. 1946, p. 1 e 2. *Diário de Pernambuco*, 21 mai. 1949, p. 4.

19 Cf. FERNANDES, Adelita Neto Carleial; DIOGENES, Maria e Lima, Maria Cláudio No-

A partir de janeiro de 1955, Recife passou a receber a energia de Paulo Afonso. A distribuição ainda continuava a cargo a Tramways Company. A nova iluminação ainda era parcial e muitos bairros permaneciam na expectativa de melhorar a rede elétrica “não se sabendo ao certo quando teremos a luz de Paulo Afonso em todos os quarteirões do Recife. Por isso é que o povo não se mostra muito radiante, ao ensejo deste grande acontecimento que poderia ser maior”. Em Fortaleza a falta de energia era constante, com “o prego das velhas caldeiras da antiga Ceará Light e da Usina Auxiliar do Meireles”.²⁰

O serviço de dragagem do porto do Recife fora suspenso durante a Segunda Guerra e os transatlânticos não mais ancoravam nele. Apesar de classificado como o porto que servia a todo o nordeste, em 1958 o Loyd Brasileiro cortou o Recife da rota de seus navios de longo curso. Às vezes o desembarque de mercadorias destinadas ao Recife chegou a ser feito no porto de Cabedelo, na Paraíba, por não se considerar satisfatório o ancoradouro da Capital pernambucana. Em abril daquele ano, as escalas de navio ali registradas foram reduzidas em 50%. Mesmo em 1960 o movimento comercial do porto do Recife era considerado estagnado, devido ao constante congestionamento, principalmente no ancoradouro. A espera de vários dias acarretava pesados gastos aos navios em trânsito e o comércio e a indústria se viam afetados, procurando outros meios de transporte. Faltavam cais, equipamento moderno, além da dragagem, apesar do plano piloto aprovado em 1959²¹.

O Cais do Mucuripe, na Capital cearense, em 1959 ainda estava em construção, o que dificultava o desembarque. Mais atuante do que o porto era a ação do contrabando em diferentes pontos do litoral cearense ou até mesmo em Fortaleza. Desde 1931 se observavam manchetes nos jornais sobre o contrabando. Segundo um inspetor da Alfândega, havia diversas cai-

gueira de. Movimentos sociais urbanos em Fortaleza: trajetória de um novo sujeito social in BRAGA, Elza Franco e BARREIRA, Irlis Firmo. (Coord.). *A política de escassez: lutas urbanas e programas sociais governamentais*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1991, p. 39 e 40.

20 Recife, *Jornal do Commercio*, 16 jan. 1955, p. 2. Fortaleza, *Povo*, 24 nov. 1954, p. 3.

21 Recife, *Diário de Pernambuco*, 10 abr. 1946, p. 4. Ata da décima quinta reunião da quarta sessão ordinária em e nov. 1958, p. 2. *Atas da CMR*, em 8 out. a 20 nov. 1958 e *Jornal do Commercio*. 4 set. 1960, p. 40.

xas suspeitas de contrabando em seus armazéns, que só poderiam ser abertas quando fossem enviadas a leilão. Ocorre que o leilão fora suspenso, por determinação do Ministro da Fazenda, atendendo a algumas associações de classe que requeriam dispensa de armazenagem, concedida por aquele ministério. Uma das caixas se arrebetara, na ocasião do desembarque, e ao invés de ferragens, como constava na lista de despacho, continha diversas peças de seda. Assim, o fisco fora lesado em oito caixas, embarcadas em Hamburgo, com louças e ferragens e três outras com espelhos, da mesma procedência, com artigos de cutelaria e cachimbos. Em 1959, em pleno dia, circularam carros contrabandeados, pelo centro da cidade, ante a inércia das autoridades: “Desembarcados, provavelmente, na zona da Praia Barra do Ceará ou um pouco além, passaram ontem, precisamente às 4 horas, pela Praça São Sebastião, desenvolvendo alta velocidade, dois automóveis americanos último modelo das marcas Chevrolet e Chrysler Imperial, sem placas”. Em 1960 os estudantes universitários lançaram uma nota à imprensa, criticando a proliferação do contrabando no litoral cearense. Segundo eles, “uma autêntica máfia que se forma por trás dos bastidores políticos visando a subtrair os verdadeiros responsáveis pelo contrabando. No dia seguinte os jornais denunciavam o contrabando de 6.000 sacas de café, embarcadas no Mucuripe para Nova York.”²²

Recife suplantava Fortaleza como centro industrial ou mesmo com o número de casas comerciais existentes. Enquanto a primeira possuía 7.881 estabelecimentos comerciais com 6.405 empregados, em dezembro de 1959, a capital cearense contava com 3.107 lojas que empregavam 3.582 pessoas²³. No entanto, os índices reais que as diferenciavam eram embotados pela necessidade comum de uma industrialização que pudesse soerguer a produção de duas Capitais e sobretudo empregar um número cada vez mais crescente dos desocupados. A realidade de uma economia agrária instável e carente de recursos técnicos, agravada por uma industrialização pouco expressiva torna descabido qualquer conceito ou argumento que vise a explicar a eco-

22 Fortaleza, *O Povo*, 26 set. 1959, p. 2; 23 jun. 1931, p. 8; 18 set. 1959, p. 2. *Unitário*, 17 dez. 1960, p. 8 e 18 dez. 1960, p. 1.

23 IBGE - Censo Comercial e dos serviços de 1960. Paraíba, Pernambuco e Alagoas, VII Recenseamento Geral do Brasil. Série Regional. V. 4., t. 4, p. 50 e Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, v. 4. t. 3, p. 76.

nomia como dinâmica. A modernização nesse período de crise apenas se estribava no discurso das elites que a tudo recorriam para explicar a sua peculiar hegemonia, mais baseada na coerção do que no consenso²⁴. Surgia, assim, a contradição entre o discurso e a práxis de uma classe, sempre ansiosa por garantir o controle das condições sociais existentes.

2.2. MÃO DE OBRA BARATA: O SALÁRIO MÍNIMO

O setor têxtil teve um peso decisivo na implantação de indústrias no País, pois no início deste século já havia fábricas em quase todas as capitais e mesmo noutras cidades. Em Pernambuco, além do setor de tecidos, havia operários que trabalhavam em diversas fábricas, voltadas à produção de sabão, velas, cal, cimento, fumo, refinação de açúcar e do setor de alimentos. Dentre as mais importantes destacam-se no Recife, em 1919, a fábrica de papel de Ommundsen, a Usina Caucaú, o Moinho de Trigo Just Basto, a tecelagem Moreira Lima e Cia, além de outras situadas noutros locais do Estado de Pernambuco. Em Fortaleza, desde o final do século XIX havia duas fábricas de fiação e tecidos. A primeira, de propriedade de Thomaz Pompeu de Souza Brasil e a outra fundada por Holanda Gurjão & Cia²⁵.

Além de uma baixa absorção da mão de obra disponível, o mercado de trabalho era pouco promissor aos que conseguiam uma vaga, pois o salá-

24 A relação entre a teoria da modernização e economicismo é muito acentuada. O próprio Gramsci reconhece ser preciso “combater o economicismo não só na teoria mas também e sobretudo na teoria e prática políticas”. - Vide SANDER, Emir. (org.) *Gramsci: sobre poder, política e partido*. Trad. Eliane Aguiar. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 34. Acerca das teses de “modernização conservadora”, “revolução pelo alto” ou ainda “via prussiana”, vide ALEM, Silvio Franck. *Os trabalhadores e a ‘redemocratização’: 1942-1948*. Dissertação. Mestrado em História -Universidade Estadual de Campinas, 1981 e VIANNA, Luiz Werneck. *liberalismo e sindicato no Brasil*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. Marco Aurélio Nogueira, ao analisar os conceitos empregados por Gramsci, considera-os um recurso para “desmistificar o marxismo”, propiciando “uma privilegiada perspectiva para compreender o caráter ‘prussiano’ assumido pelo processo de transformação capitalista e de formação da nacionalidade brasileira” - Cf. Gramsci, A. A questão democrática e esquerda no Brasil in BADALONI, N. et. all, op. cit., p. 135. Vide FERREIRA, Oliveiros S. *Os 45 cavaleiros húngaros. Uma leitura dos cadernos de Gramsci*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília/São Paulo: Hucitec, 1986, p. 11.

25 FOOT, Francisco e LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. (Das origens aos anos vinte). São Paulo: Global, 1982, p. 228 e MENEZES, Antonio Bezerra de. Descrição da cidade de Fortaleza. *Rev. do Inst. do Ce.* v. 9, n. 9, 1885, p. 285.

rio mínimo só era atualizado muito lentamente. O valor pago em 1943, por exemplo, vigorou até dezembro de 1951. Se for feito um levantamento sobre o período estudado, 1945-1960, constata-se que apenas cinco reajustamentos foram efetivados.

Com a restrição ao reajustamento de vencimentos, milhares de trabalhadores enfrentavam as mais diversas dificuldades. Em 1948, a maioria dos operários da Fábrica de Tecidos de Torre, no Recife, recebiam Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) de salário, enquanto as despesas básicas ultrapassavam o valor da remuneração. Por isso, grande número de mulheres, incluindo viúvas, viviam de lavagens de roupas. D. Julieta Lima de Almeida, viúva, recebia Cr\$ 112,00 (cento e doze cruzeiros) por mês do Instituto dos Marítimos e com Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros) obtidos através de roupa lavada. Um quilo de sabão custava Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros) e de goma Cr\$ 4,00 (quatro cruzeiros) e um saco de carvão Cr\$ 14,00 (quatorze cruzeiros). A água consumida saía a Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) a lata, pois havia poucos chafarizes nos bairros pobres²⁶.

A ameaça de desemprego pesava tanto quanto o valor da baixa remuneração. Por qualquer suspeita de omissão, os trabalhadores eram jogados na rua com a acusação de serem “sabotadores de produção”, como ocorreu no Cotonifício da Torre e na Fábrica Santa Maria. No período 1945-47 o custo de vida subiu em mais de 200% e alguns aumentos salariais conseguidos só chegavam a 30% e 40%. Desde 1946, os metalúrgicos entraram no Tribunal Regional do Trabalho com um processo de dissídio coletivo, defendendo uma reposição de 40% e 20% de acordo com os salários recebidos. Por saírem derrotados, o Sindicato dos Empregados recorreu da decisão ao Tribunal Superior do Trabalho e poucas firmas, como a Matarazzo e a João Tude de Melo, cumpriram o dissídio. Algumas indústrias, como a Laminação e Artefatos de Ferro continuaram a pagar os mesmos salários de há três anos, recebendo os operários em média Cr\$ 20,00 a Cr\$ 30,00 cruzeiros por dia²⁷.

Os operários da indústria do fumo também continuavam com os salários desatualizados. Em 1946, haviam obtido aumento de 30, 20 ou 10%, de acordo com o valor salarial, devendo os 20% restantes a serem concedidos a

26 Recife, *Folha do Povo*, 11 jan. 1948, p. 1; Recife, *A Luta*. 23 fev. 1948, p. 2.

27 Recife, *Folha do Povo*, 5 fev. 1948, p. 4 e 12 mai. 1948, p. 4.

título de abono de frequência. Em média, os trabalhadores desse setor recebiam Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) a Cr\$ 600,00 (seiscentos cruzeiros), mensais. Enquanto o preço dos gêneros alimentícios, de 1946 a 1948, subira em mais de 70%, o aumento de vencimentos só atingira o índice de 30%.

Na Fábrica de Tecidos de Macaxeira os operários da “segunda turma” trabalhavam apenas cinco horas por dia, sob alegação de falta de material e de energia elétrica. Um operário que anteriormente ganhava Cr\$ 115,00 (cento e quinze cruzeiros) por semana, com a redução para cinco horas ficara recebendo apenas Cr\$ 78,00 (setenta e oito cruzeiros). O salário semanal variava de Cr\$ 70,00 a Cr\$ 80,00 (setenta a oitenta cruzeiros), aos que trabalhavam de 12 às 21 horas, sem direito a intervalo para o lanche. Os que trabalhavam mais não chegavam a receber Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) por mês²⁸.

Em Fortaleza também a redução salarial era visível. Só os trabalhadores portuários da Ponte Metálica ganhavam Cr\$ 12,70 (doze cruzeiros e setenta centavos), por tonelada transportada. Os do Mucuripe recebiam apenas Cr\$ 6,00 (seis cruzeiros). Na Fábrica de Vidros Pirocaia, em Parangaba, mais de 20 operários especializados vieram do Recife com a promessa de receber Cr\$ 600,00 (seiscentos cruzeiros) mas o pagamento passou a ser feito na base de diárias. Posteriormente houve redução em 50% e comunicou-se um corte no quadro de vidreiros a ser feito por sorteio. Sessenta meninos que trabalhavam como ajudantes de vidreiros pararam para reivindicar o pagamento referente aos sábados. Os salários foram pagos, mas houve punições. Três garotos que ganhavam o salário de Cr\$ 5,80 a Cr\$ 7,00 (cinco cruzeiros e oitenta centavos a sete cruzeiros), foram suspensos por quinze dias, após serem submetidos a interrogatórios. Em protesto, todo o setor de vidreiros parou, envolvendo mais de cem trabalhadores. Após três dias de greve a polícia foi utilizada para abrir os portões aos que quisessem trabalhar. Na Fábrica de Tecidos São José nas gratificações e os aumentos só atingiam uma parcela do operariado e o salário da maioria não chegava a Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros) por dia²⁹.

28 Recife, *Folha do Povo*, 16 mai. 1948, p. 4; 16 dez. 1948, p. 2 e 30 dez., p. 4.

29 Fortaleza, *O Democrata*, 17 jul. 1948, p. 4; 24 ago. 1948, p. 1 e 3; 25 ago., p. 1 e 4; 26 ago., p. 2 e 4.

O rigor do horário e o controle das atividades programadas constituíam normas básicas do bom funcionamento de uma empresa. No Recife, a Companhia Fábrica de Estopa exigia 10 horas de trabalho por dia, das oito da manhã às sete da noite, com uma hora de intervalo. Pagava-se Cr\$ 163,00 (cento e sessenta e três cruzeiros), por cinco dias de trabalho, incluindo o repouso semanal remunerado e 20% de frequência. Aos que chegassem atrasados era retirado o repouso semanal e 20% do ordenado, ficando em 83,00 (oitenta e três cruzeiros) por semana a remuneração³⁰.

O valor dos salários variava de acordo com as condições das empresas, mas às vezes havia diferença de remuneração para uma mesma atividade. Na Wilson & Sons, no Recife em 1950, uns recebiam Cr\$ 25,00 (vinte e cinco cruzeiros), por dia, enquanto outros eram pagos a Cr\$ 35,00 (trinta e cinco cruzeiros) num mesmo tipo de serviço. Já na Metalúrgica Pernambucana os menores tinham diárias de Cr\$ 7,80 (sete cruzeiros e oitenta centavos), enquanto a dos adultos era de Cr\$ 15,60 (quinze cruzeiros e sessenta centavos), não sendo pago o repouso semanal. Na Fábrica da Torre os tecelões tinham que entrar cinco minutos antes do horário, sob pena da perda do repouso semanal e 20% de frequência. Na Fábrica de Estopa quem chegasse atrasado perderia o repouso, inclusive os que trabalhavam mais de sessenta horas semanais. Eram doze horas de serviço diário, sem receber o extraordinário de quatro horas extras. Em outros estabelecimentos têxteis, como Amolita, Macaxeira, Camaragibe, Yolanda, Othon Bezerra de Melo os retardatários perdiam de seu salário semanal de Cr\$ 141,10 (cento e quarenta e um cruzeiros e dez centavos) a quantia de Cr\$ 57,10 (cinquenta e sete cruzeiros e dez centavos) recebendo apenas Cr\$ 84,00 (Oitenta e quatro cruzeiros), incluindo os descontos do repouso e da frequência. Na construção civil a exploração era mais pesada, pois além de não receberem o repouso semanal eram obrigados a chegar dez minutos antes do horário³¹.

Com o fechamento da Fábrica de Fiação e Tecelagem, voltada à fabricação de sacos e cordões, os operários receberam a indenização com desconto de 20%, sob a alegativa de falta de recursos. Nas indústrias têxteis em funcionamento, a variação salarial era permanente. Os menores recebiam diárias

30 Recife, *Folha do Povo*, 18 jan. 1950, p. 2; 2 fev., p. 2; 3 fev., p. 2 e 4 fev., p. 2.

31 Recife, *Folha do Povo*, 29 mar. 1950, p. 4; 1 ago. 1950, p. 4; 9 nov. p. 4 e set., p. 4.

de Cr\$ 7,50 (sete cruzeiros e cinquenta centavos), as mulheres eram pagas a Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros), e os homens recebiam Cr\$ 19,40 (dezenove cruzeiros e quarenta centavos). Na algodoeira União do Brasil, que fabricava cobertores, cada operário ganhava Cr\$ 1,30 (um cruzeiro e trinta centavos), na produção de um cobertor. Em caso de multa, além dos Cr\$ 5,00 (cinco cruzeiros) cobrados, teria de perder aquela remuneração paga por unidade feita. Comumente velhos tecelões eram demitidos a fim de serem substituídos por aprendizes³².

Em Fortaleza a remuneração era inferior à do Recife. Na Fábrica de Tecidos Santa Cecília, o salário era de Cr\$ 11,60 (onze cruzeiros e sessenta centavos), por dia para a maioria dos operários, e de Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros), para os restantes. Quando as horas extras eram pagas dificilmente se recebia o valor integral. Na Cia Têxtil José Pinto do Carmo, também a maioria dos trabalhadores recebia Cr\$ 11,60 (onze cruzeiros e sessenta centavos) por oito horas diárias, mas havia os que ganhavam Cr\$ 16,00, Cr\$ 18,00 ou Cr\$ 20,00 (dezesesseis, dezoito ou vinte cruzeiros), de acordo com o que produzissem. Embora tivessem direito a um abono natalino, que variava conforme o tempo de serviço, a jornada de trabalho era de dez horas diárias, tendo sido cortado o repouso remunerado. Em sua maioria os tecelões trabalhavam de 5 às 14 horas sem intervalo e os do segundo turno de 14 às 22 horas. Na Fábrica São José, de Filomeno Gomes que possuía 800 operários, os menores que trabalhavam durante dez horas, das 20 às 6 da manhã, com um intervalo de trinta minutos à noite recebiam Cr\$ 8,40 (oito cruzeiros e quarenta centavos), por dia. Semanalmente ganhavam de Cr\$ 110,00 a Cr\$ 130,00 (cento e dez a cento e trinta cruzeiros), com a inclusão do repouso semanal. Havia tecelões que recebiam apenas Cr\$ 73,00 (setenta e três cruzeiros), semanais. Faltava banheiro na Fábrica e a água potável era trazida de casa em quartinhas³³.

Apesar do aumento do custo de vida os salários permaneceram estacionários. No setor de construção civil havia em Fortaleza mais de 4.000 trabalhadores desempregados ou vivendo do comércio ambulante. O repouso

32 Fortaleza, *O Democrata*, 9 jan. 1950, p. 4; 11 jan., p. 6; 14 jan., p. 5 e 24 jan., p. 6.

33 Fortaleza, *O Democrata*, 9 jan. 1950, p. 1 e 4; 4 fev., p. 1 e 2 e 19 ago., p. 3 e 21 set., p. 1 e 28 set., p. 6.

semanal remunerado só era pago como garantia de assiduidade. Quando faltava material, o dia remunerado estava perdido. Um pedreiro ganhava Cr\$ 40,00 (quarenta cruzeiros), e um servente Cr\$ 16,00 (dezesseis cruzeiros) por dia. A alimentação era precária e tornara-se comum a banana com pão para substituir o almoço. Além dos salários baixos, muitos construtores só admitiam operários que assinassem um documento, para garantir a dispensa sem que eles tivessem de pagar aviso prévio, indenização e outros direitos, assegurados por lei. Ao completar oito meses de trabalho, o operário era demitido. Havia graves irregularidades no pagamento do repouso remunerado e das férias, pois não incluíam o abono de 30%. Quanto às férias, só eram pagas à base de 15 dias, quando o normal seria 20. Cr\$ 12,00 (doze cruzeiros) por dia era quanto ganhava os operários da Fábrica de Gesso Germano Alves, onde não havia bonificação extra de uma parte dos operários recebia o repouso semanal de forma alternada, um domingo sim e outro não³⁴.

Em 1950 operários de diversas fábricas entraram em greve, reivindicando um aumento de 100% sobre a diária de Cr\$ 11,60 (onze cruzeiros e sessenta centavos), pois somente no seguinte haveria aumento. Em algumas fábricas de tecidos, como a Baturité, Progresso e São José, crianças de até 9 anos trabalhavam e, nessa última, os menores eram obrigados a trabalhar até dez horas por dia, recebendo apenas Cr\$ 8,80 (oito cruzeiros e oitenta centavos).

Em janeiro de 1952 foi anunciado o novo índice do salário mínimo. Fixado em Cr\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta cruzeiros) para Recife e Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) para o restante do Estado. O jornal do Partido Comunista o classificava como “um achincalhe aos trabalhadores” e um desrespeito à Constituição, que autorizava o pagamento de um salário mínimo que atendesse ao operário e sua família. O estipulado só compensaria o operário solteiro, desde que não fossem incluídas despesas com transporte, medicamento e vestuário. Ocorreram demissões na Fábrica da Torre e os operários que continuaram tiveram de assumir a tarefa dos despedidos. Por não aceitarem sobrecarga de trabalho dois operários foram demitidos³⁵. Para que se possa ter uma ideia do aumento do custo de vida, observe-se que

34 Recife, *Folha do Povo*, 2 jan. 1952, p. 2 e 4 jan.. p. 5.

35 Recife, *Folha do Povo*, 11 mai. 1952, p. 1.

de dezembro de 1943 a dezembro de 1951, o salário mínimo permaneceu o mesmo, só sendo reajustado em janeiro de 1952. Se for comparado o espaço de um ano, constata-se o crescente aumento no preço dos produtos básicos. (Quadro 2).

Quadro 2: Índice de Preços de Produtos Básicos, no Recife, em Janeiro de 1951 e 1952.

Mercadoria	Janeiro 1951	Janeiro 1952
Açúcar cristal	3,70	4,50
Açúcar refinado	4,00	5,50
Carne verde	9,00	12,50
Fubá de milho	3,60	4,40
Toucinho	12,00	18,00
Carne de porco	12,00	16,00
Leite (1 litro)	3,60	5,00
Feijão	3,80	5,50
Farinha de mandioca	3,50	8,00
Carvão	14,00	18,00
Café	24,00	28,00
Pão	5,70	7,20
Arroz	5,60	6,00
Charque	16,50	22,00
Sabão (1 barra)	8,50	10,00
Ovos (dúzia)	10,50	14,40
Macarrão	8,00	8,80
Bolacha comum	7,00	10,80
Banana (dúzia)	2,40	3,60
Sal	1,00	1,20
Pacote de coloral	0,50	0,60

FONTE: *Folha do Povo*, 3 FEV. 1952, P. 1.

As condições de emprego eram instáveis. Dos 3.900 operários da Fábrica Macaxeira em 1950, dois anos depois permaneciam 3.000 e costumava-se demitir antes de o operário completar os dez anos de serviço³⁶.

Em princípios de 1952 diversos comerciários foram despedidos, em Fortaleza, em virtude de os patrões se recusarem a pagar o novo salário mínimo de Cr\$ 600,00 (seiscentos cruzeiros) ao total de funcionários. Calculava-se em mais de cem o número de demitidos. As mais atingidas foram as moças

36 Fortaleza, *O Democrata*, 5 jan. 1952, p. 1 e 15 jan. 1952, p. 1 e 2.

que trabalhavam em lojas de miudezas e artigos de luxo, como a Lobrás, Loja de Variedades, a Aba Film e o Gabriel. A primeira foi a que mais demitiu, atingindo um total de trinta moças. A maioria dos demitidos eram os de menor tempo de serviço. Também entre os comerciários comentava-se que grande parcela tinha a carteira assinada com o valor do novo salário, embora continuassem recebendo de acordo com o anterior. Os menores recebiam apenas Cr\$ 345,00 (trezentos e quarenta e cinco cruzeiros), como remuneração, apesar de a Constituição proibir diferenças de salário para um mesmo trabalho, por motivo de idade, sexo, nacionalidade ou estado civil. A política trabalhista era resultante do centralismo getulista e sua aplicação muitas vezes se fizera com a preocupação em atender mais aos interesses da classe patronal do que favorecer aos assalariados. Os mais atingidos foram sobretudo os comerciários e operários. Outras categorias como alfaiates, gráficos, metalúrgicos e portuários, de modo geral já recebiam mais do que o novo salário mínimo. Calculava-se que aproximadamente duzentos trabalhadores haviam sido demitidos, principalmente no comércio e na Fábrica de Louças, que dispensara 70 trabalhadores.

Após o reajustamento de janeiro de 1952, só em meados de 1954, o salário seria atualizado e desde o início desse último ano a reivindicação operária tornara-se contínua. O Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Têxtil do Recife, com 16.000 associados, batalhava pela revisão das tabelas salariais, congelamento dos preços e extinção da assiduidade integral.³⁷ Antes mesmo das aprovações dos novos índices salariais começaram as demissões em algumas fábricas. Só na Sanbra quarenta operários foram despedidos. O novo salário, estipulado em Cr\$ 1.600,00 (Hum mil e seiscentos cruzeiros), foi recebido com entusiasmo por grande parte do operariado. Poucos dias depois, o *Diário Oficial* divulgou várias modificações na lei que estabelecia o novo salário, que deixaria de ser mensal, passando a ser calculado por hora, na base de 240 horas de trabalho por mês. A lei anterior estabelecia o regime de 48 horas semanais, somando 196 mensais. Desse modo, liquidava-se a jornada normal de trabalho de oito horas, obrigando a oito horas ao sábado,

37 Os tecelões reivindicavam um aumento de 1.200,00 para os que ganhavam essa quantia, de Cr\$ 800,00 para os que recebiam até Cr\$ 3.000,00 e a partir desse valor o aumento seria de Cr\$ 600,00. Cf. Recife, *Folha do Povo*, 3 abr. 1954, p. 1; 4 mar., p. 1, 5 mai., p. 1 e 11 mai., p. 1

sendo afetados o repouso semanal remunerado e a semana inglesa³⁸.

O Supremo Tribunal Federal determinara a suspensão, em todo o país, do decreto que estabelecera os novos níveis do salário mínimo. A iniciativa resultara de um mandado de segurança impetrado por industriais mineiros, que obtiveram a liminar até que fosse obtido o julgamento final no Supremo Tribunal Federal. E meses antes do estabelecimento do novo salário, ocorrera aumento de preços de diversas mercadorias. Contudo, os trabalhadores saíram vitoriosos, derrubando a medida proposta pela classe empresarial, sendo assim confirmadas as novas tabelas salariais. Apesar da decisão judicial, muitas empresas no Recife se recusaram a pagar o salário pela nova tabela. Os operários têxteis reagiram com a ameaça de greve. A Fábrica Amolita, além de não pagar o novo salário, ainda recorreu à Polícia para reagir aos protestos. Em Paulista e Moreno, os trabalhadores entraram em greve. Somava-se ao não cumprimento da lei do salário mínimo o não recolhimento do imposto sindical por diversas firmas³⁹.

Em Fortaleza, em março de 1954, o salário que estipulava a diária em Cr\$ 23,00 (vinte e três cruzeiros), não dava ao operário a chance de comprar um quilo de carne, que custava de Cr\$ 25,00 (vinte e cinco cruzeiros) a Cr\$ 35,00 (trinta e cinco cruzeiros). No SAPS, instituição governamental, o preço da refeição passara de Cr\$ 3,00 para Cr\$ 10,00 (três a dez cruzeiros). Com o almoço era despendida quase a metade do pagamento diário e o restante teria de ser gasto com a alimentação da família e outras despesas. Operários lutavam por um salário de Cr\$ 1.120,00 (hum mil cento e vinte cruzeiros). Entre janeiro de 1951 e princípios de 1954, apenas um reajustamento salarial ocorrera enquanto os preços de alguns produtos já se tivessem elevado em cem por cento.⁴⁰

Quadro 3: Preço dos gêneros alimentícios em Fortaleza

Gêneros (sic)	Preços em 31/01/1951	Preços em 31/01/1954
---------------	----------------------	----------------------

38 Recife, *Folha do Povo*, 24 jun. 1954, p. 1; 7 jul., p. 1; 23 jul. p. 1; 1 ago, p. 1 e 21 out., p. 2.

39 Fortaleza, o *Democrata*, 20 mar. 1954, p. 8.

40 Fortaleza, o *Democrata*, 8 abr. 1954, p. 4; 11 mar. p. 1; 5 out., p. 10; 14 ago., p. 12; *Unitário*, 7 jul. 1954, p. 2 e o *Democrata*, 21 dez., p. 6.

Arroz	4,00	9,00
Batata inglesa	4,50	8,00
Café	31,90	47,00
Carne	12,00	25,00
Farinha	2,50	6,50
Feijão	4,00	8,00
Manteiga	32,00	60,00
Sabão	9,00	18,00

FONTE: *O Democrata*, 26 MAR. 1954, P. 1.

Os operários da Fábrica Santa Maria trabalhavam oito horas por dia e ganhavam Cr\$ 23,00 (vinte e três cruzeiros). Além da refeição no SAPS, havia a alternativa das refeições vendidas nas ruas a Cr\$ 4,00 (quatro cruzeiros), o prato. As condições de trabalho permaneciam precárias, agravadas pela rígida fiscalização imposta ao operário. Havia até um fiscal para acompanhar o operário que se deslocasse ao sanitário. Cr\$ 14,50 (quatorze cruzeiros e cinquenta centavos) por dia era quanto ganhava um menor na Fábrica São José de Tecidos, cujo trabalho se aprendia ao transporte de bolos de fios de algodão, que pesavam de vinte a quarenta quilos. Trabalhavam também como ajudantes no corte de fazendas ou no serviço de tecelagem, exceto no manejo de teares. Por centímetros de fazenda apresentando estrago teriam de pagar uma multa de Cr\$ 0,25 a Cr\$ 0,50 centavos dependendo da qualidade da fazenda. Apesar dos operários ganharem Cr\$ 23,00 (vinte e três cruzeiros) pela diária, só recebiam Cr\$ 19,00 (dezenove cruzeiros), e poucos centavos, pois eram descontados Cr\$ 3,30 (três cruzeiros e trinta centavos), do Instituto Previdenciário.

Na Fábrica de Vidros também se demitiu antes da aplicação do novo salário mínimo. Entre os demitidos, 70% pagavam a cota de aposentadoria e não haviam recebido a carteira do IAPI. Outro absurdo dizia respeito aos que estavam de férias e não recebiam seus vencimentos integrais. Além disso, era comum o atraso de dez a doze dias para receberem os vencimentos. Muitas vezes, nas carteiras profissionais, nada constava referente ao imposto sindical. Na Fábrica São José, de propriedade de Filomeno Gomes, eram cobradas multas de Cr\$ 50,00 a Cr\$ 100,00 (cinquenta a cem cruzeiros), que equivaliam à perda de dois ou três dias de trabalho, por qualquer falha registrada como a quebra de algum fio de tecido por exemplo. Havia uma multa de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros) a quem usasse o sanitário por mais de

três vezes ao dia. Em apenas um mês, 120 operários foram demitidos ao completarem dez meses de serviço, a fim de não obterem estabilidade. Consequentemente, havia uma espécie de rodízio entre as fábricas de Fortaleza. Operários demitidos na Fábrica São José ocupavam o lugar dos demitidos na Santa Maria e assim por diante, embora tal ocorrência não constituísse uma regra geral. Constituíam uma escapatória dos patrões ante às disposições legais. Mesmo os operários que tinham mais de dez anos de serviço eram transferidos para outras atividades inferiores, como colocar lenha nas caldeiras, a fim de serem pressionados a pedir demissão. Em 1954 surgiu novo alívio para os operários. O salário mínimo, que era fixado em Cr\$ 690,00 (seiscentos e noventa cruzeiros), fora elevado para Cr\$ 1.120,00 (um mil cento e vinte cruzeiros).⁴¹

No Recife, desde 1954 o Ministério do Trabalho estabeleceu o salário diário de Cr\$ 70,00 (setenta cruzeiros), para os operários especializados da construção civil, como pedreiros, encanadores, pintores e carpinteiros, mas os patrões desrespeitavam o estabelecido. Os têxteis haviam passado mais de dois anos sem aumento de salários. De 1952 a 1956, não obtiveram nenhum aumento, apesar de o preço dos tecidos ter sido elevado em mais de 150%. Em várias indústrias registrou-se uma diminuição no valor dos salários. Para os que ganhavam Cr\$ 500,00 ou Cr\$ 600,00 (quinhentos ou seiscentos cruzeiros), ficaram em Cr\$ 400,00 ou Cr\$ 460,00 (quatrocentos ou quatrocentos e sessenta cruzeiros). Em 1952 os têxteis haviam obtido aumento salarial de 30% quando o preço do metro do tecido era Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros), ao passo que nesse ano já seria cobrado a Cr\$ 50,00 (cinquenta cruzeiros). Apesar de o salário mínimo ser de Cr\$ 1.600,00 (um mil e seiscentos cruzeiros), desde 1954, muitos operários trabalhavam de acordo com a produção, na tentativa de ultrapassar aquela quantia. Quanto aos de outras cidades pernambucanas, como Caruaru, Escada, Goiana e Moreno, a reivindicação era de uma remuneração no valor de Cr\$ 2.600,00 (dois mil e seiscentos cruzeiros), enquanto os da Capital desejavam Cr\$ 3.200,00 (três mil e duzentos cruzeiros). De 1954 a 1956, ocorreram aumentos de até 300% em gêneros de primeira necessidade. O feijão subiu 300%, o macarrão mais

41 Recife, *Folha do Povo*, 20 jan. 1956, p. 1 e 4; 7 mar., p. 1; 8 mar. p. 1; 14 abr., p. 1; 12 jun. p. 1 e 2; 15 jul., p. 1 e 21 jul., p. 1.

de 50%, o pão 40%, a manteiga mais de 60% e a carne quase 75%. (Quadro 4).

Quadro 4: Preço dos gêneros alimentícios no recife em 1954 e 1956

Gêneros (sic)	1954	1956
Feijão	6,17	25,00
Leite	5,63	8,00
Macarrão	9,78	15,90
Arroz	15,50	16,00
Pão	9,22	13,00
Banha de porco	42,08	60,00
Manteiga	61,04	100,00
Açúcar cristal	6,33	9,40
Carne verde de boi	20,92	35,00
Farinha de mandioca	5,67	8,00

FONTE: Recife, *Folha do Povo*, 3 jul. 1956, p. 1 e 3.

Em julho de 1956 foi decretado o novo salário mínimo para o Recife, no valor de Cr\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos cruzeiros) e de Cr\$ 2.200,00 a Cr\$ 2.000,00 (dois mil e duzentos a dois mil cruzeiros) para os demais municípios. Feitos os cálculos para os gastos diários, ainda havia um déficit de mais de Cr\$ 300,00 (trezentos cruzeiros). Os dirigentes sindicais sugeriam o congelamento de preços e a garantia da extinção de demissões como uma saída para o novo salário⁴².

Em Fortaleza os padeiros reivindicavam um salário mínimo de Cr\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros), e protestavam pelo fato de que desde 1946 não recebiam a quota da contribuição sindical. Com uma diária de Cr\$ 60,00 (sessenta cruzeiros), conseguiam obter mensalmente Cr\$ 1.500,00 a Cr\$ 1.800,00 (um mil e quinhentos a um mil e oitocentos cruzeiros). De acordo com um memorial enviado ao Ministério de Trabalho, o custo de vida no período 1954-56 já subira em mais de cem por cento. Com o quilo da carne a Cr\$ 40,00 (quarenta cruzeiros) o restante ficava para a aquisição dos demais gêneros e satisfação de outras necessidades básicas de moradia, água, luz, vestimenta, lazer, etc. Mesmo com um salário de Cr\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros) não se poderia adquirir nem os gêneros alimentícios.⁴³

42 Fortaleza, o *Democrata*, 7 mar. 1956, p. 6; 21 fev., p. 1 e 6.

43 Fortaleza, o *Democrata*, 17 jun. 1956, p. 1; 08 ago., p. 4 e 5 ago., p. 1; 10 ago., p. 1 e 2; 11 ago.,

O novo salário mínimo, em 1956, foi fixado em Cr\$ 2.250,00 (dois mil duzentos e cinquenta cruzeiros), para Fortaleza e Cr\$ 1.800,00 (um mil e oitocentos cruzeiros) para os outros municípios. Na Fábrica de Santa Cecília, 1.300 operários entraram em greve, porque os patrões não queriam pagar o novo salário. Os grevistas receberam apoio dos trabalhadores de outras fábricas, principalmente da Ceará Industrial e da Santa Maria. Várias viaturas de Rádio Patrulha foram deslocadas para as portas das fábricas, mas poucos operários voltaram ao trabalho. Houve uma manifestação na Avenida João Pessoa, em direção à Sede do Sindicato na Rua Agapito dos Santos, com a participação de comissões de trabalhadores de diversas fábricas. Igualmente aderiram à greve trabalhadores de diferentes empresas: 2.200 na Santa Cecília, 1.800 na São José, 700 na Baturité, 560 na Ceará Industrial, 200 na Siqueira Gurgel, 300 na Santa Maria, 190 na Santa Elisa e 25 na IBRAM. Mais de três mil operários reuniram-se no sindicato dos têxteis para saber o resultado do encontro entre o Presidente do Sindicato e os empregadores. A greve continuou, pois os patrões só pagariam o novo salário depois da decisão do Supremo Tribunal Federal sobre o Mandado de Segurança impetrado pela Federação das Indústrias do Distrito Federal. Após três dias de paralisação foi firmado um acordo, segundo o qual os patrões se comprometiam a pagar o salário mínimo desde 1º de agosto. Cinco mil grevistas se dirigiram ao Palácio da Luz, onde houve entendimento entre uma comissão de grevistas, o Governador do Estado, Paulo Sarasate, o Delegado Regional do Trabalho e Empregadores. Apesar do acordo final, vinte e cinco operários foram demitidos e cinquenta e quatro suspensos na Fábrica Santa Cecília. Eram acusados da prática de atos de insubordinação e indisciplina. O motivo real tinha sido a participação na greve. Alguns contavam de três a oito anos de serviços e não receberam indenização⁴⁴.

Em outros setores, os empregadores negavam-se a pagar o novo salário mínimo. Sessenta operários da Construtora Emilio Hinko entraram em greve pelo imediato pagamento de Cr\$ 2.250,00 (dois mil duzentos e cinquenta cruzeiros). Continuavam a receber o antigo salário, de Cr\$ 37,30 (trinta e sete cruzeiros e trinta centavos), diários. Cerca de cem outros trabalhado-

p. 2 e 22 ago., p. 1.

44 Fortaleza, o *Democrata*, 22 ago. 1956, p. 2; 24 ago., p. 4.

res de várias construtoras aderiram à greve. Mesmo com o acordo do novo salário, também houve diversas suspensões e demissões. Na Fábrica Ceará Industrial de Fiação e Tecelagem, mais de cem operários foram demitidos, apesar de ter sido uma das primeiras a pagar o novo índice salarial. A maioria já contava tempo superior a um ano de serviço. A possibilidade de substituir os demitidos por operários de remuneração inferior era a solução encontrada pelos patrões⁴⁵.

Avolumam-se os processos encaminhados ao Tribunal Regional do Trabalho, em virtude do não cumprimento das exigências salariais. A maioria envolvia os setores têxtil e da construção civil, destacando-se as fábricas Santa Cecília, Ceará Industrial, Progresso e Baturité. Na construção civil figuravam as empresas Caiçara, Agatonio, Ageu Romero e SOTECO. O próprio Ministro da Justiça declara ilegal a dispensa de trabalhadores por causa do novo salário, mas as demissões persistiam. Outras empresas forçaram seus operários a assinar folhas onde constavam o novo salário e na realidade não ganhavam nem a metade. Pagavam-se salários que variavam entre Cr\$ 1.120,00 e Cr\$ 1.500,00 (um mil cento e vinte e um mil e quinhentos cruzeiros). O abuso ocorria principalmente nas lojas onde trabalhavam mulheres.

A partir de 1957, em Pernambuco, uma crise de mercado levou ao fechamento algumas indústrias têxteis, aumentando o índice de desempregados. A Fábrica de Moreno ameaçava 2.400 operários e em Goiana 1.200 já haviam sido despedidos com o fechamento de uma fábrica, onde os salários estavam atrasados há dois meses.⁴⁶

De acordo com o próprio Ministro da Fazenda, poucos eram os índices de preços calculados no País. Para a Fundação Getúlio Vargas, o custo de vida subira 38%, mas a real elevação, de abril de 1956 a julho de 1957, fora de 44,9%.⁴⁷

Com a crise na indústria têxtil, em Fortaleza, o número de trabalhadores na Fábrica de Tecidos Santa Maria caiu de 450 para 250 em 1957. A superprodução na indústria desse setor em todo o País já se fazia sentir no Ceará⁴⁸.

45 Fortaleza, o *Democrata*, 25 ago. 1956, p. 2 e 4; 28 ago. p. 4.

46 Recife, *Folha do Povo*, 23 ago. 1957, p. 1 e 10 set., p. 1; 25 set., p. 1 e 2 e 24 out., p. 1 e 4.

47 Fortaleza, o *Democrata*, 21 ago. 1957, p. 1.

48 Fortaleza, o *Democrata*, 6 nov. 1957, p. 4.

No Recife desejavam um salário de Cr\$ 4.000,00, pois Cr\$ 2.700,00 (quatro mil e dois mil e setecentos cruzeiros), não atendiam a manutenção de uma pessoa. Em muitas áreas de trabalho, como os comerciários que trabalhavam no Mercado São José e não recebiam os Cr\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos cruzeiros) fixados como salário mínimo, esses empregados só se contentariam com uma remuneração de Cr\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros). Os operários reivindicavam um salário de Cr\$ 5.800,00 (cinco mil e oitocentos cruzeiros), para a Capital, mas em dezembro de 1958 foi fixado em Cr\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos cruzeiros), sendo de Cr\$ 3.700,00 e Cr\$ 3.200,00 (três mil e setecentos e três mil e duzentos cruzeiros), para o resto de Pernambuco. Mesmo antes da declaração do novo índice salarial, já ocorria o desemprego em Fortaleza, tanto na indústria quanto no comércio⁴⁹.

No período estudado, o controle salarial mais rígido ocorreu principalmente na fase inicial de sua implantação. Foram oito anos de recuperação estacionária e, registrado o reajuste, em janeiro de 1952, apesar de o valor ter sido duplicado, pouco significado representava ao trabalhador face à crescente elevação do custo de vida. Excetuando-se tal melhoria de remuneração e a verificada em agosto de 1956, principalmente em relação a Fortaleza, o aumento na taxa de remuneração sempre se manteve num índice pouco representativo ao atendimento das necessidades básicas. (Quadro 5).

Quadro 5: Evolução do salário mínimo no Recife e em Fortaleza: 1943-1960 (NCR\$)

Capitais	Dez/1943	Jan/1952	Jul/1954	Ago/1956	Jan/1959	Out/1960
	Dez/1951	Jun/1954	Jul/1956	Dez/1958	Out/1960	Out/1961
Recife	0,24	0,65	1,60	2,70	4,50	7,20
Fortaleza	0,24	0,69	1,12	2,25	3,70	5,92

FONTE: Salário mínimo mensal estabelecido para os municípios das Capitais - 1943-1969. FUNDAÇÃO IBGE. *Anuário Estatístico do Brasil*, 1969. V. 30. Rio de Janeiro, 1969, p. 523.

O baixo índice salarial registrado demonstrava não apenas o controle social da burguesia atuante, mas também a ausência de mão de obra espe-

49 Recife, *Folha do Povo*, 15 jul. 1958, p. 3; 30 nov., p. 5 e 27 dez. a 3 jan. 1959, p. 6; Fortaleza, *Unitário*, 14 out. 1960, p. 8 e 15 out., p. 1.

cializada; por sua vez a economia atrasada sempre deixava à retaguarda um índice cada vez mais crescente de desocupados. No entanto, a situação da burguesia regional, apesar de suas especificidades, revelara um ponto comum, pois os que a compunham “nos momentos de mudança decisiva se reúnem e formam um bloco unido”. A variedade de tendência ou posições apenas se referia a pontos parciais, mas nos momentos essenciais de confronto social, a unidade sempre se mantinha para garantir a homogeneidade do bloco existente. Ante esse domínio monolítico da situação social vivenciada, “as massas... [ficavam] ... inertes e sem eficácia”. O movimento reivindicatório sindical apenas se formava e não atingira uma maturidade política, capaz de romper a supremacia estabelecida⁵⁰. Em face das precárias condições da economia regional, a pobreza se intensificava continuamente, pois conforme advertira Marx, “quanto maiores essa camada de lázaros da classe trabalhadora e o exército industrial de reserva, tanto maior, usando-se a terminologia oficial, o pauperismo”⁵¹.

2.3. O SUBEMPREGO E A SOBREVIVÊNCIA DOS VENDEDORES AMBULANTES

Centrar-se na ação desempenhada pelos chamados “grupos sociais subalternos” na luta pela sobrevivência, num mercado de trabalho restrito, é visualizar a contradição entre as promessas de apoio oficial e a dura realidade. Mais forte do que a persistência do subemprego firmava a ação represora dos “grupos dominantes”, que usavam de diferentes recursos a fim de manter seus privilégios.

A preocupação com eliminar a presença dos “desocupados” no comércio recifense era bem antiga. De acordo com uma Postura da Câmara Municipal do século passado, “todas as casas públicas de bebidas, tabernas ou barracas, que venderam molhados, se não fechadas às 9 horas e, mesmo dia como noite (sic), não admitirão o ajuntamento de pretos, e vadios dentro delas, logo que estiverem providos de mercadorias, fazendo-os imediatamente

50 Cf. GRAMSCI, A. *Sobre poder, política e partido*. Trad. Eliane Aguiar e Org. de Emir Sader. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 25 e 26.

51 MARX, K. *O Capital*, (Crítica da Economia Política). Liv. 1. O processo de produção do capital. V. 2. Trad. de Reginaldo Sant’Anna. São Paulo: DIFEL, 1982, 8ª ed., p. 747.

saírem”⁵². Também em Fortaleza, em 1944, havia “diversas queixas pelo abuso que cometem os lojistas e taberneiros por consentirem ajuntamento de escravos em suas casas e até conservando-os que muito tempo sentados em frente de suas moradas em prejuízo... pela perda de tempo...”⁵³.

No nordeste brasileiro, a partir da Segunda Guerra, a situação tornara-se mais crítica, pois não eram apenas os desocupados que eram considerados incômodos à tranquilidade comercial. Nesse período, mesmo os que tentavam escapar da fome, através do subemprego de vendedor ambulante, eram perseguidos como estorvo ao desenvolvimento comercial⁵⁴.

No Recife, em 1948, discutia-se na Câmara a interdição ao comércio ambulante em determinados pontos da cidade. O Vereador Sá Barreto pretendia estender a proibição à rua da Palma, do Imperador, Camboa do Carmo e Praça Dezessete, em frente ao Grande Hotel, mas sua proposição foi rejeitada pela Câmara. No ano seguinte, foi aprovada uma lei, aumentando para 120 dias, o prazo final dado pela prefeitura para retirada dos barracos que haviam sido instalados nas ruas. Em setembro desse mesmo ano, uma nova lei foi aprovada, permitindo a permanência dos barraqueiros existentes na cidade, excetuando-se os estabelecimentos nos leitos das ruas ou nas

52 Recife Câmara Municipal. Posturas municipais – Paço da CMR, em sessão de 9 set. 1848, título 11: da polícia, dos mercados, casas de negócio, postos de embarque. CM-28, fl. 74, v.

53 Fortaleza Câmara Municipal. Sessão extraordinária da CMF em 15 jun. 1944, fl. 82.

54 O comércio de rua não é peculiar apenas ao terceiro mundo. Walter Benjamin nos dá uma visão do mesmo em Moscou, na primeira metade do século XX, onde persistia e incomodava as autoridades, apesar de os comunistas já estarem no poder: “O comércio ambulante é em parte ilegal e evita, portanto, qualquer sensacionalismo. Mulheres oferecem aos passantes, na mão aberta, sobre uma camada de palha, um pedaço de palha, um pedaço cru de carne, um frango, um presunto. São vendedoras sem licença. Pobres demais para pagar a taxa de uma banca de venda e sem tempo para ficar várias horas numa fila de repartição e conseguir alvará de uma semana. Se chega um miliciano, então simplesmente fogem. O comércio ambulante culmina nos grandes mercados na Smolenskaia e no Arbat e na Sucharevskaja”. BENJAMIN, Walter. *Rua de mão única*. Obras escolhidas, v.1, Trad. de Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa, 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 159. Visualizando os entraves de limitar-se a um único autor procuramos preencher os lapsos surgidos com a contribuição deixada por outros pensadores que souberam aprimorar as reflexões teóricas acerca do processo histórico, sem amarrá-las a conceitos herméticos. Nesse ponto, além de GRAMSCI, recorremos a Walter Benjamin e mesmo a Foucault, afinal são passageiros de um mesmo barco na “firme recusa ao determinismo”, embora tenham bem claras as suas peculiaridades. Enquanto “Gramsci, a partir de sua experiência, podia definir o que queria; Benjamin, devido à sua situação, só podia saber com nitidez o que não queria” — KONDER, Leandro. *Walter Benjamin. O marxismo da melancolia*. Rio de Janeiro: Campus, 1988, p. 60-61.

praças onde houvesse calçamento. Com tal medida, os barracos situados nos locais de feiras permaneciam. E mais uma vez foi estipulado o prazo de 180 dias para retirada dos barracos instalados em locais proibidos⁵⁵.

A princípio, as autoridades fortalezenses enfrentaram o despertar do comércio ilícito como um problema da área de saúde. Em 1947, o Diretor da Saúde Pública pretendia retirar das ruas as bancas de café anti-higiênicas e as chamadas “garapeiras”, que não dispunham de água encanada e geralmente se localizavam nas ruas centrais. Também a Inspetoria do Trânsito procurava afastar os pequenos vendedores ambulantes da rua Conde d’Eu, onde se situavam os armazéns de estivas e cereais. Em 1949, o Vereador Manoel Feitosa solicitava à Câmara que fosse dado aos vendedores um prazo maior “para que transformasse em caixa a tiracolo o sistema de seu comércio ambulante”. Foi nomeada uma comissão para estudar o problema, após aprovação daquela proposta, no intuito de serem apresentadas sugestões que servissem de solução. Meses depois, a Câmara cobrava do Estado a promessa de acabar com o comércio ambulante. Acusava-se a prefeitura de ter interesse nas vendas, pois captaria recursos, embora tal tipo de transação não fosse regulamentada. Antes havia a proibição às atividades que atrapalhassem o trânsito. Além disso, as calçadas iam sendo ocupadas por vendedores. Para o jornal *O Povo*, “não se concebe tanta contravenção numa capital policiada”. Mais de 600 ambulantes realizaram uma manifestação contra o governo, argumentando que 12.000 pessoas se sentiam ameaçadas pela fome. Os guardas de trânsito retinham todas as bancas e caixões usados pelos vendedores. Nem as cafeteiras escapavam da fiscalização na Praça da Sé, nas ruas Conde d’Eu, Barão do Rio Branco, Governador Sampaio, no Passeio Público e na zona da praia. Em 1951, o vereador Américo Barreira mantivera contato com o prefeito, que permitira a permanência de vendedores de guloseimas em alguns pontos de menor movimento. No entanto, os vendedores, conhecidos popularmente pelo nome de *rapa*, sofriam perseguição dos fiscais da prefeitura que destruíam ou apreendiam as mercadorias⁵⁶.

55 Ata da vigésima quarta sessão da primeira reunião ordinária da CMR, em 22 jan. 1948 in *CMR, Atas...* 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 4; Lei n° 334, de 24 mar. 1949 in *CMR, Leis de 1 dez. 1947 a 2 dez. 1949 e Lei n° 434, de 21 ser. 1949 in CMR, Leis de 1 dez. 1947 a 2 dez. 1949.*

56 Fortaleza, o *Povo*, 23 jul. 1947, p. 1; o *Democrata*, 21 jul. 1948, p. 4; 1 mar. 1950, p. 8; o *Nor-*

Ao lado dos menos favorecidos surgiam apenas vozes isoladas, como daquele vereador de esquerda, sobretudo na fase inicial, faltando ainda a pressão de um movimento, cuja iniciativa partisse das bases, em virtude dos traços primitivos de uma ação política. Somente nos anos seguintes, sobretudo com a ação do PCB ou até mesmo do populismo junto à população pobre, paulatinamente a ação reivindicatória iria brotando com as associações de bairros.

Lamentava-se no Recife a dificuldade do trânsito nas ruas Nova e Imperatriz, ocasionada pela “estabilidade de vagabundos com atoleiros... de bugigangas, frutas e até demonstrações de saltimbancos”. Em 1952, 60 ambulantes protestavam contra a taxa cobrada pela prefeitura para a retirada de mercadorias apreendidas na rua Duque de Caxias e adjacências, por ordem da prefeitura. Cobrava-se Cr\$ 18,60 (dezoito cruzeiros e sessenta centavos), pela retirada do que fosse confiscado. O vereador Sergio Godoy solicitou, em 1953, à Câmara Municipal a apuração da responsabilidade dos que promoviam violências contra os vendedores, sugerindo que um vereador acompanhasse o inquérito, pois dois outros colegas não haviam aceito as suas indicações⁵⁷.

Já em Fortaleza, no início da década de cinquenta, inúmeras discussões foram mantidas na Câmara Municipal, abordando a ação da prefeitura contra os vereadores ambulantes, sobretudo em virtude da maneira como era feita a apreensão de mercadorias, incluindo-se até caixas de picolé. Encaminhou-se ao prefeito um requerimento, solicitando a punição dos funcionários que usavam da violência contra os ambulantes. Algumas mães protestavam contra a repressão movida pelos fiscais. Na visão de um jornal comunista, a ação da Federação das Associações da Indústria e do Comércio do Ceará (FACIC), transparecia através da perseguição dos fiscais. A nosso ver, a acusação é muito generalizante, pois sabia-se que muitos ambulantes eram mantidos e apoiados por comerciantes. Os pontos mais fiscalizados

deste, 11 fev. 1950, p. 3. Ata da tricentésima trigésima oitava sessão ordinária da CMF, em 28 abr. 1949, p. 1 e Ata da décima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951 da CMF, em 12 mar., p. 31.

57 MELLO, Mário. Crônica da Cidade. Problemas municipais. Recife, *Jornal do Commercio*, 28 mar. 1951, p. 2. Recife, *Folha do Povo*, 13 set. 1952, p. 3 e Ata da décima quinta reunião ordinária da CMR, em 29 mai. 1953 in CMR, Atas das reuniões... de 8 mai. a 19 jun., p. 5.

eram a Praça da Sé e ruas centrais. Os vendedores encaminharam um abaixo-assinado à Câmara, reclamando contra a perseguição executada pelos fiscais e exigindo providências. Sugeria-se a reforma do Código de Posturas do município e foram inúmeras as denúncias contra as “perseguições inomináveis”. Criticava-se, também, a localização daqueles vendedores no centro do Mercado, onde não havia espaço. Uma comissão interpartidária de vereadores foi organizada para solicitar providências ao prefeito⁵⁸.

As opiniões variavam na Câmara Municipal do Recife, em 1953. O vereador Prescilio Pires criticava o Executivo pela carência de fiscalização no comércio ambulante. Segundo ele, comerciantes da Duque de Caxias e Rua do Rangel utilizavam crianças para vender bugigangas e o trânsito nas calçadas tornava-se difícil. Apesar da lei 1.234 que disciplinava a localização dos ambulantes, a luta pela sobrevivência falava mais alto. O vereador Carlos Duarte afirmava que o poder público se via sem meios para acabar com a fome existente: “o que é preciso é que o prefeito invada as grandes casas comerciais, pegue cada um dos grandes comerciantes pela gola e os processe de acordo com a lei da economia (sic) popular, inclusive todas as farmácias do Recife”. Na opinião do vereador Moury Fernandes, é livre o exercício de qualquer profissão, segundo a Constituição. Portanto, os critérios para que o comércio ambulante fosse livre já estavam na lei. Para o vereador Carlos Duarte, a favor dos ambulantes, só havia duas alternativas: uma era roubar ou mendigar e a outra trabalhar honestamente, como trabalhavam os ambulantes do Recife.

O comércio intensificava-se sobretudo na Rua do Imperador, às vezes realizado até em cima dos automóveis ali estacionados; e a Polícia também fazia parte das transações do *Whisky* oriundo do contrabando, assim como do valorizado cigarro americano, vendido na porta do Grande Hotel. Também se apontava o relógio como produto contrabandeado. E o Chefe da Delegacia de Costumes ameaçava espancar e prender as pessoas que fossem encontradas vendendo nas ruas e que, às vezes, pagavam taxas nem sempre regulamentadas. Os ambulantes eram sobretudo pessoas vindas de fora do Recife, com 40 ou até 50 anos, desempregadas e, apesar das constantes ameaças ou mesmo repressões, o poder público permitia o comércio ambu-

58 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da vigésima sétima sessão ordinária do primeiro legislativo de 1951, em 6 abr. 1951, p. 85-86; Fortaleza, *o Democrata*, 18 jul. 1951, p. 6 e ata da trigésima segunda sessão ordinária do segundo período legislativo de 13 set. 1952, p. 1 e 2.

lante, como válvula de escape para aliviar o sofrimento da classe pobre e desempregada. O pequeno comércio dependia também de alguns comerciantes que o sabiam explorar sem sofrer restrições. Apontava-se, como exemplo, o proprietário do Edifício Sertão, possuidor de diversas caixas de engraxates, manuseadas por desempregados ou mesmo por crianças de 10 a 15 anos⁵⁹.

Em Fortaleza sempre ocorria a apreensão pelos fiscais do “rapa” de mercadorias de vendedores ambulantes, apesar do constante apelo para que a fiscalização fosse feita de maneira mais moderada, em forma de advertência ao invés de coação. Em 1953 um novo memorial dos ambulantes foi dirigido à Câmara protestando contra a apreensão de suas mercadorias⁶⁰.

Apesar de em diferentes ocasiões a Câmara do Recife apresentar posições em defesa dos ambulantes, às vezes acatava a preservação de certas artérias da cidade como ponto de aglomeração deles, com o intento de não prejudicar a ordem e a estética urbanas. Em 1955 o Presidente da Câmara fora autorizado pelo Plenário a comunicar à população do Recife que não denunciara como arbitrária a retirada dos ambulantes, pela prefeitura, das ruas 1º de Março, Imperador, Diário de Pernambuco, Imperatriz, Guararapes, Marquês de Olinda, Rio Branco, Dantas Barreto, Praças da República, Independência, Joaquim Nabuco, Maciel Pinheiro e todas as pontes que ligavam a zona urbana. Desaprovava, contudo, as medidas tomadas pela municipalidade, referentes à apreensão de mercadorias dos ambulantes. Tal posição resultava do lançamento de uma ordem para demolir, em 48 horas, as barracas existentes na zona suburbana da Capital. Havia uma lei que regulava a permanência dos ambulantes no centro, mas nem sempre era obedecida. Permitia-se que se aglomerassem em pequenas áreas, mas até defronte aos cartórios na rua do Imperador vendiam-se sapatos, bonecos de louça, manteiga, limão, graviola e também se negociava em frente ao Convento de São Francisco. Na rua Nova, na escadaria da Matriz de Santo Antonio e defronte

59 Recife. Câmara Municipal. Ata da primeira sessão ordinária da terceira sessão ordinária realizada em 10 ago. 1953, p. 29 e 35. Ata da décima segunda sessão ordinária no dia 25 ago. 1953 in *CMR*, Atas das reuniões da terceira sessão ordinária, de 14 a 28 ago. 1953, p. 13-14; Recife, *Folha do Povo*, 28 ago. 1953, p. 1; ata da décima nona reunião da terceira sessão ordinária de 3 set. 1953 in *CMR*, Atas das reuniões... de 8 out. a 20 nov. 1953, p. 33.

60 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da octagésima sexta sessão ordinária do segundo período legislativo d 1956 em 26 nov., p. 216-217 e Ata da quarta sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1953, 04 dez., p. 226.

da Igreja da Praça da Independência havia comércio de frutas e verdura. Na entrada da Dantas Barreto havia filas de quinquilharias, no meio da rua, impedindo o trânsito de carros e pedestres. Também havia mercadorias no meio da rua do Rosário. Na rua do Queimado, em direção à do Livramento, situavam-se os antieticamente denominados ambulantes fixos. Para Mário Melo: “Conheço muitas cidades brasileiras e algumas estrangeiras, grandes e pequenas, e não vi em nenhuma o que, nesse particular, ocorre no Recife”.⁶¹

Em abril de 1955 anunciava-se a retirada dos ambulantes das ruas centrais, ficando apenas as bancas de jornais e revistas. A estreiteza da maioria das artérias da cidade, confirmada pelo colunista de “Cousas do Recife”, agravava o problema: “O Recife é a cidade das ruas angustiosas: feitas no tempo de ‘cadeirinha de arruar’”. Em 17 de abril de 1955, centenas de ambulantes dirigiram-se à Assembleia Legislativa, de onde foram acompanhados pelo Deputado Francisco Julião e por diversos outros parlamentares, para reivindicar apoio junto ao Prefeito Djair Brindeiro. A resposta dessa autoridade municipal foi taxativa: “Não farei nenhuma retificação, para ajudar os ambulantes. Apenas procurarei atenuar as medidas de repressão. Mas não cessaremos na execução da lei”. Para o deputado Julião a medida era paradoxal, pois o governo elaborava leis para ele próprio desprestigiar⁶².

Os vendedores de quinquilharias e até de animais vivos e de vísceras tomavam conta do centro de Fortaleza. No final de 1954, até carneiros e pneus eram vendidos na Praça do Ferreira. O trânsito de pedestre era feito com dificuldade, em alguns quarteirões, devido a pessoas que “recorrem a pequenos biscates para justificar o seu ócio forçado”. A prefeitura iniciara uma campanha para afastá-los do centro, mas tão logo relaxou, os ambulantes voltaram a ocupar o espaço. Reclamava-se sobretudo contra a falta de higiene na venda de produtos destinados à alimentação, como o peixe, vísceras, verduras e frutas, expostos ao chão. O vereador Djalma Eufrásio, em 1955, propôs ao prefeito que não permitisse o comércio nas calçadas até que fossem construídos mercadinhos apropriados. Se tal sugestão fosse acatada a revolta seria geral, pois na verdade sempre faltavam recursos que pudessem

61 Recife Câmara Municipal. Ata da segunda reunião da segunda sessão extraordinária de 22 abr. 1955, p. 4; Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 nov. 1954, p. 16 e *Jornal do Commercio*, 5 fev. 1955, p. 2.

62 Recife, *Diário de Pernambuco*, 8 abr. 1955, p. 4 e *Folha do Povo*, 17 abr. 1955, p. 3.

realmente atender ao índice crescente de ambulantes. As reclamações aumentavam, afirmando-se que não havia quem pudesse andar pelo centro. Os espaços reservados a pedestres diminuía(m) sobretudo na hora das refeições. Muitas pessoas preferiam andar pela rua para não perder tempo. Na Praça do Ferreira vendia-se de tudo nas calçadas: frutas, camarão seco, pente fino, calças de mescla, espelinhos, toalhas de rosto, retoques de algodão e nylon, pós de arroz e revistas velhas. Nas ruas ficavam os pipoqueiros, os assadores de castanhas, os boleiros e até vendedores de bacorinhos. Antes eram os mascates que vendiam pelas ruas, estalando o metro na mão”, geralmente acompanhados por um carreteiro, que levava na cabeça a caixa de mercadorias. Como lição a ser seguida, dizia-se que “com esforço, inteligência e dignidade muitos desses negociantes fizeram fortuna”. E por isso, baseados nos exemplos, os jornais recomendavam aos vendedores de calçados que se movimentassem pelos bairros⁶³.

Em 1955 comemorava-se, no Recife, a retirada das barracas dos ambulantes das calçadas e ruas apesar das críticas existentes. A Justiça manteve o ato do prefeito que desalojara os barraqueiros do Mercado São José e os removera para as proximidades da Estação Rodoviária. E os jornais exigiam mais: “o prefeito tem muito a fazer para limpar o Recife de certas excrecências. E se desalojou os barraqueiros do Mercado São José, mande desalojar os que se entregam ao comércio de lenha e material de construção... num dos recantos mais bonitos do Recife, o Cais de Santa Rita”. Com a eleição de Pelópidas da Silveira para a prefeitura, que contara com o apoio do PCB, os ambulantes voltaram novamente ao centro do Recife, sendo derrotada a firme decisão do antigo interventor, Djair Brindeiro. Os ambulantes haviam ficado durante dezoito dias privados de suas atividades. Mesmo com o apoio do novo prefeito, o espaço concedido aos pequenos vendedores não constituía solução ao velho problema. Mas apesar das novas medidas tomadas pela prefeitura, uma outra esfera do setor político ainda resistia ante a atuação dos ambulantes. Tratava-se da Câmara Municipal que, diferentes ocasiões, sempre se posicionara a favor dos ambulantes, mas mantinha um grupo contrário a essa atividade. Os vereadores René Dreyfuss, José Mar-

63 Fortaleza, *O Povo*, 3 mai. 1955, p. 3 e 18 out. 1955, p. 3; ata da trigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 da *CMF*, em 10 mai. p. 253, v.

tins, Edmard Arruda e outros apelaram ao prefeito para que solicitasse ao governador o apoio policial, a fim de liberar as calçadas da área comercial, ocupadas pelos ambulantes⁶⁴.

A Câmara Municipal de Fortaleza sugeria que os ambulantes fossem retirados do centro, principalmente das calçadas, e que se “arranje acomodações para que os mesmos possam continuar seu comércio”. Foi elaborado um plano de emergência para o comércio das ruas. A ideia partira da Secretaria de Polícia, com a colaboração da prefeitura, dos departamentos de Saúde Pública, do Estado e do Município, das Secretarias da Fazenda Estadual e Municipal, além da Companhia de guardas “Cosme e Damião” como ficou conhecida, no Ceará, a dupla itinerante de soldados da polícia militar, do Trânsito e da cobertura da Imprensa e do rádio. Durante um mês, como primeira fase, seriam divulgados informes pela imprensa, emissoras e autofalantes, sobre os inconvenientes desse comércio. A segunda medida consistiria na averiguação da existência de acordos entre proprietários de casas comerciais e vendedores de calçadas, ficando os comerciantes com sócios financeiros. Os locais de comércio de calçada seriam ocupados por duplas de guardas Cosme e Damião, acompanhados de fiscais da prefeitura para não permitir o estabelecimento do comércio proibido. Haveria uma última medida, de caráter repressivo, autorizando detenções e apreensões de material. Os locais indicados eram a Praça da Sé, a dos Voluntários, as imediações do Mercado Central, a Rua Floriano Peixoto, a General Sampaio e em outros locais públicos só poderiam demorar o tempo suficiente para realizar a venda⁶⁵.

A Câmara Municipal continuava apelando à prefeitura e ao Secretário de Polícia e Segurança Pública com o intuito de tomarem algumas atitudes concretas contra o comércio ambulante, pelo menos durante o final do ano. Por outro lado, havia requerimento de vereadores, solicitando o comparecimento dos colegas ao Gabinete do Secretário de Segurança Pública, com o

64 Recife, *Diário de Pernambuco*, 18 out. 1955, p. 3 e 30 nov. 1955, p. 4; *Folha do Povo*, 23 dez. 1955, p. 1; PORTELLI, Hugues. *Gramsci e o bloco histórico*. Trad. de Angelina Peralva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 81 e ata da vigésima terceira sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1955 de CMF em 29 dez. p. 1.

65 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da vigésima sexta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956 em 3 set., p. 2 e Fortaleza, *o Povo*, 27 nov. 1956, p. 6.

objetivo de evitar a perseguição aos ambulantes. Na opinião do Deputado Péricles Moreira da Rocha, o prefeito não desejava a retirada dos ambulantes até que fosse construído um mercado para alojá-los. Os jornais continuavam a lamentar a existência do comércio ambulante, principalmente o da carne: “Nem as autoridades podem concordar com o que ocorre, no momento, sob o ponto de vista urbanístico e de trânsito, como sob o ponto de vista higiênico. Não se concebe como proliferam no meio das ruas e pelas calçadas os mercados de tabuleiro, a cidade em pontos centrais, obrigando os transeuntes a torcer caminho, incomodando casas de família e casas comerciais, embora se alardeie que todas têm direito a viver honestamente”. A área comercial já não se limitava apenas à Praça do Ferreira e suas proximidades. Além dos ambulantes, que disputavam espaço, novas lojas eram instaladas, apesar dos problemas urbanos que sempre se manifestaram na área central da cidade⁶⁶.

No Recife, em 1958, foi feito um documentário cinematográfico a respeito do comércio ambulante. Classificava-o como um lazer oriental, servindo de propaganda desfavorável à cidade. Como sempre, os ambulantes eram acusados de representantes dos comerciantes estabelecidos. Além do trânsito prejudicado, lamentava-se a visão da cidade com um certo aspecto de feira pública. Apesar de um certo apoio da prefeitura aos ambulantes, a violência policial continuava. Em 1958 três populares foram feridos à faca por um guarda, quando iam buscar suas mercadorias apreendidas pelo denominado “rapa” da Polícia. Também no Mercadinho Santa Rita uma pessoa fora baleada por um guarda municipal. Tinham sido apreendidas mercadorias principalmente dos vendedores que transitavam na pracinha do Mercado São José. Os populares começaram a depredar a administração do Mercado e, por isso, o guarda ferira duas pessoas com um punhal. E a Polícia continuava expulsando das ruas os ambulantes, pretendendo situá-los no Mercado Santa Rita. No Largo da Penha, ocupavam as ruas, dificultando o trânsito e impedindo o estacionamento de carros. *O Diário de Pernambuco* denominava de “descaramento eleitoralista” a permissão concedida

66 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da octogésima segunda sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956 em 28 nov. p. 2; ata da primeira sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1956 da *CMF*, em 3 dez., p. 1; Fortaleza, o *Democrata*, 10 jan. 1957, p. 4 e o *Povo*, 25 out. 1956, p. 3.

pelo governo ao referido comércio. O próprio engenheiro Edgar Amorim, diretor da Divisão de Planejamento e Urbanismo da Prefeitura Municipal, explicava o comércio das ruas como uma prova de indiferença do governo. Dos 700.000 habitantes do Recife, mais de 400.000 viviam em condições de miséria⁶⁷.

Foi organizada em 1959 uma comissão encarregada de defesa dos ambulantes, sob a liderança de Severino Paulino dos Santos, que vendia miudezas na Praça do Mercado. De acordo com a sua opinião, a lei municipal nº 2134, de 6 de maio de 1953, determinava as ruas onde os ambulantes não se podem fixar. Na primeira zona eram proibidas as ruas do Rangel, Imperatriz, Nova, 1º de Março, Imperador, Marquês de Olinda, Duque de Caxias, Palma, somente no primeiro e segundo trechos, Livramento, a do Diário de Pernambuco, Avenida Guararapes, Praças Dantas Barreto, Joaquim Nabuco e todas as pontes do Recife. A lei deixava claro que as demais localidades poderiam ser ocupadas pelos ambulantes. A perseguição vinha sendo feita especialmente na Praça do Mercado, principal abrigo dos pequenos comerciantes e nas ruas da Penha, Direita, Pedro Ivo, e Concórdia. Os ambulantes pagavam licenças anuais, cerca de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros), além do chamado ‘imposto do chão’, que era cobrado diariamente, no valor de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros). As mercadorias geralmente eram encaminhadas as entidades beneficentes. A rua da Penha, situada próximo a Igreja do Livramento, uma das mais movimentadas da cidade, era ocupada por inúmeros vendedores. Na Praça do Mercado São José, os ambulantes tomavam conta da área e estendiam suas mercadorias pelo meio da rua. No Mercadinho Santa Rita também havia diversas barracas de madeira, voltadas à comercialização de diversos produtos⁶⁸.

A Justiça decidira que os vendedores ambulantes poderiam oferecer suas mercadorias em determinados pontos fixos. Na visão do *Jornal do Commercio*, “diz o bom senso que nesse caso, deixará de sê-lo... ambulando ou não é um mercador de rua, uma unidade desse comércio singular e pitoresco que atravanca cada vez mais as artérias e logradouros centrais da

67 Recife, *Jornal do Commercio*, 24 jul. 1958, p. 2; *Folha do Povo*, 8 nov. 1958, p. 1 e *Diário de Pernambuco*, 13 nov. 1958, p. 4.

68 Recife, *Diário de Pernambuco*, 8 mar. 1959, p. 4 e 30 mai. 1959, p. 40.

cidade, agravando os velhos problemas de trânsito e tráfego”. Apesar da lei municipal que proibia o comércio ambulante, em alguns pontos do Recife, poucos resultados obtiveram as autoridades municipais para disciplinar a área comercial, que se dizia prejudicada com a ação dos ambulantes. Era comum a acusação de que grande parte deles atuavam como agentes de negociantes, incentivando a atividade considerada ilegal, competindo com o pequeno comércio, que estava sujeito ao pagamento de impostos e taxas. A prefeitura decidira negar o pedido de qualquer ambulante sobre a concessão de licença, alegando que as ruas do Recife haviam se tornado em uma feira permanente. Sugeriu-se a cobrança de pesadas multas aos camelôs que se estabelecessem sem autorização. O que mais preocupava as autoridades municipais era a concessão de um mandado de segurança a dois ambulantes, o que poderia instigar novas ações judiciais. Em 1960, protestava-se na Câmara Municipal contra a apreensão de mercadorias dos ambulantes, através de caminhões, classificando-a de espetáculo deprimente. Com receio reconhecia-se a invasão da cidade pelos “ambulantes fixos” (sic): “Verdadeira excrescência numa cidade civilizada, o comércio de ‘porta de calçada’ está cada vez mais crescido e mais prejudicial à população e à estética da cidade. Nada explica aquela prática horrível, nem mesmo o sentido de proteção aos humildes e honestos vendedores ‘ambulantes’ (sic)”. Os lucros, na verdade, beneficiavam sobretudo os que exploravam o trabalho desses mascates. Tal tipo de atividade era classificado como “uma espécie de ‘truste’ de granistas de quinquilharias”. Assim, omitia-se do pagamento de impostos, de taxas de instalação, para obter o acréscimo de suas vendas por intermédio de pessoas mal remuneradas que trabalhavam durante todo o dia e ganhavam através de comissões. Poucos eram os ambulantes que conseguiam acumular lucro, servindo de suporte a novas transações. Como compravam em pequenas quantidades, não havia condições de estabelecer preços que favorecessem a competição. Atribuía-se ao “eleitoralismo” a invasão das calçadas pelos ambulantes, que tiravam “a ordem ao ritmo de movimento da cidade”, ferindo os princípios da estética. Esquecia-se, porém, de apontar as verdadeiras causas do embate, como o agravamento da crise agrária e o conseqüente êxodo rural sempre crescente. De acordo com opiniões apresentadas, era a prefeitura quem regulava o comércio ambulante, pois era a responsável pelos transportes urbanos de pessoas e de mercadorias. A prefeitura sempre

aguardava apoio do Estado ou da União para resolver a questão. Sugeria-se a construção do Mercado de Santa Rita para abrigar ambulantes. A Rua Duque de Caxias e a Pracinha estavam repletas de tabuleiros e a rua da Penha ficara bloqueada⁶⁹.

Na capital cearense multiplicavam-se os locais de venda de bugigangas, mesmo ao lado de luxuosos magazines. Na rua Floriano Peixoto, no trecho entre Castro e Silva e rua Pará, os locais de venda de miudezas se multiplicavam, dificultando o tráfego na Guilherme Rocha. Até as ruas São Paulo e General Sampaio eram ocupadas. Na Praça da estação Castro Correia, havia pequenos restaurantes considerados imundos. Em 1959, a Câmara Municipal aprovou um voto de aplauso ao prefeito, de autoria de Aluisio Correia e Mozart Gomes de Lima, por sua decisão de retirar do centro da cidade os ambulantes, a fim de alojá-los no Mercado do Joaquim Távora. Fora anunciada a retirada aos ambulantes do centro. Na antiga estação de bondes, no Joaquim Távora, estava sendo concluído um mercado, com cinco galpões. Segundo o prefeito, o lugar daria para abrigar todos os vendedores de rua e também pequenos comerciantes, que se dedicariam a uma feira livre no meio do terreno. Para facilitar o acesso ao local planejara-se uma ligação da rua Rodrigues Junior com a João Brígido, mais conhecida como rua da Bomba. O referido mercado só funcionou temporariamente, sendo desativado alguns anos depois, pois não teve a força de absorver todo o comércio ambulante. Entretanto, a retirada dos ambulantes para o mercado do Joaquim Távora foi comemorada pelos jornais, quando afirmavam que a população conseguira as áreas do centro livres para o seu trânsito. Apesar das pressões, ainda continuava a persistência dos ambulantes na tentativa de permanecerem no centro. Em maio de 1959, os fiscais da prefeitura recolheram dois varais de peixes e dois tabuleiros de canjica de ambulantes que se encontravam na Praça do Ferreira e o próprio jornal *O Povo* reconhecia: “A pobres que fazem desse precário comércio o seu ganha-pão foi dado enorme prejuízo em benefício de ninguém”. As críticas contra o uso da violência aos camelôs persistiam, embora o Inspetor de Polícia Sanitária afirmasse como justificativa que “a apreensão de mercadorias expostas no centro da cidade

69 Recife, *Jornal do Commercio*, 24 jun. 1959, p. 2 e 30 set. 1960, p. 2; *Diário de Pernambuco*, 27 jul. 1959, p. 9 e 28 dez. 1960, p. 8.

de calçadas, obstruindo o trânsito e dando triste aspecto à cidade, visa impedir a volta do famigerado comércio ambulante”. Apesar do rigor da ação contra os ambulantes, em 1959 a Câmara Municipal aprovou um requerimento do vereador Walter Cavalcante, solicitando ao prefeito e ao Inspetor Estadual do Trânsito a entrada de pedintes e vendedores ambulantes nos transportes coletivos.⁷⁰

Os grandes comerciantes procuravam manter o controle sobre os pequenos vendedores na principal área comercial das duas capitais. No entanto, é bom não esquecer que a hegemonia, baseada no controle da sociedade civil, e a repressão, ligada à sociedade política não constituíam partes isoladas, pois um elo contínuo as interligava⁷¹. Também não se deve exagerar na relação estabelecida entre comerciantes e ambulantes, apenas considerando-a como um taxativo confronto de classe alta contra o proletariado. Refletindo acerca do uso dos ambulantes pelos comerciantes para realizar a venda em regime de comissões e considerando os agentes das violências cometidas, constata-se o conflito manifesto não apenas entre classes sociais antagônicas, pois os guardas municipais e os próprios policiais pertenciam também à classe inferior da sociedade⁷². Compreende-se que os ambulantes, apesar de reconhecidos como atuantes no processo histórico, pois trabalhavam

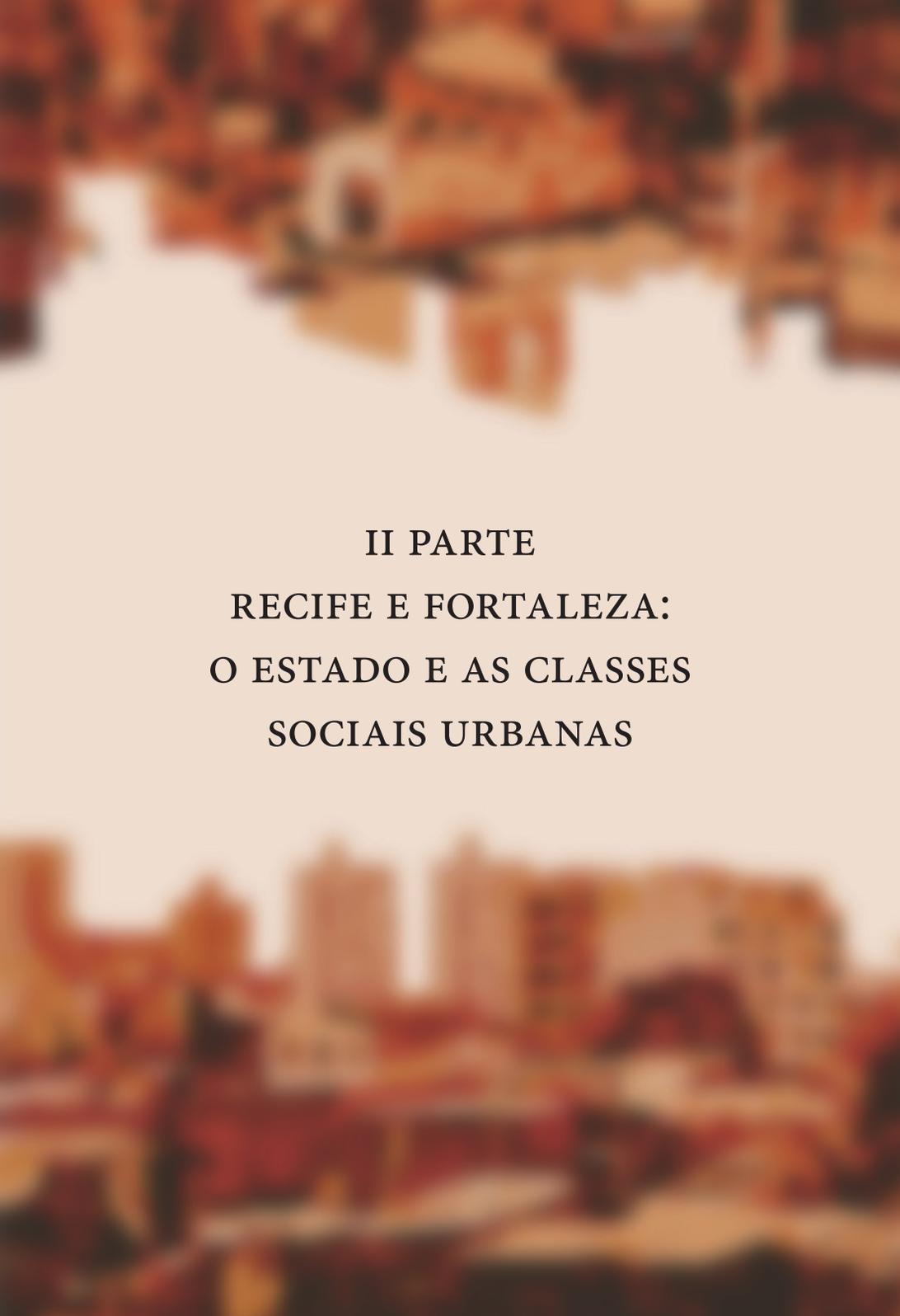
70 Fortaleza, *Povo*, 10 jan. 1959, p. 6; 30 abr., p. 6; 4 mai., p. 1; 3 set., p. 8; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da vigésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo da CMF, em 4 abr. 1959, p. 2 e ata da trigésima terceira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959 da CMF, p. 1.

71 Cf. STACCONE, Giuseppe. *Gramsci: bloco histórico e hegemonia*. São Paulo: Centro Pastoral de Vergueiro, 1987, p. 10.

72 Essa observação nos leva ao que Foucault denominou “precaução metodológica... não tomar o poder como um fenômeno de dominação maciço e homogêneo de um indivíduo sobre os outros, de um grupo sobre os outros, de uma classe sobre as outras; mas ter bem presente que o poder... não é algo que se possa dividir entre aqueles que o possuem e o detêm exclusivamente e aqueles que não o possuem e lhe são submetidos”. É nessa obra que Foucault nos aponta o valor do legado marxista: “É impossível fazer história atualmente, sem utilizar uma sequência infundável de conceitos ligados direta ou indiretamente ao pensamento de Marx e sem se colocar no horizonte descrito e definido por Marx”. O que ele condenou foi o marxismo dogmático: “é de do interior deste horizonte definido e codificado por Marx que começa a discussão. Discussão com aqueles que vão se declarar marxistas porque empregam esta espécie de regra de fogo que não é a do marxismo, mas a da comunistologia, ou seja, que é definida pelos partidos comunistas que indicam a maneira pela qual se deve utilizar Marx para ser, por eles, declarado marxista”. FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 6 ed. Rio de Janeiro: Graal, 1966, p. 142-143 e p. 183.

como força complementar do comércio regularmente reconhecido, faziam parte daquele rol dos considerados sem história⁷³. A crise agrária pesava na vida das duas capitais, embora o Recife fosse um centro comercial mais abrangente. As condições de trabalho do operariado e da própria classe média permaneciam atreladas às decisões dos donos do poder, o que acelerava o aumento constante do número de vendedores ambulantes. Entretanto a classe média comungava da ideia fixa de rejeição à pobreza, que prejudicava a ordem e a estética urbanas.

73 IPAGUIRE, L. Hilda. La historia social y los sin historia. Nuevas perspectivas de análisis e hemerográficas para el estudio del proceso de proletarización. Ponencia presentada el V Encuentro Internacional de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe: “Dilemas y desafíos de historiografía latinoamericana actual”. São Paulo, 22-26 octubre 1990, p. 2.



II PARTE
RECIFE E FORTALEZA:
O ESTADO E AS CLASSES
SOCIAIS URBANAS

3. A política do estado face às necessidades da população

As promessas de uma política assistencial, expressas nos discursos populistas, esbarravam nas contradições das medidas tomadas em prol dos menos favorecidos, como ocorria com a problemática habitacional. Embora as associações de bairros constituem uma temática da atualidade, seu despertar se patenteava através dos litígios ou acordos entre os líderes populistas e as forças de esquerda, responsáveis pelos movimentos reivindicatórios. O amparo aos flagelados agravava-se com as falhas da política de apoio aos migrantes, principalmente em Fortaleza, embora a situação também se apresentasse no Recife, de modo mais peculiar.

3.1. O DISCURSO POPULISTA E O PROGRAMA HABITACIONAL

O assistencialismo e o engodo governamental fizeram-se presentes diante do impacto dos problemas vivenciados pela população pobre. Todavia, as promessas e até as realizações pouco valeram em termos de aplicação concreta. O uso do discurso e o controle da prática assistencial revelam contradição entre o proposto e o realizado e demonstram o controle social exercido pelas classes dominantes. A participação dos trabalhadores no processo histórico tinha limites, pois o regime democrático apresentava como uma de suas práticas a própria consolidação do populismo. Apesar de maior liberdade política, no pós-guerra, que se estendeu também aos trabalhadores, os meios de controle mais fortes se tornaram expressos na manutenção do autoritarismo para limitar a ação sindical e as garantias da possível autonomia¹.

1 Cf. JACCOUD, Luciana de Barros. *Movimentos sociais e crise política em Pernambuco. 1955-1968*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990, p. 13 e 14.

Até o início da década de quarenta, o crescimento do Recife se efetuou sem grandes impasses². A ocupação de terrenos públicos, no período 1941-1950, tornou-se mais de quatro vezes superior a registrada nas duas décadas anteriores e equivalia a metade da ocorrida entre 1951-1960. A Liga Social Contra o Mocambo, criada em 1939, atuou de forma repressiva até 1945. A partir daí, além da preocupação com limpar a cidade, havia a ideia de construir casas para os pobres, incentivando, de maneira furtiva, a volta dos antigos moradores, que tinham sido expulsos anteriormente. O Prefeito Pelópidas da Silveira (1955-1959) iniciou um programa de assistência às favelas, urbanizando uma área no Ibura, a fim de serem vendidas casas aos moradores que tinham sido forçados a abandonar seus mocambos. Em 1946, o Governo Federal criou a Fundação da Casa Popular, que seria manipulada pelo clientelismo e pelo populismo³.

De dezembro de 1945 a janeiro de 1946, mais de 3.000 mocambos tinham sido construídos no Recife, de acordo com a informação do Presidente do Serviço Social Contra o Mocambo. Calcula-se em 45.000 o total de mocambos e o Governo afirmava ter destruído 13.000. No entanto, apenas 1.303 casas tinham sido construídas para atender os despejados. Por isso, eram levantados novos casebres em áreas mais afastadas, onde o governo não tinha condições de proibir a construção de barracos. A Liga Social Contra o Mocambo sentia-se impotente para conter o crescimento contínuo da miséria no Recife. O discurso populista na época de Agamenon Magalhães propalava que as casas haviam sido construídas pelo governo para não desabrigar ninguém. A obra assistencial desse Governador era um blefe, pois prometia acabar com os mocambos, mas a pobreza continuava estampada na cidade. O marco da ação repressora policial repercutia entre os pobres, o que se verificou através do depoimento do Presidente da Liga: “Vi mulheres

2 Segundo dados do recenseamento de 1940, a Capital Pernambucana contava com uma população de 384.422 habitantes dos quais 50.151 eram analfabetos. Dos moradores dos mocambos, quase 8.000 exerciam atividades domésticas. Calculava-se em 6.000 o número de trabalhadores em transportes e em 5.000 os do comércio. Mais de 5.000 viviam do artesanato, 3.000 eram operários e outros 3.000 ligavam-se a administração pública e ao magistério, além de 1.000 que dependiam da agricultura e da pesca. - A miséria do Recife: cousas da cidade. Recife, *Diário de Pernambuco*, 2 set. 1949, p. 4; os mocambos do Recife, *Diário de Pernambuco*, 14 set. 1949, p. 4.

3 MOURA, Alexandrina Sobreira de. *Terra do mangue. Invasões urbanas no Recife*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990, p. 71-72, 75-76 e 81.

e crianças alucinadas, em pânico, chorando, supondo que suas habitações seriam arrasadas”. Como a prefeitura não dispunha de recursos, a solução esperada ficava na dependência da ação estatal⁴.

Apesar das medidas tomadas pelas autoridades, através de leis e de determinações em favor dos favelados, sua aplicabilidade tornava-se duvidosa, pela falta de condições ou mesmo omissão dos poderes públicos de as tornarem normas usuais. Em 1947, o Vereador Galvão Raposo apresentou um projeto de lei, autorizando a Prefeitura do Recife a solicitar dos proprietários de terrenos foreiros, onde havia mocambos, um prazo de sessenta dias para fornecerem uma relação de habitações com a indicação de seus proprietários e inquilinos, além do valor do aforamento do terreno ou aluguel de casebres. De posse desses informes, a prefeitura cobrava dos proprietários um imposto dos terrenos não edificadas e uma taxa anual de Cr\$ 100,00 (cem cruzeiros), por mocambo, isentando de qualquer tributo os moradores dessas habitações. O dono do terreno deveria pagar uma taxa de 10% sobre o valor do aluguel cobrado, o qual seria destinado à construção de casas populares. A medida se restringiria aos mocambos localizados em terrenos foreiros, de modo que de concreto, pouco alcançaria, uma vez que os aluguéis não eram formalizados através de documentos mas por acordos verbais⁵.

Em 1948, foi criada pela Câmara Municipal do Recife, uma comissão para elaborar um plano geral de desapropriação, por parte da prefeitura, de terrenos localizados na zona suburbana, principalmente as glebas devolutas e as que eram exploradas em arrendamento de casas, a preço módico, a quem desejasse o seu usufruto.

Algumas das casas distribuídas pelo Serviço Social Contra o Mocambo eram alugadas e era cobrada uma taxa mensal de Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros) conforme atestava um abaixo-assinado de protesto dos moradores das Vilas de Macaxeira, Usineiro e Cruz Cabugá. Como reconheciam os vereadores, os impostos cobrados em relação aos mocambos sempre recaíam sobre os moradores e não sobre os proprietários dos terrenos onde se situavam⁶.

4 Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 jan. 1946, p. 4 e 12 jan. 1946, p. 4.

5 Ata da décima reunião ordinária da CMR, 30 dez. 1947. Atas... 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 3.

6 A comissão composta em prazo de dez dias por oito membros: dois engenheiros da Diretoria de Obras Públicas Municipais, dois vereadores, um representante da Comissão

Muitos deles pertenciam a antigas usinas, situadas próximas a cidades, que haviam sido fechadas desde a crise de 1929, em virtude da desvalorização do preço do açúcar. Os espaços que lhes pertenciam passaram a ser taxados com o chamado “aluguel do chão” para cobrir a renda outrora obtida com a produção da terra⁷.

Em 1948 ocorrera a retirada dos moradores do Torreão e de outras localidades, ameaçando os de Joana Bezerra e Cosme Fraga, em Salgadinho. Havia um projeto de autoria do Deputado Luiz França, referente às vilas populares de Cruz Cabugá, Popular de Areias, Sítio do Oliveira, Popular dos Usineiros, 15 de Maio, Sítio do Oliveira, Fundão da Casa Operária, do Gameleira e Popular do Pina, pertencentes ao Serviço Social contra o Mocambo. As casas seriam vendidas ao preço de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros), acrescidos de juros de 5% ao ano. O pagamento seria efetuado em vinte anos, em prestações mensais de Cr\$ 132,00 (cento e trinta e dois cruzeiros). O preço tornara-se elevado, pois muitos moradores recebiam menos de Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) por mês. O projeto de substituir mocambos por casas higienizadas não passava de promessa demagógica. De 1940 a 1944 tinham sido construídas 3.791 casas pelo Serviço Social Contra o Mocambo e 11.297 casebres haviam sido destruídos.⁸

Antes da votação do projeto Luiz França, o Conselho daquele órgão, baseado em leis de 1937, decretara a venda das casas populares a preços considerados extorsivos. A comissão de moradores das vilas populares de Santo Amaro foi à Assembleia Legislativa para protestar contra o ato arbitrário do Governador Barbosa Lima que autorizara, sem consulta à Assembleia, a venda de casas populares de acordo com o projeto Luiz França. O Deputa-

do Plano da Cidade e um da Escola de Engenharia de Pernambuco, além de um membro do Clube de Engenharia. Lei nº 15 de 5 fev. 1948. *CMR*, Leis. Dez. 1947 a dez. 1949; ata da segunda reunião da primeira sessão ordinária, realizada em 16 fev. 1948 in *CMR*. Livro 65. Atas das reuniões da primeira sessão ordinária de 6 fev. a 29 mar. 1948, p. 6; ata da segunda reunião da segunda sessão ordinária, em 11 mar. 1948, p. 5, *CMR*; atas das reuniões da segunda sessão ordinária de 1948, 7 mai. a 22 jun. T. 59, p. 5.

- 7 Vide EGLER, Tamara Tania Cohen. *O chão da nossa casa: a produção da habitação em Recife*. (Tese de Doutorado em Sociologia). São Paulo, 1986, p. 45.
- 8 Recife, A Luta, 23 jul. 1948, p. 1 e 28 jul. 1948, p. 1. Em julho de 1948 foi solicitado ao governo que a Liga Social Contra o Mocambo suspendesse a venda de casas populares até que a Assembleia Legislativa do Estado deliberasse sobre o polêmico projeto. Os preços cobrados de acordo com a proposta Luiz França eram muito superiores ao preço primitivo. Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 jul. 1948, p. 3.

do Paulo Cavalcante insistiu em demonstrar que as casas a serem vendidas por Cr\$ 21.000,00 (vinte e um mil cruzeiros) ou Cr\$ 18.000,00 (dezoito mil cruzeiros) custavam, em média, Cr\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros) a Cr\$ 6.000,00 (seis mil cruzeiros).

No intuito de controlar a expansão da pobreza, a Câmara Municipal do Recife, em 1948, aprovou uma lei proibindo a construção de “cortiços”, como eram chamadas as habitações coletivas. Nos existentes, não mais seria permitida a construção de novas dependências para ampliá-los. Quanto às demolições previstas para o bairro de Santo Antonio ou mesmo em outros pontos do Recife, também não seria permitida a utilização de partes do material demolido em novas construções. À Secretaria de Obras Municipais coube a tarefa de demolir, “providenciando junto ao Serviço Social Contra o Mocambo para alargamento definitivo ou provisório, em casas higiênicas, das pessoas que nela estejam habitando, dentro do prazo improrrogável de 180 dias”. Apenas nos “cortiços”, que se situassem distantes das ruas pavimentadas, seria permitida a realização de pequenos consertos⁹.

Com o plano traçado pela Fundação Casa Popular foram abertas inscrições, em setembro de 1949, para as casas da Vila Popular a serem construídas no Engenho do Meio, somando 588 unidades. O próprio *Diário de Pernambuco* reconheceu a insuficiência do auxílio estatal: “A miséria do Recife é um foco de agitação social permanente muito mais grave do que até hoje se tem pensado”. Apesar da construção de casas populares, o número de mocambos no Recife aumentava. O que ocorria era o deslocamento parcial dos mocambos para outros locais. Exemplo disso, foi a transferência dos moradores do Cabanga para as proximidades da ponte do Lassene, na Torre.

Foi aberto um crédito de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), a ser aplicado na edificação de casas populares, destinadas aos pequenos funcionários do município. Só poderiam usufruir do benefício os que ganhassem até Cr\$ 2.100,00 (dois mil e cem cruzeiros). Dois anos depois, pelo plano do Governo Federal para a casa popular, foi para 10% o imposto cobrado pela venda de propriedade imobiliária, revogando-se a contribuição de 1%, que era conhecida como imposto da casa popular. No governo

9 Recife, *O Popular* 16 set. 1948, p. 1; lei nº 185 de 28 dez. 1948, especialmente o art. 3º in *CMR*. Leis 101 a 200. 1399. Jul. a dez. 1948.

Agamenon Magalhães foi escolhida uma faixa, no Engenho do Meio, para construção de 600 casas populares, área que seria ligada à avenida Caxangá por estrada asfaltada¹⁰.

A Câmara Municipal do Recife aprovou um projeto de lei, autorizando à prefeitura a criar no município um serviço de construção de casas populares. Objetivava-se construir “vilas obedecendo as regras de higiene e localizadas em lugar saudável, cujo financiamento será progressivamente amortizado pelos respectivos aluguéis”. O Serviço Social Contra o Mocambo e o Governo do Estado doaram um terreno em Imbiribeira para o Serviço de Construção de Casas da Prefeitura, destinadas a funcionários.

Apesar das dificuldades em atender as necessidades urbanas, a prefeitura era elogiada. O jornal católico *A Tribuna* reconhecia: “A cidade tem, atualmente, um Prefeito José Rego Maciel à altura de seus anseios de progresso... está mais bonita e se mira, agradecida e moderna, nas águas do Capibaribe ajardinado e poético”.¹¹

As vilas populares do Serviço Social Contra o Mocambo, no Recife, situavam-se nos bairros de Santo Amaro, Areias e Engenho do Meio. Quando a prefeitura se propunha a realizar algum serviço a população pobre, sempre esperava contar com o apoio do Estado, às vezes com 50% dos recursos, como ocorreu na construção de escolas primárias e pequenos ambulatórios médico-dentários. Segundo Andrade Lima Filho, presidente do Serviço Social Contra o Mocambo, no tempo de Agamenon Magalhães havia 40.000 mocambos, e, em 1955, estes somavam 70.000. O *Jornal do Commercio* lamentava a proliferação de mocambos como um sinal de marginalidade, responsável pela sustentação do [cinturão de miséria] no Recife: “impedir a incidência de mocambos em certas áreas parece depender de simples medidas de vigilância”. Apesar da existência do Serviço Social Contra o Mocambo,

10 Lei nº 441 de 23 set. 1949, *CMR*, Leis de 1 dez. 1947 a 2 dez. 1949. Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 fev. 1951, p. 3; 28 ago. 1951, p. 4 e 13 set. 1951, p. 4.

11 *CMR*. Atas das reuniões da quarta sessão ordinária de 1952, 8 fev. a 25 mar. Ata da vigésima quarta reunião da primeira sessão ordinária, em 17 mar. 1952, p. 6. Atas das reuniões da segunda sessão ordinária de 1952, 8 mai. a 20 jun; ata da décima reunião da segunda sessão ordinária, em 23 mai. 1952, p. 3; Recife, *A Tribuna*, 24 abr. 1953, p. 7. A posição desse jornal católico pernambucano mostrava-se muito mais passiva ante a realidade social do que o jornal católico do Ceará, o *Nordeste*, que apesar de sua visão tradicionalista, em diversas ocasiões criticava as determinações governamentais consideradas omissas quanto ao trato do bem-estar social.

numa cidade de 600.000 habitantes, “quanto mais mucambo se bota a baixo, mais mucambos vão surgindo até debaixo da ponte do Caxangá”. E a única sugestão para superar a progressão dos mocambos era devolver os considerados “marginais” para as áreas interioranas produtoras¹².

Em 1956 tramitou na Câmara Federal um projeto autorizando o Ministério da Justiça a liberar Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), destinados à urbanização das favelas do Rio de Janeiro. Uma emenda do deputado J. Pontes Vieira acrescentava Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), para aterro de alagados e construção de vilas populares no Recife pela Liga Social Contra o Mocambo. Os recursos eram limitados para atender o crescimento urbano, acelerado pelo êxodo rural contínuo. Em agosto daquele ano, a quantia destinada ao Serviço Social Contra o Mocambo fora de apenas Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros).¹³

Ocorria às vezes que alguns adquirentes de casas populares as transferiam a terceiros por não poderem pagar, voltando à antiga condição de moradores de mocambos. Por isso, os vereadores desejavam o uso gratuito das casas construídas. A Prefeitura do Recife fizera doação à Fundação da Casa Popular de 400 lotes de terrenos existentes no Ibura para neles serem construídas residências, a serem vendidas a pessoas pobres. Cem dessas casas ficaram reservadas à prefeitura e à Câmara Municipal do Recife, a fim de serem distribuídas entre os seus funcionários¹⁴.

As críticas ao programa habitacional eram diversas. A mesma obra podia ser inaugurada em mais de uma ocasião e o Serviço Social Contra o Mocambo possuía muitos cargos desnecessários, mantidos para propiciar empregos aos protegidos. O Serviço recebia aplausos por medidas “exóticas”, como a inclusão da prática de escotismo entre os moradores das vilas¹⁵.

12 Recife Câmara Municipal. Ata da vigésima reunião da primeira sessão ordinária, em 17 mar. 1955, p. 3; atas das reuniões da primeira sessão ordinária de 1955, 8 fev. a 24 mar. CMR - Leis 3201 a 3300. Dez. 1954 a abr. 1955, lei nº 3286, 30 mar. 1955; Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 ago. 1955, p. 4. Recife, *Jornal do Commercio*, 3 dez. 1955, p. 2; *Diário de Pernambuco*, 15 jun. 1955, p. 4 e 5 ago. 1955, p. 4.

13 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 jan. 1956, p. 4 e 16 ago. 1956, p. 4.

14 Recife Câmara Municipal. Ata da trigésima reunião da primeira sessão ordinária, em 22 mar. 1956, p. 5 in atas das reuniões da primeira sessão ordinária, 8 fev. a 25 mar. 1956; CMR - leis 4301-4400, abr. a set. 1956. Lei nº 4377, 29 ago. 1956.

15 Recife Câmara Municipal. Atas das reuniões da primeira sessão ordinária, 8 fev. 1957; ata da décima primeira reunião da primeira sessão ordinária, em 27 fev. 1957, p. 5 e atas das

A fiscalização sobre os mocambos era constante apesar do crescimento registrado e os reparos necessários à segurança domiciliar só eram permitidos se não fosse modificada a estrutura original ou não se utilizasse alvenaria. Nos conjuntos residenciais, construídos pelo Serviço Social Contra o Mocambo, faltavam galerias, iluminação e serviço de limpeza: “Falta tudo aos conjuntos... Foi uma imprudência construí-los... Foram criados sem o saneamento básico. O carro adiante dos bois”.¹⁶

A chamada indústria de exploração do mocambo se expandia, havendo indivíduos que viviam de aluguéis de casebres e quartos miseráveis. Para o Prefeito Pelópidas da Silveira, “construir um mocambo, no Recife, é a cousa mais fácil do mundo”. Com a migração crescente para a capital, especialmente no período das secas, a população aumentava e com elas os mocambos acompanhavam a ocupação de áreas antes desvalorizadas. Enquanto o Serviço Social Contra o Mocambo distribuía 360 casas populares, mais do dobro de barracos surgiam subitamente, instalados clandestinamente na calada da noite, como salpicos de lama borrando a paisagem estética da cidade”.

A partir de 1959 pretendeu-se transformar o Serviço Social Contra o Mocambo do Instituto de Habitação Popular. Falou-se em Plano de Urgência Social para o Recife, que disporia de verbas no valor de Cr\$ 60.000.000,00 (sessenta milhões de cruzeiros). Um dos objetivos do novo instituto era planificar a casa popular rural nas áreas vizinhas ao Recife onde as Ligas Camponesas atuavam e se envolviam, no projeto, Jaboatão, Moreno, Paulista e Vitória de Santo Antão. Em setembro do ano seguinte, como prova da ineficácia do Serviço de Combate ao Mocambo, desde a madrugada do dia 16 mais de mil pessoas disputavam, através de uma longa fila, 500 casas que seriam vendidas, a Cr\$ 120.000,00 (cento e vinte mil cruzeiros), cada uma. Teriam de ser desembolsados Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros), de entrada e o restante em prestações mensais de Cr\$ 1.000,00 (hum mil cruzeiros).¹⁷

reuniões da primeira sessão ordinária, 8 fev. a 21 mar. 1957; ata da décima sexta reunião da primeira sessão ordinária, em 13 mar. 1957.

16 *CMR* - leis 4601 a 4700. Fev. a mai. 1957. Lei 4651 de 30 mar. 1957. Recife, *Diário de Pernambuco*, 8 fev. 1956, p. 4.

17 *PMR* - aos moradores de Santo Amaro. Recife, *Folha do Povo*, 1 fev. 1958, p. 3; mocambos no Cais de Santa Rita. Cousas da cidade. Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 fev. 1958, p. 4 e 11 mar. 1958, p. 4; *Folha do Povo*, 18 a 24 jan. 1959, p. 3. Recife, *Diário de Pernambuco*, 28 ago. 1959, p. 17 e *Jornal do Commercio*, 16 set. 1960, p. 3.

O aumento populacional repentino de Fortaleza, entre 1940 e 1950, atingiu o percentual de 62,9% e ampliou-se para 98,0% de 1950 a 1960, constituindo a maior taxa de crescimento das Capitais do Nordeste, explicita o súbito agravamento do problema habitacional, também alimentado pelas secas de 1951 e 1958.¹⁸

Quando da abertura da avenida que ligaria o centro ao porto do Mucuripe, em 1948, houve irregularidades nas indenizações de casas e terrenos localizados à margem daquela artéria. As injustiças cometidas atingiram sobretudo os mais pobres que ali habitavam. A exiguidade no prazo dado aos moradores era agravada pela demora no pagamento das indenizações. Além da baixa quantia oferecida aos ocupantes dos terrenos marginais da futura avenida, os que se negassem a receber a indenização eram ameaçados da perda total de seus direitos, visando submetê-los à quantia oferecida pelas desapropriações. Mesmo existindo um projeto de lei, aprovado pela Câmara Municipal, que tratava do imposto progressivo sobre os terrenos não cultivados ou construídos, a especulação se consolidava acima da proposição, que era taxada de inconstitucional.¹⁹

A Prefeitura de Fortaleza desapropriou, em 1948, uma área do sítio “Teofinho”, localizado no bairro de São Gerardo, à margem esquerda da Avenida Bezerra de Menezes, onde havia noventa e três quadras. Cada lote seria vendido pelo preço de desapropriação, prometendo-se a instalação de água e esgoto. O valor seria cobrado em 120 prestações mensais e os lotes deveriam ser concedidos a pessoas pobres, residentes há mais de um ano na Capital e que não possuíssem outro imóvel ou morassem há mais de seis meses no local. A preferência ficava com os casados, que tivessem filhos. Os viúvos ou sem família deveriam ter mais de sessenta anos. As plantas seriam de um tipo padronizado, podendo ser construídas as casas em tijolos ou taipa.²⁰

18 SOUZA, Maria Salete. *Approche du Fait Urbain au Ceara. (Bresil)*. (These pour le Doctorat de 3è Cyclé par...). Université Louis Pasteur; UER de Géographie, Centre de Géographie Appliquée. Strasbourg, 1974, p. 73 e MARQUES, Regina Elizabeth do Régo Barros. *Urbanização, dependência e classes sociais. O caso de Fortaleza*. Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades. (Dissertação de Mestrado), Fortaleza, 1986, p. 127 e 221.

19 Fortaleza, *O Democrata*, 4 ago. 1948, p. 1.

20 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da centésima quinquagésima segunda sessão ordinária, 23 jul. 1948, p. 2; lei municipal nº 6, de 12 mar. 1948 da CMF, publicada no *Diário Oficial do Município* nº 4226, 1 abr. 1948.

Foi promulgada uma lei, em 1948, autorizando a prefeitura a conceder um crédito especial de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros), sendo Cr\$ 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros), destinados à aquisição de terrenos próximos à zona urbana para abrigar famílias pobres. Os Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), restantes foram reservados para auxiliar os mais pobres na construção de suas casas. E no ano seguinte corria na Câmara um projeto de lei, referente a um empréstimo de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), a serem aplicados na construção de casas populares.²¹

Apesar das promessas, os recursos públicos disponíveis não atendiam as despesas previstas e as quantias a serem gastas tinham de ser reduzidas. Raramente contava-se com a ajuda privada, como ocorreu com o grupo denominado “amigos da cidade”, formado por três pessoas. Cada uma contribuiu com Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros), para financiar indenizações de casas a serem derrubadas na praia de Iracema, com o objetivo de facilitar a construção da avenida em direção ao porto. Não ficava explícito, porém, como o referido grupo teria um retorno pelo auxílio prestado. Possivelmente com a destruição de casebres, os terrenos situados numa área valorizada teriam seus preços elevados.

A Delegacia do Instituto dos Industriários recebeu autorização para o financiamento de casas em 1949, dispondo de uma verba de Cr\$ 800.000,00 (oitocentos mil cruzeiros). No entanto, a quantia destinava-se apenas aos segurados do IAPI. Funcionários de outras autarquias, como os de IPASE, também pleitearam auxílio, porém a maioria não dispunha de recursos para adquirir residências. Com o agravamento do problema habitacional muitas casas mais próximas ao centro foram sendo transformadas em pontos comerciais. Quarteirões inteiros foram reformados e adaptados para abertura de lojas, mercearias e depósitos, tornando mais escassos os imóveis a serem alugados para fins residenciais.

A assistência governamental diminuía, contrariando os discursos proferidos. A direção da Legião Brasileira de Assistência suspendeu em Fortaleza, no ano de 1950, a distribuição do leite e da sopa a centenas de crianças no

21 Lei municipal nº 82 de 19 out. 1948 e ata da tricentésima quadragésima sessão ordinária da CMF, 18 abr. 1949, p. 1.

Mucuripe e mandou fechar o Educandário Darci Vargas, situado no Joaquim Távora, onde estudavam internas 80 moças.

Prometeu-se, entretanto, construir 70 casas populares a serem concluídas em 70 dias, de acordo com o Diretor da Fundação da Casa Popular, que estivera em Fortaleza. Essas casas se destinariam ao Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Marítimos (IAPM). Eram 50 com três quartos, sala, cozinha, banheiro, varanda e 20 com dois quartos. Segundo ele, “de 1947 a 1949 [o governo]... já construiu em diversos pontos do país, de norte a sul, oito mil unidades residenciais”. Entretanto, não havia um projeto específico para o Ceará, que aguardava a concessão de crédito de acordo com as conveniências políticas.²²

Ainda em 1951, a Prefeitura de Fortaleza, através de lei, autorizou a transferência das Casas Operárias da Vila Operária Monsenhor Tabosa, que pertenciam ao município, para seus “pequenos empregados”. A venda era estipulada em Cr\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos cruzeiros) a serem pagos em prestações de Cr\$ 35,00 (trinta e cinco cruzeiros) mensais, descontados no salário, por um prazo de dez anos. Aquele que abandonasse o imóvel, antes do prazo estabelecido, perderia o direito de propriedade.

Uma comissão de vereadores visitou o “Coqueirinho” e recebeu dos moradores um abaixo-assinado de mais de 300 pessoas, solicitando a desapropriação de terras no bairro, pois se achavam ameaçadas de despejo com a própria interferência de agentes da polícia. Também em 1951 foi desapropriado um terreno, na área pertencente à Marinha, no Arraial Moura Brasil que foi loteado para ser concedido a pessoas pobres, dando-se preferência aos que residiam no local. No bairro km 8 a Câmara solicitou o loteamento de terrenos destinados à venda a longo prazo para os funcionários da Rede de Viação Cearense.²³

A Fundação da Casa popular tinha como meta construir casas para ope-

22 Fortaleza, o *Povo*, 30 ago. 1949, p. 3; o *Democrata*, 02 jan. 1990, p. 1 e 10 nov. 1950, p. 6; o *Povo*, 22 fev. 1950, p. 1. Para o vereador Antonio Azin, em 1951, a falta de interesse dos poderes públicos pelo Nordeste era bastante acentuada, sendo os industriários do sul mais bem servidos. Ata da terceira sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1951, *CMF*, 13 jun., p. 219.

23 Lei municipal nº 350 de 6 out. 1951, *CMF*. Ata da sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951 da *CMF*, 10 mar., p. 27-28 e *PMF*, lei nº 306 de 16 mai. 1951. Ata da quinquagésima segunda sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951 da *CMF*, de 11 mai. 1951, p. 177.

rários, “mediante a aplicação de importâncias de arrecadação da quota de 1 por cento sobre o imposto [inter-vivos], em transações superiores a Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros)”. Em 1951, o General Delmiro Veras veio tratar da normalização dessa taxa no Ceará. Pelo convênio celebrado em 1948, cada Estado que tivesse recolhido as citadas taxas, teria direito de empregar no seu território 70% do total obtido. Consequentemente, os grandes Estados seriam os mais beneficiados, de 3% sobre o imposto cobrado à indústria e profissão, reservada à extinção dos mocambos em Fortaleza. O Poder Executivo ficou encarregado de organizar uma comissão, que elaboraria as normas de orientação para a Campanha de Extinção dos Mocambos. Seria composta por alguns representantes dos poderes Executivo e Legislativo, um da Federação das Associações de Comércio e da Indústria do Ceará, um do Clube de Engenharia e outro do Centro Médico Cearense²⁴. Dois anos depois informações eram pedidas à prefeitura acerca das taxas de combate aos mocambos e a indicação do banco onde eram depositadas. Aumentaram as suspeitas sobre a aplicação do dinheiro arrecadado e a Câmara passou a pedir explicações ao prefeito a respeito de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), da Caixa Econômica Federal, destinados ao referido serviço.²⁵

O dinheiro arrecadado fora depositado na Caixa, mas quando se enfrentava falta de recursos, o Prefeito Paulo Cabral desviara o dinheiro destinado à extinção de mocambos para outros serviços municipais. Sem recursos, a Comissão de Extinção de Mocambos teve vida curta, pois existia apenas legalmente. Foi até aprovado um tipo de casa popular para substituir os mocambos. Concluídos os estudos iniciais, a comissão chegou a comprar três terrenos a Cr\$ 120.000,00 (cento e vinte mil cruzeiros), pois ainda dispunha de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros), mas quando o Presidente da Comissão, Alvaro Weyne, procurou retirar da Caixa Econômica o dinheiro só havia em depósito Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros). O prefeito explicou que a situação deficitária da prefeitura o levava a dar outro destino ao dinheiro depositado.

24 Fortaleza, o *Povo*, 12 jun. 1951, p. 8. *CMF*, lei n° 433 de 20 nov. 1951. A comissão era composta por Alvaro Weyne, representando a FACIC, Luciano Magalhães da *CMF*, Haroldo Juçaba, do Centro Médico Cearense, José Helito da *PMF* e Luciano Pamplona do Clube de Engenharia.

25 Fortaleza Câmara Municipal. Vereador Antonio Azin. Ata da sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1953 da *CMF*, 13 ja., p. 249, v.; ata da sessão do primeiro período extraordinário de 1954 da *CMF*, 7 dez., p. 2.

Por isso, as críticas ao projeto “Casas Populares” não foram exclusivas do jornal ligado ao movimento comunista. *O Povo* apontava com bastante clareza a amplitude do impacto habitacional: “O problema da residência e tão aflitivo quanto o da alimentação, do arroz no câmbio negro, do feijão a nove cruzeiros o quilo, do milho que se exporta na indiferença pelos que estão famintos e descalços, pelos que vestem mal, por todos os desgraçados que suam e sofre... E como essas promessas de habitação popular, médica, acessível aos trabalhadores têm sido vãs, já ninguém acredita nesse gênero de assistência social, que se vai desprestigiando por converter-se raramente em realidade... O povo, em desespero, pede pão”.²⁶

Desse modo, até 1952, a Fundação da Casa Popular pouco realizara, apesar de ter recebido Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros) destinados à construção de residências operárias e eram prometidas 200 habitações aos sem-teto. Para abril do ano seguinte aguardava-se a entrega de 276 casas populares de 400 projetadas, edificadas pela Federação da Casa Popular no Pici, em terreno doado pela prefeitura, onde foram gastos Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros). Para se ter uma ideia do contraste entre o anunciado e a realização concreta, basta recorrer a um jornal de tendência conservadora: “[as casas] são tão caras e tão ruizinhas que pouco interesse estão despertando”.²⁷

As casas populares também eram classificadas como “casinhas João-de-barro”, a exemplo do Núcleo Presidente Vargas, pois só tinham quatro compartimentos pequenos, sem instalação elétrica e água encanada. Situa-das no Pici, com mensalidades cobradas a Cr\$ 280,00 (duzentos e oitenta cruzeiros), por um período de 20 anos, possuíam dois quartos, uma saleta, cozinha, aparelho sanitário e banheiro em reduzido espaço. Apesar das dificuldades, não faltaram pretendentes. A aplicação da lei municipal para eliminação dos mocambos ainda não se concretizara.²⁸

Em 1956, a Câmara Municipal propôs ao Governo Estadual que a concessão da verba de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros), destinada à constru-

26 Fortaleza, o *Povo*, 13 jun. 1951, p. 3.

27 Fortaleza, o *Povo*, 21 ago. 1952, p. 3; 4 fev. 1953, p. 3; 10 mar. 1953, p. 3 e o *Nordeste*, 1 abr. 1953, p. 6.

28 Fortaleza, o *Democrata*, 7 abr. 1954, p. 4 e o *Povo*, 21 jul. 1955, p. 3.

ção de casas populares ficasse em poder da Comissão de Mocambo da Prefeitura. O objetivo era atender os moradores do Pirambu, que se achavam ameaçados de despejo. Também foram solicitados recursos para extinguir os mocambos localizados no terreno onde seria instalada a Faculdade de Medicina em Porangabuçu. Em 1957 a Câmara recebeu um telegrama de João Goulart, comunicando que o Senado aprovara um projeto de lei, concedendo Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros), para a construção de casas populares em Fortaleza. Entretanto, a aplicação dessas verbas não obedecia a um plano cuidadosamente elaborado. Como demonstração do eterno contraste entre promessa e realização, nesse mesmo ano, ainda se protestava na Câmara sobre o dinheiro desviado da Caixa Econômica, que deveria ter sido aplicado em moradias.²⁹

Na verdade, a prefeitura devia à Campanha Contra o Mocambo um total de Cr\$ 11.664.778,20 (onze milhões seiscentos e sessenta e quatro mil e setecentos e setenta e oito cruzeiros e vinte centavos) provenientes da taxa adicional de 3%, cobrada sobre o Imposto de Indústria e Profissões, assim arrecadados. (Quadro 6):

Quadro 6: Arrecadação da Prefeitura Municipal de Fortaleza da taxa adicional de indústria e profissões, destinada à extinção dos mocambos: 1952-1959

Ano	Quantia	Ano	Quantia
1952	655.311,10	1956	1.172.109,40
1953	701.009,40	1957	2.147.738,50
1954	716.941,40	1958	2.364.290,20
1955	793.603,70	1959	3.113.474,50

FONTE: MORAES Né, a prefeitura deve quase doze milhões à Campanha do Mocambo. Fortaleza, *O Povo*, 27 mai. 1960, p. 1 e 2.

Mesmo os terrenos reservados à abertura de ruas foram ocupados por favelas no perímetro urbano de Fortaleza. Na opinião de Raimundo Girão, entre os 20.000 mocambos existentes, cerca de 50% foram implantados em

29 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da trigésima sétima sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, 17 set., p. 2; ata da quadragésima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1957 de *CMF*, 04 jun. 1957 in *Diário Oficial do Município*, ano 5, n. 1108, 12 jun. 1957, p. 8; Fortaleza, o *Democrata*, 09 mai. 1957, p. 4.

espaços reservados a ruas e praças, construídas pelos próprios donos ou por especuladores para alugar, favorecendo a chamada “indústria do mocambo”. Muitas pessoas que trabalhavam para políticos municipais conseguiram subverter as normas do Código de Posturas, através de licenças ou permissão para construir casas em terrenos de uso comum, que em sua maior parte nem fio de pedra possuíam. Sobretudo às vésperas de pleitos eleitorais as licenças eram obtidas ou vendidas. Por isso, diversas ruas de mocambos recebiam nomes de vereadores. Em Parangaba e no Matadouro Modelo havia de 600 a 900 casebres nessa situação. Somente na administração do Prefeito Cordeiro Neto foi criada a secretaria de Urbanização que objetivava fazer um levantamento das áreas urbanas e suburbanas.³⁰

Além do fiasco da distribuição de casas populares, outra amostragem latente da ineficiência governamental se consolidara na tentativa do controle de preços. Existia a COAB, Companhia de Abastecimento e Preços, a cargo de funcionários federais, responsável pela fiscalização dos tabelamentos propostos, mas o seu papel se tornara ineficaz. Era frequentes, tanto na Câmara Municipal do Recife quanto na de Fortaleza, as críticas a esse órgão oficial. Para o vereador recifense Aristofanes de Andrade, a comissão só se reunia para aprovar aumento nos preços de diversos produtos.³¹

Em Fortaleza, abaixo-assinados de moradores, encaminhado à Câmara contra o aumento de preço de gêneros alimentícios, tornou-se rotineiro, intensificando-se as manifestações populares contra a carestia. A resposta oficial se apresentava por intermédio da ação policial, que proibia até palestras envolvendo temas como o aumento do preço do pão e dos transportes, como ocorreu em 1949 contra a iniciativa de um vereador no bairro de Poringuibuçu.³²

30 Fortaleza, o *Povo*, 1 jun. 1960, p. 1 e 2.

31 Recife Câmara Municipal. Atas das reuniões da terceira sessão ordinária de 1953, 8 ago. a 14 set. 1953. 78. Ata da vigésima primeira reunião da terceira sessão ordinária de 1955, 8 mai. a 20 jun. 129; ata da vigésima oitava reunião da segunda sessão ordinária, em 17 jun. 1955, p. 4.

32 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da ducentésima octogésima oitava sessão ordinária, 29 jan. 1949, p. 1; ata da tricentésima octogésima nona sessão ordinária da *CMF*, 17 jun. 1949, p. 1; ata da sexagésima quarta sessão ordinária do segundo período legislativo da *CMF*, 24 out. 1952, p. 1 e 2 e ata da trigésima quinta sessão ordinária do segundo período legislativo da *CMF*, 14 set. 1953, p. 141, v.

Quanto ao sistema educacional, apenas de modo falho e através de localizações esparsas os bairros pobres eram atendidos, muitas vezes com a própria participação de associações comunitárias, sendo insignificante a assistência governamental.

No Recife, por exemplo, desde 1920 existia uma escola primária na Ilha Joana Bezerra, mantida pelo Sindicato ‘dos Ofícios Vários’. No final da década de quarenta, no Alto do Pascoal, só funcionavam uma escola mantida pelo Rotary Club e dois externatos, cuja capacidade individual não passava de 20 crianças. As escolas públicas atraíram sobretudo filhos de classe média ou mesmo de situação financeira melhor, como ocorria no Grupo João Barbalho, situado no Cais do Areal, considerado “Grupo de Grã-Finos, à hora da saída das aulas só vê automóvel particular oficial, conduzindo as crianças ricas”.³³

Em Fortaleza, na tentativa de suprir a carência de escolas nos bairros pobres, o Comitê Popular do Pirambu fundara uma escola em 1947, destinada à alfabetização de adultos e crianças. No bairro de Porangabuçu também funcionava uma escola durante os três turnos para atender os moradores. Em 1948 as unidades escolares existentes no município totalizavam apenas 60, apesar da autorização da Câmara Municipal para ampliar o número para 168. Em sua maioria eram “instaladas impropriamente, em geral as salas de frente de humildes residências, cujas famílias as alugam. Pequenas, sem aeração, sem um mínimo de conforto, não possuem, sequer, pátio para recreio, aparelhos sanitários, móveis e material escolar”.³⁴

As entidades assistenciais eram restritas e a Igreja Católica desempenhava uma função complementar, apesar do pouco significado de sua ação. No Recife, em 1947, havia uma tentativa de dar continuidade ao trabalho da Companhia de Caridade Padre Venâncio, que prestava assistência a menores, aos velhos e mendigos. Após a morte do fundador, os deficits do órgão assistencial se acumularam, dificultando a continuidade de sua ação³⁵. Em Fortaleza desde 1947 fora lançada a “sopa dos pobres”, pela União Popu-

33 Recife, a *Luta*, 30 jun. 1948, p. 1 e 20 jul. 1948, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 11 fev. 1955, p. 4.

34 Fortaleza, o *Democrata*, 25 set. 1947, p. 4 e 15 dez. 1947, p. 3; CMF, leis nº 64 de 20 abr. 1948 e nº 16 de 25 mai. 1948.

35 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 mai. 1947, p. 4.

lar da Paróquia de Cristo Rei. Coordenada por sacerdotes, o atendimento era pouco expressivo, pois só havia “seis grandes mesas de quatro metros que haviam de receber os pobres”. A Igreja mostrava-se intransigente frente a outros órgãos assistenciais que não comungassem com a sua ideologia. Em 1948, o jornal católico *O Nordeste* protestava contra uma mensagem governamental encaminhada à Assembleia, solicitando um crédito de Cr\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos cruzeiros), destinados ao Rotary Club, acusado de “maçonaria branca..., que promovia banquetes e reuniões sociais”. Em Otavio Bonfim havia a distribuição do pão dos pobres pela Pia União de Santo Antonio, dirigida pelos frades, que sempre dependiam de contribuições arrecadadas. Desde 1945, após um levantamento feito pela Juventude Feminina Católica, também a Arquidiocese de Fortaleza passou a dar assistência à população carente, através da distribuição de gêneros alimentícios, remédios, assistência médica, sob a coordenação das Irmãs de Caridade.³⁶

A concessão de verbas a serem aplicadas em casas populares e na assistência social não constituiu a concretização de plano adequado para sanear os pontos básicos da proliferação dos mocambos e de problemas deles decorrentes. As casas construídas destinavam-se exclusivamente a assalariados, que podiam assumir os compromissos da entrada e do pagamento das prestações.

A exiguidade de recursos, quer a nível federal, estadual ou municipal e a maneira irregular de aplicá-los se fizeram sentir sobretudo em Fortaleza, que contrastava com o Recife, onde a força política da “esquerda era mais forte”. Em Fortaleza a edificação das casas populares e os parques recursos aplicados nos órgãos assistenciais serviam sobretudo de alimento ao populismo, pois apenas atendiam, de forma mutilada, a pobreza crescente sem propiciar um real ‘transformismo’, ou seja “cooptação ou assimilação pelo bloco de poder... até mesmo de setores das classes subalternas”, o que começara a se firmar no Recife, através da ação do Prefeito Pelópidas da Silveira, eleito pelas forças de esquerda em 1955.³⁷

36 Fortaleza, *Nordeste*, 8 ago. 1945, p. 8: Postos de assistência à pobreza desamparada: os católicos de Fortaleza, sob a direção do Exm^o Sr. Arcebispo, vão em auxílio dos necessitados; o *Nordeste*, 3 out. 1947, p. 7 e 23 mai. 1948, p. 3.

37 COUTINHO, Carlos Nelson. As categorias de Gramsci e a realidade brasileira in - e NOGUEIRA, Marco Aurelio. *Gramsci e a América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 114 e 115.

3.2. A ESTRUTURA DE PODER NA FORMAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES DE BAIRROS

A partir de meados da década de cinquenta manifestou-se em Pernambuco o fortalecimento do movimento reivindicatório dos trabalhadores, através das Ligas Camponesas, Sindicatos rurais no interior e das Associações de Moradores, especialmente nos bairros do Recife. Em Fortaleza os movimentos sociais emergiram no final dos anos cinquenta, marcados por duas secas e pelo aceleração da corrente migratória do interior, que impulsionavam a ocupação de novos espaços urbanos, como Pirambu, Lagamar e Verdes Mares³⁸.

O primeiro testemunho dessas associações, no Recife, se expressou na formação dos “Comitês Democráticos” ou “Comitês Populares”, sob a tutela do PCB no pós-guerra, quando passaram a reivindicar melhorias imediatas nos diferentes setores, como saúde, educação, moradia e saneamento. O Prefeito Pelópidas da Silveira, eleito com o apoio do PTB, PSB e PCB, constituiu-se no grande manipulador dos movimentos populares, pois através das chamadas audiências públicas estimulou a organização das associações urbanas, que passaram a ter maior força junto aos poderes municipais. A própria campanha eleitoral de Pelópidas da Silveira serviu de reforço ao despertar das associações de bairros³⁹. Na capital cearense, embora o poder municipal não oferecesse um apoio contínuo às associações de bairros como o registrado no Recife, de qualquer modo a força das reivindicações, impulsionadas pelo PCB, forçou o quadro político a melhor considerar a problemática vivenciada pelos bairros mais pobres, que passaram a ser objeto mais frequentes nas questões levantadas.⁴⁰

38 JACCOUD, Luciana de Barros, *Movimentos sociais e crise política em Pernambuco: 1955-1968*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990, p. 24 e FERNANDES, Adelita Neto Carleial; DIÓGENES, Glória Maria e LIMA, Maria Cláudia Nogueira de. *Movimentos sociais em Fortaleza: trajetória de um novo sujeito social* in BRAGA, Elza Franco e BARREIRA, Irllys Firmo. *A política da escassez: lutas urbanas e progressos sociais governamentais*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1991, p. 60.

39 JACCOUD, L. de B., op. cit., p. 54-55.

40 O Prefeito Acrísio Moreira da Rocha, de tendência conservadora, mas de grande respaldo popular, foi eleito pelo Partido Republicano, de pouca expressão no cenário político local, para o mandato de *1 out. 1948 a 24 mar. 1951*. Dos 11 vereadores eleitos, apenas 2 pertenciam ao seu partido. Por isso, teve que se articular com os 7 vereadores eleitos pelo

Desse modo, tornou-se difícil dissociar o despertar dos movimentos sociais urbanos do peso da ação social estatal, principalmente no Recife, resultando uma interferência contínua, embora também ocorresse um fortalecimento decisivo das forças populares no desenvolvimento das relações sociais. Querer classificá-las como força autônoma, no período estudado, é obliterar o quadro político vigente através da ação paternalista de suas lideranças. A força atuante do PCB serviu de alento à orientação desses movimentos populares, sobretudo na sua etapa inicial, que passaram a ser estimulados por outras tendências políticas, desde que não prejudicassem seus interesses. Apesar da presença da “direita”, embora em escala menor, na tentativa de usufruir benefícios, desde o princípio a marca do PCB foi bem mais forte como instigador das reivindicações.

Mesmo no movimento contra o custo de vida no Recife, em 1946, percebe-se a presença ativa dos “comunistas”. O protesto ao aumento abusivo dos preços partira dos moradores de Campo Grande, contendo mais de 300 assinaturas. Com o leite a Cr\$ 3,00 (três cruzeiros) o litro, dando-se preferência de compra aos que desejassem mais de um litro, o *Diário de Pernambuco* visualizava perigosa atuação comunista por trás das reclamações: “O comunismo encontra na miséria do povo e nas suas conhecidas aperturas um excelente meio de propaganda”. Embora qualquer contestação mais incisiva fosse classificada pelo órgão de imprensa como advinda do PCB, o referido jornal distorcia o verdadeiro significado da atuação comunista, pois não se tratava apenas de manipulação da propaganda, mas sobretudo o Partido conscientizava e fortalecia a força reivindicatória de setores da sociedade antes pouco considerados pelos que controlavam o poder⁴¹.

No início de 1946, em Fortaleza, surgiu o papel reivindicatório dos sindicatos, através da greve dos bancários e dos trabalhadores nas obras de construção do porto. Também a atuação dos comitês populares democráticos, instalados em diversos bairros, através da atuação do PCB, como Monte Castelo e Moura Brasil, era divulgada pelo jornal *O Democrata*, na luta con-

PCB, mas a marca típica de sua atuação política era o individualismo demagógico. No seu primeiro dia de mandato, ordenou que fossem retiradas as portas do seu gabinete para melhor facilitar o acesso do povo. A prova de sua liderança foi comprovada através de sua reeleição como prefeito, para o período de 25 mar. 1955 a 24 mar. 1959.

41 Recife, *Diário de Pernambuco*, 7 mar. 1946, p. 4.

tra a deficiência de transportes, iluminação e condições sanitárias. Outras áreas pobres como a situação próxima ao Matadouro Modelo e no Parque da Bela Vista se viram envolvidas nas reclamações contra o descaso das autoridades públicas. A Sociedade de Defesa do Pirambu foi inaugurada em 1947, no mesmo ano em que se instalou em Porangabuçu a chamada Frente única dos Moradores do bairro.⁴²

No Recife, desde 1920, fora organizado, na Ilha Joana Bezerra, um sindicato “dos Ofícios Vários”, que tinha a sua frente um comitê local. O único chafariz ali existente e a manutenção de uma escola primária deviam-se ao trabalho desenvolvido pelos moradores. Na opinião do Sr. Dão, residente numa casa de zinco há vinte e oito anos: “Quem ia tomar conta daqui era o finado Idelfonso, pai de Joana. Depois houve uma embrulhada, até que apareceu cobrando ‘chão’... o sr. Luiz Cavalcanti que, por sua vez, foi substituído mais tarde por Etelvino, êsse como procurador dos herdeiros de uma terra coberta anteriormente pela água salobra da maré” Proibia-se a construção de novas casas. Fora o Sr. Dão quem organizara o Sindicato dos Ofícios Vários. A orientação a princípio era anarco-sindicalista, passando depois ao PCB. O sindicato montara uma escola que atendia sessenta e quatro alunos, cada um pagando dez centavos por semana.⁴³

No Sítio Bom Futuro, em Fortaleza, mais de cem pessoas participaram das atividades programadas pela Comissão de Defesa dos Moradores do bairro. A própria instalação da entidade, em 1948, foi efetuada de maneira solene com a promessa do diretor de defender o povo e continuar a luta da população junto aos poderes públicos. Mesmo no bairro da Aldeota havia a União Popular, que recebeu da prefeitura a ajuda de Cr\$ 15.000,00 (quinze mil cruzeiros), para construção de sua sede própria. No Jardim América também atuava a União de Defesa dos moradores do bairro, sempre na luta pela reivindicação de melhorias.⁴⁴

Uma das peculiaridades dos movimentos populares no período estudado, sobretudo em Fortaleza, expressava-se na participação das mulheres nas

42 Fortaleza, o *Democrata*, 06 mar. 1946, p. 8; 09 mar. 1946, p. 8; 16 mar. 1946, p. 4; 16 ago. 1946, p. 8; 20 mar. 1946, p. 5 e 25 set. 1947, p. 4.

43 Recife, a *Luta*, 20 jul. 1948, p. 1.

44 Fortaleza, o *Democrata*, 6 jul. 1948, p. 4; 28 jan. 1948, p. 4 e *CMF*, lei n° 48 de 15 set. 1948.

diversas manifestações registradas, fruto da atuação contestatória do PCB. O papel da mulher numa sociedade tradicional como a nordestina limitava-se aos padrões impostos e mesmo a atuação feminina no setor profissional pouco significava no cômputo geral. Por isso, a quebra dessa tradição, através do envolvimento dos comitês populares, começou a se destacar como força conscientizadora nos bairros pobres. No Moura Brasil, a União Feminina do bairro sempre procurava agir em defesa dos necessitados, como ocorreu na liberação de um vendedor ambulante, que havia sido preso pelos fiscais da prefeitura. Em 1950, a Federação das Mulheres Cearenses mantinha representação na maioria dos bairros e “congrega em suas fileiras as mulheres progressivas de nossa terra... que possuem consciência da missão social que lhes assiste, que não é apenas ter filhos... mais de lutar pela melhoria das condições de vida, pelo progresso social”. Numa ironia a outras entidades, que geralmente congregavam mulheres sob a tutela da Igreja Católica, prometiam não se ocupar com “literatice, bizantinismo ou futilidades”, mas visavam atender principalmente os operários e a classe média. O aumento do custo de vida era o estopim dos protestos, pois só não incomodava as “senhoras pequeno-burguesas”⁴⁵.

Pelo programa traçado, comícios eram realizados nos bairros pobres, como Mucuripe e Arraial Moura Brasil, além de conferências que atingiam o interior do Estado: luta pela paz, proibição da bomba atômica e luta contra a carestia constituíam objetivos da entidade. A reação opressora do Estado se fazia sentir, em diferentes momentos, como a registrada em 1951 com a prisão de algumas representantes da Federação Democrática das Mulheres do Ceará, que participaram de um protesto público contra a alta do custo de vida. Em outra ocasião, a Presidente dessa associação apresentara um memorial, que continha mais de 8.000 assinaturas, na manifestação realizada na Praça General Tibúrcio, com o apoio de outras associações, mas o governo não recebeu os líderes do movimento e a polícia dissolveu a concentração popular. Até um festival programado pela União Feminina da Vila Brasil foi proibido pela Polícia.⁴⁶

Embora o movimento popular dos bairros pobres contasse no Recife

45 Fortaleza, o *Democrata*, 17 jul. 1948, p. 4 e 25 jan. 1950, p. 8.

46 Fortaleza, o *Democrata*, 7 fev. 1950, p. 1 e 7; 17 jul. 1948, p. 4 e 25 jan. 1950, p. 8.

com o apoio de lideranças políticas de “esquerda” e até da prefeitura, após a posse do Prefeito Pelópidas da Silveira, a reação dos políticos tradicionais se manifestara com o receio da perda de controle da situação. Se reivindicações dos bairros traziam benefícios a determinadas lideranças populistas, como a do Prefeito do Recife, também provocava a revolta de antigos manipuladores das obras assistenciais aos bairros pobres. Nesse setor destacavam-se os vereadores, que se sentiam atingidos com a atuação do prefeito numa área que por tradição lhes pertencia. Quinzenalmente, o prefeito participava de audiências coletivas, realizadas no Teatro Santa Isabel, juntamente com os secretários e pessoal de apoio dos recursos básicos, objetivando dinamizar a assistência aos diversos bairros. O protesto não expressava apenas o interesse de um líder isolado, mas de um considerável número de políticos atingidos. O vereador Sergio Godoy enviou à Câmara Municipal, em 1955, um abaixo-assinado de seus colegas, num total de vinte, incluindo o próprio Presidente da Câmara, contra a criação dos chamados núcleos distritais em diversos bairros, que fortaleciam a liderança do prefeito, sempre presente na luta pela solução de diversos problemas vivenciados pela população. Condenaram tais núcleos, pois achavam que eles tinham objetivos essencialmente políticos, desprestigiando os “representantes do povo” e nenhum benefício concreto poderiam trazer à população.

O vereador Antonio de Souza acusava os candidatos derrotados nas eleições como articuladores das associações e as considerava “tão nocivas à Câmara Municipal, que não acredito que nenhum vereador da cidade do Recife dê início a essas associações”. O vereador Rubem Gambôa as considerava, além de suspeitas, perigosas, pois “tendem a manter legalmente sob as vistas da Polícia, as células comunistas que diariamente a Polícia está fechando” E acrescentava: “só os tolos acreditam, metendo-se nessas associações”. A saída sugerida consistia em extingui-las, pois se continuassem em atividade, a reeleição dos vereadores seria ameaçada com o perigo da eleição de comunistas”. Também no ponto de vista do vereador Vieira de Menezes “... os entendimentos para a pacificação municipal empancavam nas Associações de Bairros. Enquanto não se dissolverem as Associações os entendimentos estão em ponto morto; o prefeito encontrará dificuldades previsíveis para governar é o Recife quem leva na cabeça (sic)”. As associações constituíam um divisor, entre o prefeito e os vereadores, que se

sentiam ameaçados de não poderem interferir nos gastos municipais. Por isso, atormentador pela força da penetração popular, eles as consideravam “células comunistas sem outro objetivo... senão a de aliciarem para o futuro pleito as populações ignorantes dos subúrbios e [...] acabam [...] criando nos subúrbios uma força eleitoral forte e coesa e dali afastando os atuais vereadores [...] ou se dissolvem as associações [...] ou nenhum deles... voltará à rua da Guia”⁴⁷. A visão dos movimentos populares como atentado ao papel desempenhado pelos vereadores reflete uma estreita visão política municipal, cujo agenciamento deveria se manter restrito a determinados grupos.⁴⁸

As associações de moradores continuaram surgindo em diferentes bairros do Recife, sempre contando com o apoio do prefeito. Em 1956, foi inaugurada a associação de Defesa do Córrego do Botijão, com a presença de representantes das associações de Nova Descoberta, Vasco da Gama, Córrego do Genipapo, Rua 2 de Dezembro, Alto do Eucalipto e Associação de Defesa dos Esportes de Menores. O prefeito sugeriu aos associados que enviassem a relação de problemas aos vereadores mais votados do bairro, a fim de que percebessem o papel desenvolvido pelas associações. Os assuntos discutidos prendiam-se ao aterro de ruas, canalização de águas pluviais, transporte urbano, telefones, luz elétrica e convocação aos residentes nos mocambos para que reconstruíssem seus casebres, quando estivessem danificados⁴⁹.

47 Ata da nona reunião da quarta sessão ordinária da *CMR*, realizada em 26 out. 1955 in Atas das reuniões da quarta sessão ordinária, em 21 mar. 1956, ata da vigésima oitava reunião da primeira sessão ordinária, em 21 mar. 1956, *CMR*; atas das reuniões da primeira ordinária, 8 fev. a 25 mar. 1956, p. 3 e ata da sessão extraordinária da *CMR*. Jan. a abr. 1956; ata da primeira reunião da segunda sessão extraordinária em 2 abr. 1956, p. 3.

48 Dos 25 vereadores existentes, 19 eram opositores ao prefeito. Cf. JACCOUD, L. de B., op. cit., p. 90; vide também CAVALCANTI, Paulo. O caso eu conto, como o caso foi, 1. v. apud JACCOUD, L. de B., op. cit., p. 58 e Ata da terceira reunião da quarta sessão ordinária da *CMR*, 7 nov. 1955, 7 out. a 23 nov., p. 6.

49 Recife, *Folha do Povo*, 17 abr. 1956, p. 5. Até em Boa Viagem seria instalada a Sociedade Amigos do Bairro, que reivindicou a instalação de uma feira livre e obteve uma linha de ônibus para o Aeroporto. Também fazia campanha contra os proprietários de gado que deixavam animais soltos nas ruas. Entretanto, a sua atividade seria restrita e reclamava-se que apenas uma meia dúzia de interessados compareciam às reuniões. Não é de se estranhar tal ocorrência, pois a força das associações dos moradores se fortalecia e tinha um peso ativo no cenário urbano exatamente nos bairros pobres, onde as condições de vida instigavam a ação dos residentes em busca de melhorias. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 mai. 1958, p. 4 e 21 dez. 1958, p. 4.

Em Fortaleza, a reação de alguns vereadores foi mais estratégica, pois a situação era diferente e o prefeito não se envolvera com a formação de associações como ocorria no Recife. Ao invés de simples protestos contra as associações de bairros, percebe-se a presença desses políticos na formação de outras entidades, de tendência reacionária, para poderem enfrentar as organizações populares.

No Amadeu Furtado foi criada em 1955 a União dos Moradores do bairro. Tinha por objetivo dar assistência médica, jurídica, odontológica e de enfermagem, mas estipulava, em uma de suas normas orientadoras, a proibição aos membros de sua diretoria de discutirem política ou religião durante as reuniões realizadas. Constata-se pelo teor das proposições apresentadas, o caráter tradicionalista do órgão, constituindo uma resposta ao desafio da “esquerda” nos bairros pobres.⁵⁰

Outras associações foram sendo criadas, sem enunciar em suas normas objetivos de cunho político ou contestatório. Assim, em 1957, foi fundada a Associação Pró Melhoramento Rural de Itaoca, com o intuito de “conservar e desenvolver entre os seus sócios, por meio de atividades de desporto recreativas, o espírito de cordialidade e cooperação, prestando aos mesmos a máxima colaboração possível”. Algumas, porém, ainda mantinham o teor reivindicatório, como o Comitê Cônego Rosa, em prol do melhoramento das ruas. Além de prometer trabalhar pelo bairro, comprometia-se a “lutar pela solução de qualquer problema que venha de encontro a economia do povo”. A Sociedade Beneficente dos Moradores do bairro Aerolândia, fundada em 1960, também prometia “exercer vigilância permanente no sentido de patrocinar os interesses do bairro Aerolândia e adjacentes, constituindo-se um órgão de defesa das necessidades gerais do seu povo”. Propunha-se a interferir junto aos poderes públicos para obter amparo social, como instalação de postos dentários, hospitalares e escolares. Havia ainda a Associação Pró-Melhoramento Rural de Parangaba que recebia auxílio mensal da prefeitura no valor de Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) para manutenção de serviços educacionais e assistenciais.⁵¹

50 Entre os membros de sua diretoria estava o vereador Guttenberg Braum, que exercia o cargo de assistente geral. *Diário Oficial do Município*, 27 abr. 1955, p. 3.

51 *Diário Oficial do Município*, ano 6, n. 1158. Fortaleza, 7 abr. 1957. Estatutos da associação Pró Melhoramento Rural do Bairro Itaoca; *Diário Oficial do Município*, ANO 6, n° 1182.

O Pirambu, formado em terras devolutas pertencentes à União, concentrou uma das manifestações marcantes dos moradores de bairros pobres em Fortaleza, organizada pelo Comitê de Defesa dos Moradores e por sua Sociedade de Beneficente. Duas partes de sua área já haviam sido aforadas a particulares e as demais encontravam-se sob o regime de simples ocupação. Os 25.000 moradores se viam ameaçados pelos que se diziam donos das terras. Realizou-se em 21 de junho de 1956, com a participação de 3.000 moradores contra a ação dos grileiros. O movimento percorreu o centro da cidade, passando nas sedes de jornais e no Palácio do Governo. Acusavam os grileiros de explorarem terrenos pertencentes à Marinha, pois eram ameaçados de despejo coletivo.⁵²

Quanto mais tentavam concretizar o despejo no Pirambu, maior era a reação da Sociedade Beneficente dos Moradores. Em virtude da intervenção governamental, os grileiros fizeram um levantamento do terreno, atualizando as medidas demarcatórias. Chegaram a enviar um representante ao Departamento do Serviço de Patrimônio da União, no Rio de Janeiro, para tentar manter os aforamentos e posses, concedidos e registrados na delegacia local.⁵³

Como testemunho da existência de terrenos em poder de particulares, no Pirambu, observe-se que em 1957 a imobiliária Osvaldo Pizzoto se propunha a vender à Sociedade de Defesa dos Moradores do Campo do América cinco quadras e meio situadas naquele bairro. O preço cobrado era no valor de Cr\$ 600.000,00 (seiscentos mil cruzeiros), além de Cr\$ 1.000,00 (um mil cruzeiros) pela construção de casas populares.⁵⁴

Fortaleza, 4 dez. 1957, p. 4; *Diário Oficial do Município*. ANO 8, n. 1964, 29 jul. 1960. Estatuto da Sociedade Beneficente dos Moradores do Bairro da Aerolândia, p. 3; *Diário Oficial do Município*, ano 8, nº 2013, Fortaleza, 27 set. 1960, p. 1. Lei nº 1599, de 21 set. 1960.

52 Fortaleza, o *Democrata*, 21 jun. 1956, p. 6 e 22 jun. 1956, p. 2 e 6.

53 Fortaleza, o *Democrata*, 14 jul. 1956, p. 6. Essa manifestação representava apenas o início da luta dos moradores pela posse da terra. Em 1962 nova passeata foi organizada, tornando-se conhecida como a “Marcha do Pirambu”. Tal movimento marca também o início da atuação da Igreja Católica na luta por melhorias sociais, a partir de meados dos anos cinquenta, com presença nas reivindicações populares, através do trabalho do Padre Helio Campos, vigário do Pirambu. Vide BARREIRA, I. A. F. *Refazendo a política: as múltiplas faces do movimento social*. (Tese de Doutorado em Sociologia). USP, Deptº de Ciências Sociais da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 1987, p. 24-25 e 87.

54 Fortaleza, o *Democrata*, 11 jan. 1957, p. 8.

Para melhor compreensão do papel desempenhado pelas associações populares no processo histórico das duas Capitais não se deve apoiar em deduções apressadas. Como classificá-las? Símbolo de conscientização abrangente dos menos favorecidos ou apenas resultado de eclosão natural de protestos contra a situação vigente? As relações sociais estariam mais equilibradas através da chamada “Frente do Recife”, envolvendo PCB, PSB e PTB e a eleição de Pelópidas da Silveira, favorecendo a livre atuação das Associações? É bom não esquecer que apesar do decisivo apoio dessa “Frente” aos movimentos reivindicatórios, as associações foram reprimidas duramente pelos governadores de direita, inclusive com a prisão de líderes e a invasão de suas sedes. O lógico é reconhecer que a espontaneidade caracteriza a ‘história das classes subalternas’. No entanto, não se pode negar a existência de “direção consciente” nessas manifestações, embora ainda imatura politicamente. Dessa forma, percebe-se o sentido da própria presença dos membros do PCB na organização e desenvolvimento dessas associações e também a reação dos grupos tradicionais.⁵⁵

3.3. O ASSISTENCIALISMO AOS FLAGELADOS

O peso das secas sempre esteve associado ao afluxo migratório às capitais nordestinas, manifestando-se de uma forma mais intensa no Ceará. Apesar de o apoio oficial ao Nordeste ter sido estipulado desde a Constituição de 1934, autorizando o uso de 4% da receita oriunda dos tributos arrecadados pela União, as medidas efetivadas pouco significado tiveram aos mais atingidos pela fome. Em Fortaleza, desde a seca de 1877, se falava dos que procuravam, “talvez vinte mil homens válidos”, abrigo nos cajueiros dos

55 Sobre a reação da direita às associações de bairros no Recife, vide JACCOUD, L. de B., op. cit., p. 91. GRAMSCI já chamava a atenção que, quase sempre, os movimentos espontâneos das classes subalternas eram acompanhadas por movimentos reacionários das classes dominantes - Cf. GRAMSCI, A. *Gramsci: poder, política e partido*. Trad. Eliana Aguiar. Emir Sader (org.) São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 124 e 127. Além da expressão “classes subalternas”, outras classificações tornaram-se comuns aos que se dedicam à Nova História, como “história do dominado” e “história mista de baixo”. Peter Burke observa que isso tem gerado problemas, pois “Ela [a História] muda seu significado em contextos diferentes” - Cf. BURKE, Peter. Abertura: a nova história, sem passado e sem futuro. In: - (org.) *A escrita da história*, trad. Maria Lopes. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992, p. 21-22.

subúrbios da cidade e esmolavam pelas ruas.⁵⁶

No Recife o problema de seca se fez sentir de forma menos intensa do que ocorria em Fortaleza, pois a conheciam apenas pelas notícias e “não a sentem na própria pele”.⁵⁷ Em 1957, a medida tomada pelo Diretor do BNB, Raul Barbosa, excluindo o Recife da área do Polígono das Secas, desagradou aos pernambucanos, pois sentiam os efeitos da estiagem manifestos nas migrações e no conseqüente aumento do número de mocambos. No ano seguinte, os pernambucanos figuraram na primeira leva de nordestinos que chegavam a São Paulo, fugindo da seca. Transportados de ônibus da Empresa Princesa do Agreste, vinham de Afogados de Ingazeira, Garanhuns, Serrinha, Flores e Caruaru. Na seca de 1958 a presença de retirantes foi mais intensa, pois calculou-se em aproximadamente mil famintos no Recife. Agricultores de áreas mais atingidas tinham ido em busca de transporte que os levasse ao Sul. Entretanto, grande número chegara ao Recife, atendendo um convite do Deputado Constancio Maranhão, que colocara o cargueiro “Themis”, de sua propriedade, à disposição dos flagelados. o comandante da Capitania dos Portos impediu a saída do barco, que não tinha cozinha nem sanitários para atender a um número maior de passageiros, pois destinava-se ao transporte de gado. Desse modo, observou-se que embora o afluxo de flagelados não fosse tão forte quanto o registrado em Fortaleza, os efeitos da estiagem também se faziam ativos no crescimento populacional do Recife.⁵⁸

Além dos efeitos das secas, havia o perigo das enchentes, que afetavam sobretudo a população pobre do Recife. Em abril de 1947, a cheia do Capibaribe atingiu os moradores marginais de Caxangá, Ambolê, Várzea, Bomba Grande e Chacon. Partes baixas da Torre e Madalena também foram atin-

56 THEOPHILO, Rodolpho. *Secas do Ceará*. (segunda metade do século XIX). Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1922, p. 14-17. Vide também CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de. A questão nordeste, de tantas soluções. (O discurso e a prática do planejamento regional). (Doutorado em Sociologia). São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, 1986, p. 14., SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. *O regionalismo nordestino: existência e consciência da desigualdade regional*. São Paulo: Moderna, 1984. No período estudado ocorreram as secas de 1951, 1953 e 1958. Pelo artigo 198 da Constituição de 1946, 3% da receita federal deveria voltar-se às secas, cabendo aos Estados o mesmo percentual a ser aplicado na construção de reservatórios. Cf. ROBOCK, Stefan H. *Desenvolvimento econômico regional. O nordeste do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1964, p. 89.

57 Recife, *Diário de Pernambuco*, 16 jul. 1954, p. 4.

58 Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 dez. 1957, p. 4; Fortaleza, *o Povo*, 1 abr. 1958, p. 1 e Recife, *Folha do Povo*, 4 jun. 1958, p. 3.

gidas forçando os moradores a abandonar os mocambos. Dois anos depois novamente os moradores pobres da Torre eram forçados a abandonar suas casas, sendo também atingidos, com menor intensidade, os subúrbios da Várzea, Caxangá, Cordeiro e Casa Forte. Em 1950, a inundação do Beberibe deixou 100 famílias desabrigadas na Vila dos Estivadores. Casas atingidas e móveis perdidos na Várzea, Caxangá,  gua Fria e por toda zona ribeirinha, além do Poço da Panela, Chacon e Apipucos. Os desabrigados chegaram a 3.000 e três mortes foram registradas. As pontes da Madalena e da Torre ficaram interditas e s  a do Lassere dava acesso aos subúrbios do oeste da cidade. Em 1960, somaram-se 10.000 desabrigados pelas cheias e 2000 casas foram submersas. Até em zonas próximas ao centro havia desabrigados. Considerada mais desastrosa do que as de 1930 e 1935, as águas subiram até dez metros em Caxangá. Toda a área marginal do Capibaribe foi duramente atingida, ocorrendo o abandono de residências mesmo em bairros considerados melhores, como o de Coelhos. Os mais prejudicados foram Caxangá, Iputinga, Cordeiro, Torre, Ilha do Retiro, Afogados e Santo Amaro.⁵⁹

Em Fortaleza, no período chuvoso, as inundações s  ocorriam na região ribeirinha do rio Cocó, atingindo moradores do Lagamar e da Aerolândia. Outros bairros, como Jacarecanga e Joaquim Távora, s  esporadicamente eram atingidos, em virtude da inexistência de esgotos. Até mesmo no centro, nas proximidades da Praça do Carmo, a partir da rua Pedro I, a água chegava a subir nas calçadas, invadindo residências. Em 1949 tem-se notícia de que a Hospedaria Getúlio Vargas, destinada aos flagelados, recebera famílias desabrigadas, num total de 452 pessoas, em razão da queda de casebres em alguns bairros. A cheia do Jaguaribe, em 1960, atingindo diversas cidades do interior e do litoral, deslocou grande número de pessoas para Fortaleza, em busca de abrigo.⁶⁰

59 Recife, *Diário de Pernambuco*, 2 abr. 1947, p. 5; Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 nov. 1949, p. 5 e 17 mai. 1950, p. 4; Recife, *Folha do Povo*, 6 abr. 1950, p. 1. *CMR*. Ata da sexta reunião da segunda sessão ordinária, em 17 mai. 1950 in *Atas das reuniões da segunda sessão ordinária de 1950*, 8 mai. a 22 jan., p. 4 e Recife, *Jornal do Commercio*, 17 mai. 1950, p. 5; Recife, *Diário de Pernambuco*, 18 mar. 1960, p. 1.

60 Fortaleza, o *Povo*, 12 mar. 1947, p. 6; 23 mar. 1949, p. 1; 6 mai. 1949, p. 1; Fortaleza, o *Democrata*, 6 abr. 1957, p. 1 e pronunciamento do Vereador Denizard Macedo in Ata da tricentésima sexagésima primeira sessão ordinária da *CMF*, 13 mai. 1949, p. 1 e 2 e ata da primeira sessão extraordinária do primeiro período legislativo de 1960, da *CMF*, em 26 mar., p. 1.

Maior impacto do que as cheias eram as secas, principalmente no Ceará, impulsionando migrações, a princípio para a região Norte e posteriormente, de modo simultâneo, deslocando flagelados para o sul. Calcula-se que milhões de cearenses haviam partido para o “Exército da Borracha”, na época do Estado Novo, quando muitos morreram devido à enfermidades e ao mau tratamento recebido. Pelo contrato assinado entre o SEMTA e a “Rubber Reserve Company”, do governo americano, conhecido como acordo de Washington e assinado em 22 de dezembro de 1942, foram encaminhados a Belém 10.123 trabalhadores. A Comissão Administrativa do Encaminhamento de Trabalhadores para a Amazônia, CAETA, também recrutou, de abril de 1943 a janeiro de 1944, 2.319 trabalhadores que, somados ao índice anterior, formavam o primeiro contingente do “Batalhão da Borracha”, num total de 12.442 trabalhadores. De fevereiro de 1944 a abril de 1945 foram transportados 12.127 trabalhadores, além de 6.249 de dependentes, esposas, filhos e agregados, atingindo um total de 30.818 pessoas. Deste índice só regressaram ao Nordeste, até 1947, 4.292 pessoas de acordo com informes do Ministério do Trabalho. Em sua maioria, incluindo até pessoas do Norte, eram vaqueiros, lavradores e pequenos proprietários, que tinham sido levados na esperança de ganharem Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros), por dia. Pelas informações da Associação Comercial do Pará, o total de mão de obra recrutada atingiu 49.031 pessoas. O desejo de melhores dias contrastava com as condições de trabalho e de assistência social da região, apesar dos direitos assegurados nos contratos assinados. Prometia-se o fornecimento gratuito de roupa, alimentação, transporte e assistência médica. Por ocasião do alistamento havia a assinatura de um termo de compromisso relativo ao trabalho por um prazo de dois anos. Até um auxílio financeiro era dado ao imigrante: Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros), quando da assinatura do contrato, mais Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros), ao chegar a Belém e Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros), quando começasse a trabalhar. Prometia-se ao trabalhador o direito de 60% da produção da borracha que cultivasse, além da reserva de um hectare de terra, a ser cultivado livremente sem nenhum compromisso com o dono do seringal. A promessa de um nível de vida melhor no Norte se fazia sentir, em 1945, com o embarque de 700 pessoas no porto de Fortaleza. Embora as garantias prometidas pelas autoridades fossem estampadas nos jornais, a resposta paradoxal seria divulgada no ano seguinte, quando

se anunciava o regresso de 150 cearenses da Amazônia, que lamentavam as condições de trabalho a que foram submetidos.⁶¹

A visão de Antonio Callado, enviado pela *Folha da Manhã* ao Norte, “a impressão que se tem é sensacional, é chocante. Na melhor das hipóteses milhares de homens deviam ter tido noites terríveis e obscuras, longe de tudo, como bichos”. o convênio do Governo Brasileiro com os Estados Unidos, voltado à produção da borracha, só vigorou até a queda de Berlim em 1945. Por isso o Governador Faustino de Albuquerque proibiu o êxodo cearense para a Amazônia, convocando os promotores públicos do interior do Estado “para processar os aliciadores de camponeses, conforme autoriza o Código Penal Brasileiro, em seu artigo 207”. Mesmo com o fracasso do “Batalhão da Borracha”, a mão de obra barata disponível continuou a ser recrutada por proprietários rurais, apesar da assistência tornar-se mais precária e das péssimas condições de transporte, muitas vezes em porões de velhos navios. A contradição entre a decisão do governo de proibir a saída de trabalhadores e o relaxamento contínuo de medidas, que se fez presente até a década de sessenta, ou mesmo o apoio através de passagens concedidas para o Norte, revelam a omissão do assistencialismo governamental, que ansiava por amenizar problemas do êxodo sem um plano concreto que eliminasse suas raízes.⁶²

Apesar das incertezas da vida no Norte, as precárias condições de trabalho no Ceará continuaram instigando o êxodo. Em 1949, 231 pessoas, alojadas no Hotel Globo. Pensão São Jorge e Cariri Hotel aguardavam oportunidade de embarque. Em sua maioria eram rapazes, entre 18 a 30 anos, embora também estivessem incluídas mulheres e crianças. O sonho era ficar rico nos seringais e poder voltar à terra natal. No depoimento de Raimundo Nonato, 30 anos, “no Ceará, meu senhor... não se ganha nem para viver. Nos seringais do Amazonas, não se precisa fazer muita força para ganhar de 100

61 Fortaleza, o *Nordeste*, 8 jan. 1945, p. 7 e 03 set. 1946, p. 1.

62 Fortaleza, o *Povo*, 31 out. 1949, p. 7; o *Povo*, 5 mar. 1949, p. 1 e 5. Para se livrar da diária cearense de Cr\$ 5,00 a Cr\$ 8,00 cruzeiros partia-se em busca da Amazônia, através do recrutamento de particulares. Pelos cálculos do jornalista Luciano Carneiro, dos que emigraram, 1% podia enriquecer, 9% ganhavam com o trabalho, 20% ficavam em situação difícil, 15% conseguiam regressar ao Ceará, 10% tomava outro rumo e 45% morriam por lá. Calculava-se em 36.000 vidas eliminadas pelo “inferno Verde”. Fortaleza, *Unitário*, 11 jan. 1949, p. 6.

a 150 cruzeiros por dia. Na minha terra, eu não ganho cem cruzeiros nem durante uma semana”. Em janeiro de 1949, extinto o acordo do Governo Brasileiro e entidades americanas, 300 pessoas embarcaram para a Amazônia e novos emigrantes eram aguardados do interior, onde um representante de um proprietário do Alto Amazonas procurava contratar pessoas de vinte e trinta anos, a fim de viajarem com passagens pagas, porém sem nenhum contrato de trabalho e o salário só seria estipulado quando chegassem ao seu destino. Com a chegada de mais de 30 pessoas procedentes de Coreaú, além de dezenas de rapazes vindo de Freixeirinha, o total atingia 400 migrantes.⁶³

Prova cabal da incoerência das medidas governamentais no amparo à migração veio a tona em 1949, quando uma caravana de deputados cearenses, inclusive Paulo Sarasate e com a participação, também do Deputado e Café Filho, foram ao Pará averiguar a situação de emigrantes que trabalhavam na localidade de Belterra. A propriedade vivia às custas da União, que assumira o controle desde que Ford se desinteressara pelos seringais. De acordo com o depoimento de um morador, havia falta de tudo, desde a farinha ao leite e, por isso, 67 pessoas desejavam regressar. Explica-se assim a nomeação, pelo Governador Faustino de Albuquerque, de uma comissão com o intuito de diminuir o êxodo e também em virtude do temor da paralisação do setor agrário por falta de mão de obra. Igualmente na Câmara Municipal de Fortaleza, em 1949, pedia-se ao governo que impedisse a migração e até se reconhecia como determinante a miséria da vida no campo.⁶⁴

Em 1950 partiram 50 trabalhadores para Amazônia com destino ao Xingu, e, no ano seguinte chegaram a 256 os imigrantes para Amazônia. O total da evasão para Amazônia e São Paulo, em 1951, somava 690 pessoas. A ação do governo ante o impacto da migração mostrava-se bastante contraditório. Em 1951 mais de 400 retirantes seguiram do Ceará para a Amazônia. Dezenas deles eram retirados da Hospedaria Getúlio Vargas, onde se aglomeravam mais de 400 pessoas. Como força de expressão da esquerda, o jornal comunista revelava a posição instável das autoridades: “A Amazônia é uma arma do governo para evitar que os camponeses lutem por comida e por

63 Fortaleza, o *Povo*, 10 jan. 1949, p. 1 e 11 jan. 1949, p. 1; *Povo*, 8 jan. 1949, p. 1.

64 Fortaleza, o *Povo*, 22 fev. 1949, p. 1; Fortaleza, *Unitário*, 3 fev. 1949, p. 2; Requerimento do vereador José Diogo e pronunciamento do vereador Lauro Brígido. Ata da quadricentésima trigésima quinta sessão ordinária da *CMF*, 26 ago. 1949, p. 1.

um governo capaz de resolver os problemas da seca e dar ao povo uma vida digna”.

Na verdade, as raízes do velho problema eram tão profundas que dificilmente a simples adoção de um governo de esquerda poderia solucionar a contento a fixação do nordestino nas atividades agrárias locais. No segundo semestre de 1951, 300 flagelados seguiram para a Amazônia, com o apoio do governo, atingindo a 500 o total de migrantes. As passagens eram fornecidas pela Delegacia Regional do Ministério do Trabalho, de acordo com o convênio firmado com o Governo do Ceará. Grande parte dos migrantes era constituída por crianças e a Câmara Municipal combatia a persistência do êxodo instigados pelos “aliciadores”.⁶⁵

Em 1951, apesar de muitos sertanejos, deslocados para Fortaleza, ficarem no mais completo abandono, a Câmara Municipal aprovava um voto de louvor a D. Darcy Vargas, presidente da Legião Brasileira de Assistência, “pelo modo patriótico e humano como vem olhando para o problema da seca que ora assola o Ceará”.

Na Hospedaria Getúlio Vargas os retirantes só recebiam uma ração de feijão por dia, na expectativa de obterem passagens para a Amazônia. o Diretor da Hospedaria reconhecia a escassez de verbas da União, enquanto o Vice-Governador Stenio Gomes propalava que “enquanto estiver à frente do governo tudo farei para que não morra um só cearense de fome”. Além da precária ajuda oficial, o pouco disponível muitas vezes era desviado em função de aproveitadores que buscavam lucro na assistência prestada. Em 1951, quando se anunciava a remessa, por São Paulo, de 30.000 sacas de feijão e 6.000 de arroz para o Ceará, os jornais alertavam para as suspeitas condições de distribuição entre os necessitados. O receio tinha sua razão de ser, pois quando o Governo Federal enviara arroz agulha aos flagelados, trocaram-no por outro de segunda que ainda foi vendido nos postos de abastecimento do interior. O de primeira foi negociado por funcionários do governo com os comerciantes locais⁶⁶

65 Fortaleza, o *Povo*, 15 dez 1950, p. 1; Fortaleza, *Unitário*, 10 abr. 1951, p. 8 e 20 abr. 1951; Fortaleza, o *Democrata*, 22 jun. 1951, p. 1; 22 nov. 1951, p. 6 e Ata da décima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1952, 22 mar. 1952, p. 521.

66 Fortaleza, *Unitário*, 1 mar. 1951, p. 8; Ata da vigésima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951 da *CMF*. 03 abr. 1951, p. 75. Fortaleza, o *Democrata*, 31 ago.

Na Hospedaria Getúlio Vargas flagelados adultos e crianças viviam na maior promiscuidade. O prédio pertencia ao Departamento Nacional de Imigração, subordinado ao Ministério do Trabalho. Em frente da Hospedaria havia um terreno com diversos cajueiros, que serviam de abrigo aos retirantes em trânsito para o Norte, enquanto aguardavam a chegada de navios. Em 1951, das quase cem pessoas que ficavam no maior desconforto, ao relento, sem higiene, a maioria era constituída por crianças e mulheres, em número de 78. Na seca de 1951-52 só era servida uma refeição por dia, às quatro horas da tarde, à base de feijão e de farinha. No ano seguinte, dezenas de mendigos ficavam sob os cajueiros nas imediações da Hospedaria. Calculava-se, em 1953, que 320 alojavam-se nas árvores por falta de vagas no prédio central, onde havia 8 pavilhões, com capacidade de abrigar quase mil pessoas. Os flagelados denunciavam que a carne destinada aos emigrantes era consumida apenas pelos funcionários da instituição. Reclamava-se que 400 retirantes passavam fome na Hospedaria, onde eram “tratados como se não fossem seres humanos, com um desprezo que muitas vezes se transforma em fria crueldade”⁶⁷. As condições de tratamento eram péssimas. Até o espancamento dos retirantes que se negavam a trabalhar de graça era comentado. Em setembro de 1951, havia 400 pessoas aguardando passagens para o Norte. Além de contarem apenas com uma refeição diária, a maioria dos flagelados dormia no chão e eram forçados a trabalhar de graça na construção de muros, tanques e outras atividades que se fizessem necessárias. Os flagelados que traziam dinheiro eram obrigados a entregá-lo ao administrador da Hospedaria e quando iam embarcar nem sempre o recebiam de volta, pois havia sido gasto pela Instituição. Mais chocante do que a precariedade de recursos disponíveis era o aspecto degradante do tratamento humano dispensado aos retirantes⁶⁸. Enquanto isso, em 1951, a Secretaria de Polícia baixou uma portaria determinando a retirada dos mendigos e flagelados da área urbana para locais mais distantes, pois “vinham afeiando dolorosamente com suas tétricas figuras a paisagem humana e social de For-

1951, p. 1; 14 jun. 1951, p. 1.

67 Fortaleza, o *Povo*, 29 jul. 1952, p. 1 e 2 e 24 fev. 1953, p. 8; Fortaleza, o *Democrata*, 26 nov. 1952, p. 1; 27 nov. 1952, p. 1 e 1 out. 1952, p. 1; o *Democrata*, 21 jul. 1952, p. 6 e 29 jul. 1952, p. 6 e 30 jul. 1952, p. 6.

68 Fortaleza, o *Democrata*, 17 set. 1951, p. 2 e 6.

taleza. Antes... nossas ruas permaneciam cobertas de rebotalhos humanos incapazes de despertar inveja aos detentos de qualquer campo de concentração”. A opinião expressa neste comentário reflete não apenas a visão de uma entidade isolada, mas deixa transparecer também a ideologia alimentada pela elite local, sempre receosa de que a cidade se transformasse num abrigo permanente de desvalidos a sobrecarregar os órgãos assistenciais.⁶⁹

Apesar do inverno, em abril de 1953 havia flagelados desejando partir para o Norte. Passavam o dia mendigando e à noite dormiam sob os cajueiros do Alagadiço. Por falta de medicamentos, dez crianças haviam morrido e a Polícia Militar responsabilizava-se pelo serviço de alimentação para atender aos famintos. No ano posterior ainda havia abrigados à sombra dos cajueiros, em frente à Hospedaria, que não podia acolhê-los por falta de verba. Dois anos depois 700 pessoas continuavam abrigadas na Hospedaria, sendo garantida a viagem de 300 para a Amazônia. Passara-se a proibir o ingresso de pessoas vindas do interior, como tentativa de controlar o êxodo. As verbas eram precárias e em 1957, havia um débito de quase um milhão de cruzeiros com o comércio local, decorrente da alimentação.⁷⁰

Com a seca de 1958, o Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Correia de Melo, autorizou o deslocamento de dois aviões C-59 com 259 retirantes para Belém. Além desse número, 400 seriam embarcados em navio para o Sul. Na Hospedaria havia 9.500 pessoas abrigadas. Uma média de 600 embarcavam por mês e cerca de 100 chegavam diariamente, faltando transporte para levá-las ao Norte. Das 2.400 que ingressaram na Hospedaria, em agosto de 1958 apenas 600 haviam embarcado. Em todo o Estado havia meio milhão de pessoas atingidas pelas secas e apenas 130.000 foram alistadas nos serviços públicos. Novamente a Hospedaria estava superlotada, mais de 3.000 pessoas amontoadas, principalmente sob os cajueiros e viviam da mendicância nas ruas. Ao todo, 6.000 pessoas se comprimiam no espaço da Hospedaria, metade dormindo ao relento, à espera de transporte para o Norte, Sul ou Brasília. Testemunho das precárias condições de acomodação foi uma revolta contra a administração da Instituição, em virtude do atra-

69 Fortaleza, o *Povo*, 27 out. 1951, p. 1.

70 Fortaleza, o *Povo*, 17 abr. 1953, p. 8 e 20 abr. 1953, p. 6; o *Povo*, 16 fev. 1954, p. 8 e 13 nov. 1956, p. 6; o *Democrata*, 11 jan. 1957, p. 9; 26 jan. 1957, p. 8 e 11 mai. 1957, p. 10.

so na instalação de 857 barracas, cedidas pelo Exército. Os flagelados que se acomodavam fora do prédio invadiam a Hospedaria, tentando linchar o diretor.⁷¹

Em março de 1959 ainda havia 367 pessoas na Hospedaria, aguardando a oportunidade de deixar o Ceará. Além dessas, quase 500 permaneciam embaixo das árvores, em abrigos improvisados. Tinham sido encaminhados ao Norte 460 cearenses. Em decorrência das decisões do II Encontro de Bispos do Nordeste foi nomeado um grupo de trabalho com o objetivo de transformar as antigas hospedarias do Ceará, Pará e Amazonas, em hospedarias sediadas na zona rural. Pretendia-se modificá-las em polos de aplicação da agricultura irrigada, voltadas ao abastecimento das capitais. Mesmo assim, apesar do inverno de 1960, havia 473 flagelados na Hospedaria, à espera de embarque para o Norte. A maioria dos abrigados preferia migrar do que retornar ao sertão⁷²

Na fase de valorização da borracha, mais de 30.000 nordestinos haviam sido transportados para o Norte. Em 1953, de acordo com levantamento feito entre os flagelados, das 800 pessoas alojadas na Hospedaria Getúlio Vargas e no acampamento de emergência, 600 foram selecionadas para embarcar para o Norte e 200 seriam destinadas ao interior cearense. O total de nordestinos deslocados para a Amazônia alcançou, em 1953, um total de 1.020. O critério de seleção para o embarque prendia-se à possibilidade de emprego surgida. Enquanto isso, 1.000 nordestinos passavam necessidades da Hospedaria Tupanã, em Belém, por falta de verbas a serem aplicadas no atendimento das necessidades básicas. Em princípio de 1954, 600 cearenses partiram para o Norte e no final do ano ainda havia 109 agricultores aguardando embarque. Em 1956, 418 cearenses haviam partido para o Norte,

71 Fortaleza, *Unitário*, 14 mai. 1958, p. 10; Fortaleza, o *Democrata*, 6 set. 1958, p. 1. Bancas de venda de café destruídas e dois ônibus danificados. O *Democrata*, 24 abr. 1958, p.1; O *Povo*, 30 abr. 1958, p. 1. Revolta na Hospedaria: administrador saiu escoltado e não pretende voltar. Fortaleza, *Unitário*, 3 mai. 1958, p. 12. Além da Hospedaria Getúlio Vargas, na seca de 1958 a maternidade popular de Porangabuçu, em construção, também abrigava flagelados que no total chegavam a mais de 6.000. Dessas, 1.800 foram para o Norte e 1.500 para o Sul. No mês de março calcula-se em 5.450 os que migraram. Cf. Fortaleza, *Unitário*, 7 mai. 1958, p. 10 e 9 mai. 1958, p. 1.

72 Fortaleza, o *Povo*, 4 mar. 1959, p. 2; Decreto nº 46.382, de 7 jul. 1959 in *Diário Oficial* de 9 jul. 1959, art. 1º. Foram editados 29 decretos voltados às medidas de recuperação do Nordeste, de acordo com as sugestões do II Encontro de Bispos do Nordeste, realizado em Natal. Fortaleza, o *Povo*, 10 jul. 1959, p. 5 e 16 jul. 1959, p. 5 e 14 mar. 1960, p. 3.

e, 1958 emigraram para Belém. Em três aviões da FAB 104 cearenses foram encaminhados à Brasília.⁷³

Apesar do auxílio governamental às migrações para o Norte, que continuaram, mesmo após o declínio da fase áurea da borracha, o deslocamento de nordestinos para o Sudeste se apresentou como outra opção de fuga a um mercado de trabalho cada vez mais escasso e que se agravava por ocasião das secas. A saída era efetuada pela Rio-Bahia, quando as chuvas não danificavam as estradas. Quando ocorria estragos no roteiro rodoviário, outra opção era partir via terrestre para Petrolina, de onde seguiam “em gaiolas” para Pirapora, para continuarem o percurso através da ferrovia da Central do Brasil, que facilitava o deslocamento almejado. Desse modo, “continua São Paulo a exercer seu fascínio sobre o trabalhador do nordeste. Nem as decepções de muitos conseguem arrefecer o entusiasmo do caboclo nordestino sobre o sul tão decantado”. Para esse deslocamento, o atrativo não era motivado apenas pelos agentes contratados, mas pelos próprios parentes que se estabeleciam no Sudeste.⁷⁴

Desde 1948 se anunciava no jornal *O Democrata* o preço de uma passagem Fortaleza-São Paulo. No interior aumentava a campanha, incentivando a emigração. Com o tempo, além dos donos de caminhões havia intermediários no recrutamento de candidatos.⁷⁵

Em Pernambuco as autoridades tentaram impedir a saída de um caminhão do Recife, levando retirantes para São Paulo, embora tal medida representasse apenas um paliativo. No Ceará, em 1952, calculou-se em 174 o total de caminhões vindos de Iguatu e da Serra da Ibiapaba apenas no início do ano, transportando migrantes. Não era só o flagelado faminto que deixara o sertão. Os que partiam para o Sul não despendiam da ação do governo e

73 Fortaleza, o *Democrata*, 27 mai. 1952, p. 1; *Unitário*, 25 abr. 1953, p. 8 e 05 mai. 1953, p. 8 e 28 mai. 1953, p. 8 e o *Democrata*, 9 jul. 1953, p. 1.

74 Fortaleza, o *Povo*, 10 mar. 1949, p. 1.

75 “Caminhão novo e adaptado para longas viagens, guiado por motoristas experiente e responsável, partirá no dia 25 do mês em curso com destino ao Estado de São Paulo. Conduzirá passageiros custando cada passagem 500 cruzeiros. Os interessados deverão entender-se com o Sr. Manoel Serafim Filho, no Campo da Aviação, 1639. Fortaleza, o *Democrata*, 8 jul. 1948, p. 1. Em missão Velha falava-se na instalação de um escritório comercial para favorecer a saída de cearenses. Em Iguatu, em 1949, duzentos rapazes partiram em busca de emprego e, em Aurora, um elemento tentava conseguir emigrantes dentro de um trem. Fortaleza, o *Povo*, 18 jan. 1949, p. 1.

tinham que arcar com as despesas de viagem, geralmente realizadas em caminhões. Os desassistidos geralmente iam para o Norte, contando com o auxílio governamental. Os que possuíam propriedades chegavam a vendê-las para ir tentar a vida em São Paulo, no Rio de Janeiro ou no Paraná. Alguns viajavam com dinheiro emprestado a juros por comerciantes conhecidos. Quase diariamente passavam por Fortaleza caminhões vindos do interior, com o intuito dos migrantes tirarem os documentos necessários à viagem. Enquanto as autoridades aprovavam a saída para o Norte, paradoxalmente a Secretaria de Polícia do Ceará ordenava aos delegados do interior para proibirem as saídas dos conhecidos “paus-de-arara”, que se destinavam ao Sul. A decisão resultava do surgimento da criticada atuação dos “aliciadores de emigrantes”, que chegavam a adiantar dinheiro aos interessados. Entretanto, o direito de livre locomoção no território nacional ainda continuava garantido pela Constituição Federal.⁷⁶

Em 1955, 2.773 cearenses haviam emigrado. Desses, apenas 372 voltaram ao interior do Estado. Nos três primeiros meses de 1956, cerca de 1.559 pessoas partiram por via marítima, sendo 249 para o Sul e o restante para o Norte. Esse número não significava que o deslocamento para o Sul fosse diminuto, pois a maioria viajava por terra sem o auxílio ou necessário registro oficiais. Em relação ao Norte, como a própria passagem em sua maior parte vinha de uma ajuda oficial, o registro imediato dos embarcados tornava fácil a divulgação²². Em princípios de 1958, se falava da alta de preços em Fortaleza, em diferentes setores, e a partir de março começavam a chegar à cidade os primeiros flagelados. O Governo Estadual tentara, a princípio, retê-los em Messejana, na frustrada tentativa de afastá-los de Fortaleza, através da construção da estrada que ligava Parangaba a Messejana. A distribuição precária de mantimentos nas duas localidades apenas amenizava a situação que

76 Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 nov. 1951, p. 4 e Fortaleza, o *Democrata*, 04 fev. 1952, p. 1. Em São Paulo a Hospedaria dos Imigrantes encaminhava diversas pessoas para o interior, no trem que se destinava a Sorocaba. Emigrantes chegados à capital paulista, até 17 março de 1952: 1946, 42.246; 1947, 87.131; 1948, 72.615; 1949, 102.243; 1950, 100.123; 1951, 208.517; 1952, 31.380. Lutemos ombro a ombro, nordestinos. O *Democrata*, 24 abr. 1952, p. 3. Fortaleza, o *Povo*, 6 mai. 1953, p. 3. Em São Paulo, a Hospedaria do Departamento de Colonização Bandeirante recebeu, em 1954, inúmeros pedidos feitos pelos fazendeiros de Goiás, a fim de serem aproveitados como mão de obra. Fortaleza, o *Democrata*, 5 out. 1954, p.1. Em outubro de 1956, 500 pessoas aguardavam na Hospedaria Getúlio Vargas embarque para o Norte e o Sul. No primeiro semestre, mais de 3.000 haviam emigrado. Fortaleza, o *Povo*, 17 out. 1956, p. 8.

seria agravada na Hospedaria Getúlio Vargas.⁷⁷

Os protestos e as sugestões ante o impacto das secas sempre se fizeram presentes ao longo da história. Em Fortaleza desde novembro de 1951 fora instalado no teatro José de Alencar o “Movimento de Combate as Secas e Recuperação do Nordeste”. Vários discursos de deputados, vereadores e intelectuais reforçaram o movimento, porém as medidas concretizadas continuavam ausentes. Também a Federação das Mulheres, sob a liderança de Jacira Menezes, promoveu em 26 de janeiro de 1952 um movimento contra a carestia e em defesa dos flagelados. Várias palestras foram realizadas em bairros pobres, mas a manifestação, que partira da Praça da Bandeira em direção ao Palácio da Luz, foi duramente reprimida pela polícia. Protestos em praça pública contra a miséria e a fome, sobretudo sob a liderança da esquerda, representaram atentado à ordem democrática estabelecida.⁷⁸

O reconhecimento da necessidade de atender aos flagelados e/ou os desabrigados pelas enchentes sempre permaneceu como tônica prioritária nos discursos políticos. Entretanto, a precariedade das medidas assistenciais não constituía uma real política social. Percebe-se, assim, a especificidade da ação governamental nessa questão no Nordeste, em virtude do confronto entre “possibilidades de contradições” do assistencialismo. Desse modo, “as políticas sociais nessas circunstâncias não se circunscrevem ao universo das correções habituais das crises cíclicas de desemprego, educação, saúde e moradia mas à própria existência das crises como expressão permanente da ordem social”.⁷⁹

77 Fortaleza, o *Democrata*, 2 abr. 1958, p. 1.

78 Fortaleza, o *Democrata*, 26 jan. 1952, p. 1; 21 fev. 1952, p. 1 e Contra o êxodo. O movimento de combate às secas. Fortaleza, o *Democrata*, 8 mar. 1952, p. 1.

79 BARREIRA, Irllys Alencar Firmo. Movimentos urbanos, Estado e Política Social: dinâmica da reprodução e do conflito. In: BRAGA, Elza Maria Franco e BARREIRA, I. A. F. (Coordenadores). *A política da escassez: lutas urbanas e programas sociais governamentais*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1991, p. 35.

4. A expansão citadina e os obstáculos ao bem-estar social

A tônica predominante dos serviços urbanos estribava-se na precariedade dos recursos e no atendimento prioritário aos bairros e usuários melhor situados na escala social. Nas empresas controladas pelo capital privado, a busca do lucro sobrepunha-se ao atendimento das reivindicações coletivas, como se constatava nas empresas dedicadas ao transporte urbano.

O precário sistema de iluminação pública e domiciliar representava uma barreira ao funcionamento da obsoleta indústria regional.

O saneamento básico apenas se expandia em áreas privilegiadas ou que contavam com o apoio do capital privado, deixando as áreas carentes abandonadas.

A escassez de recursos e os entraves burocráticos afetavam o sistema portuário, tanto em Fortaleza — onde era protelada a conclusão das obras de construção em andamento — quanto no Recife que, apesar de ser o principal polo exportador da região, permanecia com carência de inovações desejadas.

4.1. OS TRANSPORTES URBANOS

Tratar da temática dos serviços básicos no processo de urbanização é deparar-se com fatores que embargaram o atendimento regular das necessidades da população, agravando a situação existente acerca da realidade nordestina. O impacto delas é bem mais complexo, exatamente em função de uma economia em situação crítica e do crescimento explosivo da população pela migração campo-cidade. Mesmo atendendo apenas a um pequeno percentual da sociedade a maioria dos serviços básicos envolvia diretamente os

diferentes segmentos sociais. Desse modo, a implantação da infraestrutura urbana envolvia a população pobre, quer como usuária quer como força reivindicatória a pressionar as autoridades municipais e estaduais.

O funcionamento dos serviços urbanos, também envolvia a iniciativa privada como agente ou beneficiária de algumas atividades básicas, sempre a usufruir de um protecionismo concedido pelos agentes governamentais, em detrimento dos interesses coletivos.

No Recife desde 1841 funcionavam as chamadas diligências de dois andares, que se destinavam a Olinda, Apipucos, Caxangá e à Vila de Jaboatão. Somente em 1871 foi criada a “Pernambuco Street Railway”, que se comprometera a instalar uma linha dupla nas principais ruas da cidade para locomoção dos bondes de tração animal¹. Em Fortaleza, apesar de o contrato para assentamento dos trilhos destinados aos “carris de ferro urbanos”, puxados a burro datarem de 1875, os serviços foram iniciados em 1878, em virtude da seca de 1877, e só em 1888 a “Companhia Ferro Carril do Ceará” inaugurou as linhas da Estação, que partia da Assembleia Legislativa e ia até a estação de bondes, na Visconde do Rio Branco, e a do Matadouro Público, que partia da Assembleia Legislativa em direção a Praça São Sebastião². “Os Bondes de Burros” foram substituídos, no Recife, pelos bondes elétricos, implantados em 1914 pela “Pernambuco Tramways”. Na capital cearense, de acordo com o depoimento de um antigo funcionário da “Companhia de Bondes”, também conhecida como “Ceará Light”, Sr. João Vieira, “coisa bonita foi no dia da inauguração, no dia 25 de dezembro de 1923. Todos os bondes partiam da praça e todo mundo queria viajar. Quase houve briga nos trilhos. Era uma coisa louca. Pagava-se um tostão pela passagem e muitos, querendo ter preferência, ofereciam até um cruzado! No meio do povaréu, o presidente Franco Rabelo e as autoridades. Uma beleza, pode crer principalmente porque era dia feriado, de Natal. Teve gente que da missa mesmo ficou esperando até ser inaugurado o tráfego”³

1 Cf. CAVALCANTI, Vanildo bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Ed. Pernambuco, 1977, p. 297 e FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil*. Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1948, p. 4.

2 Cf. CASTRO, José Liberal de, Op. cit., p. 74 e NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1954, p. 162.

3 CAVALCANTI, Vanildo Bezerra, op. cit., p. 301 e Fortaleza, o *Povo*, 23 jul. 1949, p. 1.

Em princípios de 1945 se lamentava no Recife quem morasse distante e necessitasse fazer uso do bonde, pois seria taxado de “herói anonimo de todas as horas. Brinca com a vida e enfrenta a morte instante a instante, tem algo de equilibrista de circo a perdurar-se nos pingentes”. A lotação geralmente era constituída de operários, carteiros, comerciantes e funcionários públicos, que não podiam pagar a passagem de ônibus ou de uma auto-lotação. O incômodo de empurrões para o deslocamento do veículo motivava reclamações da população. Entretanto, a visão provinciana persistia, pois “o bonde pachorrentamente a arrastar-se... a fragor de uma divisão de tanks pesados a soltar faíscas, estouros e fumaças e a passar dois ou três minutos num poste. E muitas vezes comadres ainda conversam, trocam convites e gentilezas e ficam furiosas quando o condutor dá saída ao veículo”.⁴

Embora o Governo Federal tivesse permitido o aumento no preço das passagens, o serviço de bondes agravava-se e as reformas necessárias tornar-se-iam bastante onerosas. A importação de material, dificultada no decorrer da Segunda Guerra, complicava ainda mais a situação, levando a companhia a utilizar peças inadequadas, instaladas através de consertos provisórios. A improvisação tornara-se rotineira na Oficina de Santo Amaro e seriam necessários Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros), para concretizar as reformas pretendidas. Como a Usina Geral de Eletricidade do Recife encontrava-se com a sua capacidade máxima esgotada, as perspectivas de remodelação cada vez mais enfrentavam obstáculos crescentes. O serviço de bondes continuava explorado pela “Pernambuco Tramways and Power Company Limited”. Ainda em 1945, por decreto do Interventor Federal, foi aumentado o preço da passagem para Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) nos bondes de primeira classe, e Cr\$ 0,30 (trinta centavos), nos de segunda. A cada seis minutos, dois bondes circulavam no perímetro compreendido pelos bairros de Boa Vista, Santo Antonio e do Recife. A própria Companhia reconhecia a deficiência do serviço prestado, mas defendia-se, afirmando

Segundo Sebastião Rogério de Barros da Ponte, “os bondes significaram um novo e importante espaço de sociabilidade; em livros, jornais e revistas não é raro encontrar-se referências e conversas e acontecimentos advindos de seus bancos. Foram, como as ferrovias, objetivadas como signo de modernidade”; - *Remodelação urbana de Fortaleza na virada do século* - Fortaleza: NUDOC/UFC, 1990, p. 9.

4 Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 jan. 1945, p. 3.

que as irregularidades não poderiam ser normalizadas, devido à dificuldade de aquisição e transporte do material. Por isso, havia carros parados nos depósitos de Santo Amaro, Fernandes Vieira e João Alfredo, restando um reduzido número de bondes em circulação. Desde 1943, encomendara-se material aos Estados Unidos e seria necessária a reconstrução de 25 quilômetros de trilhos e consertos em mais de 42. Recomendava-se a aquisição de 20 carros motores novos, dois por mês, além da reconstrução e reparos nos bondes mais antigos. Entretanto, a compra dependeria do preço a ser enviado pelos fornecedores americanos. No geral os bondes trafegavam superlotados em linhas deficientes e grande parte deles nem cortinas possuíam.⁵

Em 1948, Recife dispunha apenas de 29 bondes e os 230 ônibus que circulavam na cidade tinham preços considerados extorsivos. Desde 1911 o serviço de bondes estava em poder da “Tramways Light and Power”, sucursal do grupo de energia “Electric Bond and Share”, denominado pelos americanos de “Empresas Elétricas Brasileiras”, com 26 companhias no País. Comprara o contrato de exploração da “Dodsworth”, que o povo chamava “dois de ouro”, na administração Dantas Barreto. O governador impusera certas condições para o contrato ser firmado, como a instalação de bondes para Prazeres, em Jaboatão, e Camaragibe, em São Lourenço, além de linhas duplas e a construção de abrigos para passageiros. Os ingleses, que exploraram o serviço até 1932, pouco concretizaram. No início da Segunda Guerra Mundial, a “Tramways” decidiu extinguir o serviço de bondes, pois ele lhe trazia prejuízos, desejando continuar somente com o fornecimento de energia, telefone e gás. Começou a não mudar as linhas estragadas, retirando carros de circulação e não os consertando⁶.

Desde 1947, fora aprovado na Assembleia Legislativa do Estado o projeto que dera prazo de um ano para a encampação da “Tramways”, que poucas condições tinha de cumprir o contrato estabelecido. Os jornais de esquerda vibraram com a encampação “dessa companhia estrangeira colonizadora”. Bairros como Várzea, Dois Irmãos, Apipucos e Monteiro dependiam dos bondes “lentos, superlotados e raros”. As chamadas “correções” também

5 Recife, *Diário de Pernambuco*, 7 jun. 1945, p. 2; 13 jul. 1945, p. 3; 31 jul. 1945, p. 3; 25 out. 1945, p. 3; 8 nov. 1945, p. 5 e 17 fev. 1946, p. 4.

6 Recife, a *Luta*, 22 mar. 1948, p. 1.

atendiam esses bairros, na época conhecidos como arrabaldes. O deslocamento a tais bairros agravava-se mais ainda durante o inverno⁷. A empresa retirara de circulação 20 dos seus 55 bondes e demitira 600 dos 2800 empregados. Em janeiro de 1948 apenas 29 bondes circulavam na cidade e diariamente iam sendo retirados 2 ou mais veículos, decaindo o total para 16. Mesmo os carros de bagagens, que circulavam diariamente, passaram a ser semanais.

O serviço de ônibus, que era considerado muito caro, comparado ao dos bondes, passou a atender a população apesar das deficiências. Tornara-se comum o tráfego de carros estragados em diversas linhas sem freios, com bancos quebrados e furados no Pina, em Boa Viagem e na Vila dos Sargentos.⁸

Na linha de Boa Viagem “faz pena ver os motoneiros e os condutores dos raros bondes que ainda circulam, atarefados, em retirar areia da linha”. Em agosto de 1948 foram extintas as linhas de bondes de Boa Viagem, Pina, Tegipió, sendo também retirado o tráfego nos bairros centrais. A “Tramways” ainda propusera aumentar as passagens, assumindo o compromisso de substituir os bondes por ônibus elétricos, dentro de um prazo de 5 anos, prometendo aumentar para 35 o número de veículos, além de 15 reboques.

O Governador Barbosa Lima Sobrinho manifestava-se contrário a extinção do serviço de bondes, pois as pessoas que os utilizavam pagavam apenas Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos), enquanto as taxas de ônibus saíam no valor de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro) a Cr\$ 1,20 (um cruzeiro e vinte centavos). Fora adiada a solução definitiva ao problema, para que a empresa melhorasse o suprimento de eletricidade às fábricas do Recife, que se viam prejudicadas com a deficiência contínua do serviço prestado. Se a empresa importasse os ônibus elétricos, forçosamente deveria subir os preços das passagens e o dilema persistiria. Nessa passividade governamental em cobrar da empresa uma resposta concreta se confirma a costumeira displicência no trato da

7 Recife, *Diário de Pernambuco*, 16 mar. 1947, p. 4 e *Folha do Povo*, 14 jun. 1947, p. 1 e 2.

8 Recife, *Folha do Povo*, 2 out. 1947, p. 1 e 29 jan. 1948, p. 1 e *Diário de Pernambuco*, 3 mar. 1948, p. 4; a *Luta*, 8 jun. 1948, p. 1. Em 1945 a companhia de bondes possuía uma frota de 258 bondes, dos quais 165, eram carros-motores, 32 carros bagageiros. EM 1948, quatro anos após iniciado o plano de entrega do serviço ao governo, eram 30 carros, inclusive 9 reboques que circulavam e os de bagagens foram reduzidos a apenas 1. Dos 300 operários da Oficina de Santo Amaro, restavam 100. Cf. Recife, a *Luta*, 21 jul. 1948, p. 1.

coisa pública, mesmo numa área prioritária. Em 1949, o *Diário de Pernambuco* comemorava a gradativa retirada dos bondes do centro da cidade, pois “diminuiu a barulheira de todo aquele arsenal de ferro velho, facilitou-se o tráfego, poupou-se ao recifense o espetáculo humilhante de um serviço, que não encontra similar em parte nenhuma pela sua imprestabilidade. E ao mesmo tempo consideramos essa retirada como uma etapa da vida do Recife, na rota do veículo motorizado”.⁹

A “Tramways” suprimiu, em 1949, as linhas da Várzea e da Torre-Madalenha. Também a população do Zumbi, Cordeiro e Iputinga se sentia prejudicada pois se via obrigada a pagar um preço mais caro nos ônibus. No início da década de cinquenta os últimos bondes ainda transitavam, e a população pobre passou a reivindicar um transporte a preço mais acessível.¹⁰

Na capital cearense a situação dos transportes urbanos era considerada deplorável em meados da década de 1940. Poucos bondes circulavam, a maioria imprestável e os ônibus não cobriam a carência registrada, tornando-se rotineira a espera em longas filas. Os terminais não possuíam abrigo de proteção e a demora na saída dos bondes chegava a 30 minutos ou mais, como na linha da Praia de Iracema, onde só “de 40 em 40 minutos aparecia um bonde se arrastando nos trilhos”. O mesmo ocorria em outras linhas, como a de Jacarecanga. O problema atingia sobretudo os empregados em estabelecimentos comerciais e repartições públicas, que se preocupavam com atrasos. A “Light” obtivera um aumento nos preços das passagens e o serviço continuaria deficiente. Apenas 20 bondes trafegavam na Capital de mais de 250.000 habitantes. Havia 35 bondes recolhidos às oficinas, necessitando de reparos. Mesmo com os ônibus em número restrito, as autolotações não supriam a situação, pois os operários e pequenos funcionários não podiam pagar passagens mais elevadas, ao preço de Cr\$ 2,00 (dois cruzeiros). A Aldeota, um dos bairros mais populosos, só dispunha de 1 bonde e 2 ônibus.¹¹

Em 1947, duas caldeiras da “Light” ameaçaram explodir e como a energia elétrica devia ser racionada, o serviço de bondes teve que ser suspen-

9 Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 ago. 1948, p. 4 e a *Luta*, 24 ago. 1948, p. 1; Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 set. 1948, p. 1 e 5 mar. 1949, p. 4.

10 Recife, *Folha do Povo*, 24 jun. 1949, p. 1, Recife: *Diário de Pernambuco*, 12 mar. 1950, p. 1.

11 Fortaleza, o *Povo*, 8 nov. 1945, p. 3; 15 mar. 1946, p. 6 e o *Democrata*, 9 jul. 1946, p. 8.

so. A zona central da cidade também foi atingida pelo racionamento. Os donos de casas de lanches, conhecidas como “cafês”, reclamavam por não poderem mais servir, no linguajar tipicamente cearense, “as bananadas, as abacatadas” ou mesmo as saladas de frutas geladas. Nas casas comerciais que vendiam material elétrico, como a “Casa Victor” e “Centro Elétrico”, as lanternas passaram a ter grande saída e igualmente as lâmpadas e querosene. Os funcionários da “Light”, como motorneiros, condutores e fiscais, recebiam apenas metade dos salários, que variavam entre Cr\$ 8,00 (oito cruzeiros) e Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros). Para um funcionário, “oito cruzeiros não dá nem para o leite dos meninos”. Com a deficiência nos transportes urbanos, aumentaram os fregueses das chamadas “vaquinhas de automóvel”, ou seja, corridas de táxi divididas entre quatro ou cinco passageiros que podiam arcar com as despesas, geralmente nos pontos de estabelecimento dos bondes.¹²

De acordo com declarações do interventor da empresa “Ceará Light”, em julho de 1947, só em um mês a situação poderia ser normalizada e os bondes não mais voltariam a circular. O Presidente da República acatara o parecer do Conselho Nacional de Energia que aconselhava a encampação das empresas de luz e força do Ceará, Pará e Amazonas. A encampação ocorreria por conta dos 10% dos saldos, que estavam congelados em Londres, sugerindo-se que o Estado se apropriasse da empresa, através da aplicação de 4% da receita da União destinada às obras contra as secas. Como se vê, desde essa época havia a mobilidade, pouco recomendável na região, dos fundos disponíveis ao combate às tradicionais estiagens. Haviam sido encomendados dois motores Diesel para a instalação de usinas de luz na cidade. A entrega, pela Companhia britânica, do serviço estava prevista para um prazo de 10 meses. Até então seriam usadas caldeira que haviam sido adaptadas à queima de óleo. Com a substituição da lenha como combustível, estimava-se que o preço da energia fosse diminuído.¹³

Ainda em 1948, a Prefeitura de Fortaleza determinou a retirada dos trilhos de bondes das ruas, tendo sido iniciado o serviço pela linha José Bonifácio. Os bondes tinham sido considerados como símbolo do desen-

12 Fortaleza, *Correio do Ceará*, 13 mai. 1947, p. 6 e 19 mai. 1947, p. 8.

13 Fortaleza, *Correio do Ceará*, 29 jul. 1947, p. 6.

volvimento urbano. Até cidades interioranas, em diversos pontos do país, orgulhavam-se de possuir bondes puxados a burros. Mesmo no interior do Ceará, em Quixadá, houve a exploração temporária desse primitivo serviço.

A retirada dos trilhos provocou diversos comentários saudosistas sobre a extinção do velho sistema de transporte. Transcorreram 35 anos de permanência dos bondes. Na opinião de um jornalista, “a merencórea vista da demolição dos velhos trilhos, em que as rodas perras e bambas dos bondes tiravam angustiados gemidos, alta noite, numa cantinela comprida que se integrava bucolicamente para melopéia das noites de Fortaleza, trouxe... uma difusa e injustificável saudade... eles tinham o seu papel na composição da paisagem urbana... Fortaleza teve bondes e bondes eram progresso”. Tinham sido inaugurados, em 1912, com trinta veículos em circulação. Com 35 anos de atividade e o crescimento da cidade, o número de bondes não chegou a ser duplicado. Havia 53, mas nem metade estava em condições de tráfego normal. A paralisação dos bondes provocou uma série de reclamações: “Em toda parte há inconformados, e a demagogia também entrou em cena, sempre alerta que está, de forma que os bondes da noite para o dia, assumiram importância capital, ocupando os comentários cotidianos”. Mas pouco a pouco diminuiu o entusiasmo pelos velhos bondes e começou a ser incrementada a chamada “indústria do transporte autoviário”. A promessa passara a ser a instalação de ônibus novos. Embora fossem mais lentos do que os ônibus, as pessoas consideravam “mais sério e mais seguro andar de bonde”. Só havia problemas quando “a lança escapava do fio, relâmpagos de circuito de alta tensão clareavam semblantes assombrados, ou então a caixa de comando explodia em fumaceiro insuportável e perigoso que assombravam a lotação”. Mesmo assim, Fortaleza nada perdeu de sua movimentação, nem decresceu em decorrência da extinção do serviço de bondes. Apenas persistiu a recordação para alguns saudosistas do meio de transporte extinto em 19 de maio de 1947.¹⁴

Com a gradativa introdução dos ônibus no Recife a “Empresa Pernambuco Autoviária Ltda” tentou manter o monopólio dos transportes urbanos.

14 Fortaleza, *o Povo*, 8 nov. 1948, p. 1 e 7 jan. 1949, p. 1 e 5. Na década de 30, “a grande distração era passear nos bondes: a linha [do Alagadiço, atual São Gerardo] dividia-se em três sessões...” Fortaleza, *O Povo/Especial Alagadiço: Sensações, cores e vidas*. 24, out. 1992 p. 6 - Depoimento de Paulo Cabral de Araújo, ex-prefeito de Fortaleza.

Desde o período da Segunda Guerra, em razão das deficiências do serviço de bondes, quando Agamenon Magalhães assumira a Interventoria em Pernambuco, fora concedido o privilégio de exploração dos transportes urbanos à “Pernambuco Autoviária”. O intuito do governo consistia em dar agilidade ao setor, mas o monopólio obtido, apesar de atender a diversos bairros, agravou o crescente fluxo de transporte. Alguns bairros menos favorecidos, como o Bongi, contaram com a iniciativa do proprietário da empresa “São Cristovão”, que residia no bairro, mas a prefeitura proibiu a circulação de seus ônibus, amparando-se na salvaguarda da propriedade dispensada à “Autoviária”.¹⁵

Embora fosse considerada a principal exploradora desse setor, desde o princípio a carência no atendimento a diversas linhas se fez sentir, mesmo com a prometida solução de importação de ônibus dos Estados Unidos. Uma das primeiras a tentar quebrar o monopólio da “Autoviária” foi a “Auto-Viação-Progresso”, que explorava a linha que seguia até Piedade, bairro do vizinho Jaboatão, que iria ser integrada ao Grande Recife. Seu objetivo inicial era o atendimento das forças americanas, sediadas no bairro durante a Segunda Guerra. Na verdade, a “Progresso” também explorava a linha de Boa Viagem, incluída no seu percurso, embora tivesse iniciado suas atividades no bairro antes da concessão à “Pernambuco Autoviária Ltda”. Entretanto, em face da concessão protecionista do Estado, ela só podia explorar o atendimento nas ruas não servidas por outra companhia.¹⁶

Também nas linhas de Remédios e Tegipió, a “Pernambuco Autoviária” tinha garantido o privilégio de circulação. Outras empresas que haviam iniciado o esforço de usufruir o percurso dessas linhas se viram ameaçadas de suspensão. Aquela empresa encaminhara ao prefeito um requerimento, solicitando a proibição de diversas linhas, que atendiam sobretudo aos bairros distantes, onde trafegavam as lotações mais simples, denominadas “correições” ou “auto-populares”. Água Fria e Peixinhos eram bairros atendidos por tais transportes, a sofrer constantes pressões na exploração pretendida. É bem verdade que a “Pernambuco Autoviária” não conseguiu extinguir os

15 Recife, *Jornal do Commercio*, 18 ago. 1947, p. 1. A Autoviária possuía 63 carros, enquanto o total do transporte coletivo que atendia a cidade chegava a 240. Recife, *Diário de Pernambuco*, 16 mar. 1947, p. 4 e *Folha do Povo*, 14 jun. 1947, p. 1 e 2.

16 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 mai. 1946, p. 5 e 14 mai. 1946, p. 2.

concorrentes que proliferaram, mas o usufruto das principais linhas lhe fora assegurado.¹⁷

O prefeito encaminhou o pedido de monopólio dos serviços de transporte, apresentado pela “Autoviária”, ao governador que, por sua vez, o despachou à Assembleia Legislativa. O Sindicato de Transportes de Passageiros de Pernambuco e das Empresas de Transporte em Auto-ônibus passou a pressionar o governo acerca da validade da concessão utilizada pela “Pernambuco Autoviária Ltda”. A insistência da empresa na manutenção de sua exclusividade recaía sobretudo nas linhas de Tegipió e Estrada dos Remédios. Desde 1944, fora submetido à aprovação do Governo Federal um projeto autorizando o interventor de Pernambuco a contratar a execução do serviço de transporte de passageiros em auto-ônibus nas zonas urbanas e suburbana do Recife. Conforme o parecer do Ministro da Justiça, a competência de concessão cabia ao município. Por isso, o processo deveria voltar ao prefeito para que a exploração dos transportes fosse baseada na concorrência.

O Governador Otavio Correia determinou que as “beliscadas” e “auto-populares” continuassem circulando na cidade, e, o povo de Casa Forte, Monteiro e Bongi continuou reivindicando transporte urbano mais adequado. Enquanto isso, a “Autoviária” fazia propaganda da aquisição de novos carros, o que nem sempre era acompanhado por outras concorrentes.¹⁸

Insistiu-se na anulação do privilégio de 20 anos, concedido à “Autoviária” desde 1944, mesmo ficando assegurado o privilégio de explorar, com exclusividade, as linhas de Espinheiro, Torre-Madalena, Prado, Casa Forte, Casa Amarela, Tamarineira, Iputinga e Largo da Paz, que estavam sob seu domínio.¹⁹

Entre as empresas que concorriam com a “Autoviária” destacavam-se “São Cristovão”, “Santo Antão” e, sobretudo, a “Progresso”, que vinha em segundo lugar entre as companhias de transporte, explorando as linhas de

17 Recife, *Jornal do Povo*, 25 ago. 1947, p. 1 e 18 ago. 1947, p. 4.

18 Recife, *Jornal do Povo*, 1 set. 1947, p. 1; as sete empresas concorrentes, destacando-se a “São Cristovão”, alegavam que a Constituição Federal de 1946 estabelecia no parágrafo 38 do artigo 141 o direito a qualquer cidadão para solicitar a anulação dos atos lesivos ao patrimônio da União e dos municípios. Cf. Recife, *Jornal do Povo*, set. 1947, p. 1 e 5 e 8 set. 1947, p. 1 e 4.

19 Projeto do deputado José Leite Filho in Recife, *Jornal do Povo*, 15 set. 1947, p. 2.

Água Fria e Boa Viagem. A “Santa Teresinha”, que servia Tegipió, começara a explorar a linha com um único carro e, em 1947, possuía nove. Em Beberibe, na rua que o povo chama “linha do Tiro”, que partia da Praça da Convenção até a Ladeira do Boi, em Casa Amarela, moravam inúmeras famílias pobres que não eram atendidas por transporte urbano, por causa da péssima estrada. Um proprietário de “beliscada” chegou a experimentar a abertura da linhas, mas não teve condições de permanecer. Por ocasião do inverno, as águas abriam profundos rasgos nas ruas e as casas mais baixas eram atingidas²⁰ e quando o rio Beberibe transbordava atingia parte das moradias.

A Câmara Municipal aprovou, em 1948, a lei dos transportes, que extinguiu o monopólio da “Autoviária”, permitindo a concessão do serviço a outros concorrentes. Entretanto, continuava assegurada a exploração das linhas em seu poder.

Apesar das concessionárias serem obrigadas a manter um serviço de ônibus de segunda classe, adaptados ao transporte de pequenas bagagens em quaisquer linhas que explorassem, a proporção de 1 para 4 carros de primeira classe, as reclamações dos usuários tornavam-se frequentes, o que fazia recordar o serviço de bondes.

A regulamentação do serviço de transporte trouxe benefício aos estudantes, proporcionando-lhes o abatimento de 50% nas passagens, o que levou a principal empresa da cidade a protestar.²¹

Apesar da aprovação da lei que extinguiu o monopólio da “Autoviária”, poucas medidas propiciaram melhoria no atendimento ao transporte da população. Às vezes apenas 50% dos carros das empresas ficavam em circulação. Muitos bairros continuaram sem transporte, pois havia grande número de veículos sem condições de trafegar e por não ter sido devidamente regulamentado o serviço de transporte, como o caso de Santo Amaro, por exemplo, que figurava como uma das localidades carentes. Qualquer inovação implantada era alardeada através dos jornais. Em meados de 1948, a “Pernambuco Autoviária” anunciava a chegada de 10 ônibus “White Super Power”, considerados a última palavra em transporte coletivo, cada um com

20 Recife, *Jornal do Povo*, 8 set. 1947, p. 1 e 4 e *A Luta*, 30 jul. 1948, p. 1.

21 Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 set. 1948, p. 1; Recife, *O Popular*, 1 out. 1948, p. 1 e Lei municipal n. 171, de 9 out. 1948.

capacidade para 44 passageiros sentados. Dispunha ainda de aparelhos de rádio-comunicação, permitindo entrar em contato imediato com a superintendência da empresa, o que na época constituía um grande avanço.²²

Apesar das inovações anunciadas os transportes rodavam superlotados no Recife e, com muita frequência, carros ficavam parados nas ruas por defeitos de mecânica. Outros ônibus que viessem depois tinham de acomodar os passageiros que haviam ficado no meio do percurso. Até aos domingos, “quando a população se dirige para as praias, é uma cousa alucinante apanhar a condução”.²³

Mesmo com a manutenção de algumas linhas consideradas prioritárias, o serviço apresentava-se carente e, em junho de 1953, a Prefeitura do Recife foi autorizada pela Câmara Municipal a encampar a “Pernambuco Autoviária”, devendo o município pagar Cr\$ 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros), de acordo com o valor do contrato, celebrado em 15 de julho de 1944. As linhas em seu poder passavam a ser exploradas por outras empresas pelo prazo de dez anos. Essa concessão não impedia o município de explorar o serviço de ônibus elétricos.²⁴

Impossibilitada de manter o antigo privilégio, a “Pernambuco Autoviária” começou a transferir algumas delas a outras empresas. A perda do privilégio se fez em troca de uma indenização, garantida pelo contrato de exclusividade assinado com o governo.²⁵

Apesar de se encontrar em fase final de atuação, a “Autoviária” procurou manter privilégios. Por ter recorrido ao Judiciário contra a concessão do abatimento de 50% aos estudantes, foi realizado por manifestantes secundaristas, um “quebra-quebra” no escritório da empresa. Até jornalistas foram

22 Recife, *A Luta*, 12 jun. 1948, p. 3; Recife Câmara Municipal - Ata da quarta reunião da terceira sessão extraordinária, em 20 jul. 1948, p. 2 e Recife, *Jornal do Commercio*, 4 jul. 1948, p. 7.

23 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 set. 1949, p. 4.

24 CMR - Lei n. 2210, de 9 jun. 1953.

25 Dentre as linhas em poder na “Autoviária”, a de preço mais elevado era a de Casa Amarela, no valor de Cr\$ 3.000.500,00, vindo em seguida a de Campo Grande e Peixinhos, calculada em Cr\$ 3.000.200,00 e a de preço mais baixo, Cr\$ 700.000,00, atendia os moradores de Monsenhor Fabrício. As outras linhas exploradas pela “Autoviária” eram de Macaxeira, Vasco da Gama, Nova Descoberta, Beberibe, Cajueiro, do Fundão, Água Fria, Campina do Barreto, Iputinga, Engenho do Meio. Recife, *Jornal do Commercio*, 6 nov. 1954, p. 3.

espancados na repressão policial registrada. O problema foi resolvido com a concessão do abatimento aos estudantes que portassem a respectiva carteira.²⁶

Em Fortaleza, em 1948, o jornal o *Nordeste* protestou contra a resolução que obrigava as empresas de ônibus a conceder gratuidade a pessoas idosas e meia passagem aos estudantes, pois iria “concorrer para prejudicar-lhes a eficiência”. A saída para os empresários consistia em batalhar pelo aumento no preço das passagens e a reação aos protestos manifestava-se de forma agressiva, como ocorreu em 18 de setembro de 1948, na Praça José de Alencar, sendo presas diversas pessoas, inclusive dois vereadores, Joaquim Alexandre Valentim e José Júlio Cavalcante, além de duas mulheres e outras três pessoas. O protesto na Câmara Municipal foi geral²⁷. O problema veio a tona novamente dois anos depois, em virtude da aprovação da lei municipal que, garantindo o abatimento de 50% aos estudantes, também autorizou o transporte gratuito de guardas e dos funcionários dos Correios em serviço. Os proprietários de ônibus paralisaram os transportes, pois só aceitavam o abatimento no valor de 30%. O prédio do *Liceu do Ceará* chegou a ser cercado pela Polícia, em razão das manifestações dos estudantes, que resistiam contra a decisão dos empresários²⁸. Em 1956, novamente os empresários tentaram abolir o abatimento concedido aos estudantes, mas a Câmara manteve os dispositivos legais que garantiam o direito adquirido²⁹.

No Recife continuava-se a apelar para a volta dos bondes como única condição de regularizar o setor de transporte. A situação agravava-se com a empresa “Autoviária” em liquidação. Os atingidos foram sobretudo os mora-

26 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 nov. 1954, p. 4 e 11 nov. 1954, p. 4. Lei 2210 e Recife, *Folha do Povo*, 22 set. 1954, p. 1 e CMR - Ata da quinta reunião da quarta sessão ordinária em 14 abr. 1954, p. 2.

27 Fortaleza, o *Nordeste*, 10 set. 1948, p. 3. O vereador Américo Barreira propôs um protesto formal na Câmara Municipal através de ofícios dirigidos ao Governador, ao Secretário de Polícia e ao Delegado de Ordem Política e Social, além de uma comunicação ao Comandante da 10a. Região Militar. Mesmo vereadores de direita se manifestaram contra, como o Prof. Denizard Macedo, ao afirmar: “não entro na raiz da questão, pois desejo expressar meu apoio a todos os protestos da Casa, na pessoa dos colegas que foram presos”. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadricentésima quinquagésima reunião ordinária, em 20 set. 1948, p. 1, 2 e 3.

28 CMF - Lei n. 184 de 13 mai. 1950 e Fortaleza, o *Democrata*, 26 mai. 1950, p. 1 e 6 jun. 1950, p. 8.

29 CMF - Lei n. 800, de 20 mai. 1954; ata da 59a s.o. do II per. leg. 1956, CMF, 16 out., p. 1 e 2.

dores dos bairros pobres ou mais distantes, como Casa Amarela. As lotações não constituíam solução ao povo em geral, pois os seus preços tornaram-se elevados para os que ganhavam pouco e a maioria dos 600.000 habitantes do Recife morava em mocambos, nos “morros” e “corgos”³⁰. A inoperância da “Autoviária” foi parar na Justiça, que deu um prazo de 48 horas para a empresa restabelecer o serviço de transporte na cidade, mesmo em condições precárias, sob pena de ter o seu contrato rescindido e quanto à concessão total ou parcial das linhas mantidas pela “Autoviária”, os processos referentes ao assunto deveriam passar pela Câmara Municipal.³¹

Em Fortaleza, apesar de não haver um monopólio inicial na exploração das linhas de ônibus, como ocorria no Recife, a deficiência de transporte urbano tornara-se comum às diferentes empresas envolvidas no setor. Desde a década de trinta funcionavam diversas linhas de ônibus, atendendo aos moradores da Praia de Iracema, Santos Dumont, São Gerardo, Joaquim Távora, Benfica, Fernandes Vieira, João Pessoa, Escola de Aprendizes Marinheiros e Parangaba. Como a maioria dos terminais se localizavam na Praça do Ferreira, foi estabelecido que ali só poderiam demorar o tempo necessário para o desembarque e embarque de passageiros.³²

De 1946 a 1949, o número de automóveis na capital cearense subiu em mais de 100% e a quantidade de ônibus ultrapassava os 300%. Todavia, esses dados não significaram um regular serviço prestado à população. O crescimento representava a substituição dos antigos bondes, mas efetuado de maneira carente, pois a maioria dos ônibus não estava em boas condições de funcionamento e diversos deles permaneciam muito tempo nos fins de linha, sem obedecer o horário regular. (Quadro 7)

Como o centro de convergência era a Praça do Ferreira, em 1948, os jornais e a emissora de Ceará Rádio Club – PRE 9 manifestaram-se contra a decisão do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha de transformar a Praça do Carmo em local de estacionamento dos ônibus. Reclamava-se que seria prejudicial “colocar os veículos de São Gerardo e outras linhas num logradouro distante vários quarteirões do centro comercial”. Na realidade, a distância

30 Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 fev. 1955, p. 4.

31 CMR - Lei 3306, de 13 jun. 1955 3 *Diário de Pernambuco*, 28 abr. 1955, p. 16.

32 Fortaleza, *o Povo*, 01 dez. 1931, p. 6.

Quadro 7: Veículos existentes em fortaleza: 1946 - 1949

Anos	Automóveis	Auto-ônibus	Camionetas	Outros	Total
1946	852	50	94	1.244	2.240
1947	731	37	93	627	1.488
1948	1.349	205	72	1.232	2.858
1949	1.737	228	50	1.833	3.848

Fonte: Fortaleza, *O Povo*, 11 jul. 1951, p. 3.

representava apenas quatro pequenos quarteirões que afastavam da Praça do Ferreira. Um dos motivos chave do protesto prendia-se ao fato de ali residirem diversas famílias que se sentiam prejudicadas com o barulho dos carros, inclusive nas missas diárias na Igreja do Carmo.³³

De modo semelhante ao registrado no Recife, os moradores dos bairros mais afastados sentiam-se mais prejudicados com a deficiência dos transportes urbanos. No Pirambu, os moradores sempre reclamavam dos atrasos contínuos dos ônibus e, em Messejana, as camionetas que prestavam atendimento dificilmente cumpriam o horário regular. O problema de horário normal se agravava sobretudo nas linhas que serviam a municípios vizinhos, como Caucaia e Maranguape³⁴. Nas linhas de Monte Castelo, São Gerardo e Coqueirinho sempre faltavam ônibus. A “Viação Brasil” chegou a retirar, temporariamente, de circulação os três ônibus que atendiam ao Pirambu, em virtude do calçamento estragado, que ia da Fábrica “José Pinto do Carmo” ao fim daquela linha. O serviço de calçamento do Pirambu e da Brasil Oiticica tinha sido mal feito, sofrendo danos em pouco tempo. Mesmo sendo estabelecida a comunicação com o centro, em novembro de 1950, moradores foram em comissão ao jornal *O Democrata* reclamar contra a deficiência dos transportes do Pirambu, que os forçava a espera de mais de uma hora.³⁵

Situação semelhante à do Pirambu era vivenciada pelos moradores da Parangaba, devido aos buracos em diversas ruas do bairro, tornando pre-

33 Fortaleza, o *Nordeste*, 16 jan. 1948, p. 6.

34 Fortaleza, o *Democrata*, 25 jan. 1948, p. 4 e Fortaleza. CMF. Ata da vigésima primeira sessão ordinária da CMF, em 27 jan. 148, p. 2.

35 Ata da quadricentésima vigésima quarta sessão ordinária da CMF, em 10 ago. 1949, p. 1 e 2; Fortaleza, o *Nordeste*, 29 dez. 1949, p. 7 e o *Democrata*, 2 jan. 1950, p. 6.

cário o atendimento aos seus moradores. Também no bairro do Campo de Aviação a população reclamava contra a retirada dos transportes que serviam a rua Djalma Petit. Os moradores do Km8 protestavam contra o descaso dos proprietários da “Empresa Tabajara”, pois alguns de seus ônibus andavam sem freios e gastavam 45 minutos para chegarem à Praça José de Alencar. Em outros bairros, como no Moura Brasil, os motoristas nem sempre obedeciam às paradas estabelecidas e, no Pici, os ônibus não cumpriam o horário estabelecido, pois só começavam a rodar às sete horas da manhã, prejudicando os que trabalhavam no centro da cidade. Além disso, os ônibus eram retirados de circulação antes das vinte e três horas.³⁶

Em virtude do mau funcionamento das linhas do Pan Americano, Pici e Jockey Club, foi solicitada a participação das camionetas na exploração dessas linhas, sempre prejudicadas pelas empresas que atendiam aqueles bairros.³⁷

Quando se anunciou a inauguração do primeiro abrigo de passageiros, nas filas de ônibus em Fortaleza, os comentários foram os mais variados possíveis. Levantara-se um galpão simples com colunas de madeira e coberto com folha de flandres. Entretanto, havia um certo lamento na entrega da obra à população, pois “se vai gastar, na festa de inauguração, mais dinheiro do que na construção”.³⁸

Além de os meios de transporte não atender aos reclamos da população, havia também as exigências dos poderes públicos, de forma esparsa. Como transitavam na cidade diversos carros em condições precárias, a Inspetoria do Trânsito passou a fiscalizar os transportes coletivos principalmente por ocasião do emplacamento. Em março de 1949, foram retirados de circulação duas camionetas, que atendiam parte da população da Aldeota. Alguns meses depois, 9 ônibus foram retirados dessa, pois pouca segurança eles ofereciam aos passageiros. A Empresa “Elery”, concessionária da linha Aldeota, uma das de maior circulação, tinha a maioria dos seus carros estra-

36 Fortaleza, o *Democrata*, 28 jan. 1950, p. 8; o nov. 1950, p. 6 e 21 nov. 1950, p. 6 e 23 nov. 1950, p. 8. Fortaleza. CMF. Ata da trigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 17 abr., p. 112.

37 Fortaleza. CMF. Ata da trigésima quarta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 13 set., p. 2.

38 Fortaleza, o *Nordeste*, 3 jan. 1949, p. 3.

gados, considerados calhambeques. Tratava-se do bairro elegante da cidade, por isso o jornal *O Povo* insistia: “bem que as famílias residentes naquele aristocrático bairro merecem melhor tratamento por parte do proprietário daquela empresa de transportes coletivos”. Como as exigências da Inspetoria do Trânsito enfrentavam barreiras ante a realidade, devida a falta de outro meio de transporte foi permitido que os velhos ônibus voltassem a circular, ou seja, quatro dos nove que haviam sido postos fora de circulação. Consequentemente, as críticas contra a empresa aumentaram, pois os ônibus viajavam sempre com excesso de passageiros, o que se tornara comum em outros bairros da cidade.³⁹

Na primeira metade da década de cinquenta, quando, no Recife, a “Autoviária” perdia o monopólio dos transportes, em Fortaleza as camionetas e ônibus continuavam mal conservados, sem conforto em sua maioria, com bancos rasgados, molas gastas, e só partiam do centro quando completavam a lotação. As medidas fiscalizadoras do governo continuaram prejudicando os usuários, pois proibira-se o serviço de autolotação nas proximidades das paradas de ônibus.⁴⁰

Apesar de, em 1946, ter sido anunciado o aumento do número de ônibus no Recife, para o Pina e Boa Viagem, os passageiros tinham de aguardar uma média de 40 minutos até que o transporte chegasse. No centro, sobretudo às dezessete horas, as filas dobravam nos terminais. Relembra-se o tempo em que os moradores de Boa Viagem conheciam os companheiros diários de viagens e o próprio motorista atrasava a partida à espera de algum retardatário conhecido. Para as pessoas de melhores recursos, a saída era a aquisição de automóveis, especialmente os carros pequenos, como os de origem inglesa, considerados econômicos e leves, apelidados de “carro baby”. Os modelos preferidos eram o Austin e o Vauxhall. Os carros americanos, em geral mais sofisticados e com maior espaço, tornavam-se mais caros. Parte dos moradores daqueles bairros e também de Piedade lamentavam a falta

39 Fortaleza, *o Povo*, 7 mar. 1949, p. 1 e *Unitário*, 11 mar. 1949, p. 5; 16 set. 1949, p. 1 e Fortaleza. CMF. Ata da quadricentésima nonagésima sexta reunião ordinária, em 12 nov. 1949, p. 1 e 2; Fortaleza Câmara Municipal - Ata da quinquagésima terceira sessão ordinária, em 22 nov. 1949, p. 1 e 2.

40 Fortaleza, *o Povo*, 16 jul. 1952, p. 3 e Fortaleza Câmara Municipal ata da décima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952, em 21 ago., p. 2.

que sentiam de uma condução de segunda classe, pois nos ônibus não se permitia a condução de balaios e trouxas. Sobretudo no Pina e na Piedade residia muita gente pobre, que não podia tomar um carro que só transportava passageiros bem vestidos.⁴¹

A saída encontrada pela Prefeitura do Recife para amenizar o problema consistiu em conceder licença ao funcionamento das chamadas “sopas” ou “correções”, veículos de médio porte adaptados para atender ao público de vários bairros, sobretudo os mais pobres. As autoridades recomendavam que as beliscadas fossem melhoradas, a fim de se transformar em saída para amenizar o estorvo. Entretanto, das 151 que existiam, 90 realizaram as melhorias recomendadas, mas as 61 restantes permaneceram nas mesmas condições de desconforto e insegurança. E o governo permitira que continuassem a trafegar até que fosse encontrada uma resposta concreta pela Câmara Municipal. Havia sido dado um prazo aos proprietários das beliscadas para inovar o sistema de sua manutenção, o que não foi cumprido. Dizia-se que tal meio de transporte era pouco fiscalizado por pertencer ao povo e por isso continuaria prejudicando a população. Na verdade, as beliscadas eram caminhões velhos adaptados ao transporte urbano, sem nenhum conforto e segurança, por isso consideradas “um meio de suicídio”. Algumas delas foram retiradas de circulação, pois em 1948, um vereador solicitara ao prefeito que autorizasse o retorno das ao bairro Peixinhos. Às vezes a decisão de retirada das beliscadas partia do próprio proprietário, como aconteceu no “Corgo do Euclides”, em Casa Amarela, e no Bongí, onde os moradores sentiram-se prejudicados. O motivo prendia-se aos buracos existentes na estrada. As famílias do bairro e moradores nas proximidades, como Ladeira do Boi, Alto da Foice, “Corgo” do Bartolomeu tiveram de pagar mais caro a passagem nos ônibus de Casa Amarela, no valor de Crs 1,20 (um cruzeiro e vinte centavos), e ainda andavam algumas ruas a pé até chegarem a suas residências.⁴²

41 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 nov. 1946, p. 4; 22 mai. 1949, p. 4 e 20 jan. 1950, p. 4. Na linha do Prado, que era explorada pela Empresa São Cristovão, permitia-se aos operários viajarem com a roupa do trabalho e transportassem o material de trabalho. Cf. Recife, *a Luta*, 11 jul. 1948, p. 3.

42 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 dez. 1946, p. 4 e 20 marc. 1947, p. 4; Recife, *Jornal do Commercio*, 13 set. 1947, p. 2 e *Diário de Pernambuco*, 16 set. 1947, p. 4. CMR. Ata da segunda reunião da primeira sessão ordinária, em 16 fev. 1948, p. 7. Recife, *Folha do Povo*,

Em Fortaleza não foram utilizadas as beliscadas ou as correições, como no Recife. Os bairros mais pobres eram servidos por ônibus velhos e camionetas adaptadas ao transporte e alguns bairros, como Nova Floresta, só dispunha de um ônibus para atender os moradores.⁴³

Na reunião do Sindicato das Empresas de Transporte do Recife, em maio de 1949, foi previsto o colapso total no setor. Os empresários acusaram a prefeitura, isentando-se de responsabilidade e apontando o caso da “Pernambuco Autoviária”, desprestigiada pelo Poder Municipal, acusando-se o prefeito de perseguidor dos empresários de transporte. Entretanto, a responsabilidade era mútua, pois apesar dos atritos temporários entre autoridades e proprietários de ônibus, o apoio ou concessão de privilégios representava acordo, isentando os responsáveis de atendimento das necessidades urbanas de acordo com os interesses em jogo. No aumento das passagens, a solução recaía sobre os usuários, que tinham de se sujeitar às decisões tomadas, apesar dos protestos populares.⁴³

As queixas contra o serviço de transporte acentuaram-se: a direita via na situação reivindicatória estímulo à penetração comunista nos bairros pobres, “numa cidade de desajustados como esta, onde as deficiências de transportes mais existem” Reclamou-se na inexistência de bons terminais nos subúrbios, em Beberibe, Água Fria, Caxangá, Várzea e Dois irmãos que continuavam privados de um atendimento regular. As mudanças nos serviços públicos ocorreram sobretudo na região central do Recife e até Boa Viagem era considerado um bairro “tão entregue a si”. O jornal católico *A Tribuna* também criticava a situação, fugindo a sua tradicional posição de imparcialidade: “Exploração dos transportes em ônibus é um alto negócio, numa cidade onde os bondes desapareceram pela injustificável atitude dos poderes competentes, que, assim, agravaram sobremodo a situação da gente pobre”. O povo era obrigado a assumir as despesas com o aumento no preço das passagens, favorecendo para que “continuem os neocapitalistas a usufruir os seus regalos e os que são forçados a usar de seus veículos e apertar mais o cinturão... mais dois ou três pães, e a retirada de um dos filhos do colégio, o corte do aguado leite... isso quanto

16 mai. 1948, p. 1; Recife, a *Luta*, 11 jul. 1948, p. 3.

43 Fortaleza, *Notícias do Dia*, 22 jun. 1949, p. 8.

a chamada classe média, porque a outra, mais abaixo, a esses luxos nem alcança o pensamento”.⁴⁴

Segundo a Câmara Municipal do Recife, em 1951, havia um déficit de 206 ônibus, considerando o número dos que circularam no ano anterior, 628, ficando em disponibilidade 422, enquanto isso as lotações aumentaram, passando de 20 para 150. O decréscimo repentino dos ônibus disponíveis prendeu-se à dificuldade de importação de peças necessárias ao conserto. Tornou-se imprescindível a licença concedida pelo Banco do Brasil, o que agravou a importação, pois, os pedidos tinham sempre reduzido o seu atendimento em 20%. Além disso, havia a questão dos preços das passagens, que permaneceram os mesmos, de 1944 a 1951, situação diferente da registrada em Fortaleza. Por isso, o temor de um colapso iminente tornara-se comum nos pronunciamentos políticos ou nas manchetes dos jornais.⁴⁵

Em Fortaleza, as reclamações persistiam: os moradores do Monte Castelo, em 1951, reclamavam que a empresa “Salvador”, responsável pelo transporte do bairro, costumava desrespeitar o horário e o itinerário estabelecidos. Algumas linhas, como a destinada à Vila dos Industriários, só dispunham de ônibus até às 20h. Os moradores das proximidades do Matadouro Público também protestaram contra o precário funcionamento dos transportes. Os vereadores insistiam para que o Governador do Estado fizesse voltar ao município a responsabilidade pelos serviços de transporte coletivo⁴⁶. O tumulto constante registrava-se nas diversas filas de ônibus,

44 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 mai. 1950, p. 4 e 2 jul. 1950, p. 4; *Tribuna*, 15 jul. 1950, p. 8.

45 Quanto ao número de ônibus em circulação e ao total existente, baseamo-nos nos dados fornecidos pela CMR, por estar mais envolvida com a questão. Para o *Jornal do Comércio*, 24 abr. 1951, p. 8, em 1950 havia no Recife 680 ônibus matriculados e, em 1951, decaiu para 231, portanto 449 fora de circulação e só a Autoviária possuía 81 carros nas suas oficinas. Cf. CMR. Ata da décima sexta reunião da quarta sessão ordinária em 23 nov. 1951, p. 2 e 3. Sobre o serviço de taxis no Recife, a população não ficou satisfeita com a tabela estipulada pela Delegacia de Trânsito, pois estabelecia uma taxa de retorno, inexistente em outras cidades. Os motoristas estavam insatisfeitos com a promessa de adoção de taxímetros, pois achavam que os recifenses não se acostumariam com essa exigência. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 dez. 1950, p. 4.

46 Cf. pronunciamento dos Vereadores Luciano Magalhães e Lauro Brígido in Fortaleza Câmara Municipal. Ata da terceira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951 sessão ordinária da primeira sessão do primeiro período legislativo de 1951, em 21 mar. 1951, p. 48-49; ata da vigésima segunda sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 31 mar. 1951, p. 68 e ata da vigésima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951, em 5 abr. 1951, p. 83-84.

chegando a Câmara Municipal a solicitar ao Inspetor Estadual do Trânsito a indicação de guardas para um melhor controle, sobretudo nos locais de maior movimento. Protestava-se também contra as camionetas que faziam a linhas de Parangaba, que em grande parte circulavam bastante estragadas. Tornara-se corriqueira a ameaça de retirada de certos ônibus de circulação, sobretudo aqueles que serviam os bairros pobres, como São João do Tauape. No Pici e no Campo de Aviação reclamavam-se com insistência sobre a precariedade dos transportes e, e, localidades com a Vila São José, onde habitavam operários, os ônibus deixaram de circular.⁴⁷

As Vilas de Santo Antonio e São Raimundo também foram atingidas com a retirada dos ônibus de circulação. Os que iam ao Mucuripe só chegavam até o Cais do Porto, não atingindo o final do bairro. Crescia o número de automóveis na cidade, e também de pobres e mendigos, pois a maioria da população vivia em precárias condições. Calculava-se em 5.000 o número de veículos que trafegavam na cidade, que crescia sem avenidas planejadas e com um trânsito difícil para as condições da época. Quase 30 linhas de ônibus terminavam na Praça do Ferreira. Todas as que ali chegavam vinham pela Rua Floriano Peixoto⁴⁸. Os ônibus de Antonio Bezerra, que podiam fazer o percurso em 30 minutos, levavam uma hora e meia para chegar ao seu destino. Só havia três ônibus circulando. Alguns empresários estavam retirando veículos de circulação, sob a alegação de falta de peças, prejudicando o atendimento de diversos bairros. Mais de vinte veículos foram encontrados em quatro oficinas. Filas enormes nos terminais e a demora para os ônibus entrarem em circulação tornaram-se rotina. Havia empresas com média de cinco a sete ônibus fora de circulação. As camionetas, denominadas “auto-lotações”, consideradas transportes auxiliares passaram a ser prioritárias em alguns bairros. Oficialmente, poderiam existir uma ou mais linhas licenciadas apenas para as camionetas, dando-se preferência às de maior percurso. Os preços das passagens eram fixados, a princípio, pela

47 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da terceira sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1951, em 27 jul. 1951, p. 138; o *Democrata*, 5 out. 1951, p. 6; 31 out. 1951, p. 8 e 16 nov. 1951, p. 6.

48 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da sexagésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952, em 23 out. p. 2, ata da octagésima oitava sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952 da CMF, em 26 nov., p. 2; Fortaleza, o *Povo*, 9 jan. 1953, p. 8 e 6 fev. 1953, p. 3.

Câmara Municipal, que levava em consideração o percurso das linhas em quilômetros, o preço do litro de gasolina, dos pneus, das câmaras de ar e a soma das despesas diárias. Foi criada a Seção de Transportes Coletivos, subordinada à Secretaria de Serviços Urbanos, para fiscalizar a execução do regulamento dos serviços de transporte na cidade.⁴⁹

Continuava a reclamação do não cumprimento dos horários e da demora dos ônibus nos terminais. O Prefeito de Fortaleza nem sempre era considerado um aliado dos empresários, provavelmente devido às pressões populares. Para o Prefeito Paulo Cabral, “estamos vivendo uma época de contrastes, de incompreensões, de injustiças, tudo isto resultante da inquietação geral que se apoderou do povo, em todos os círculos e em todas as camadas sociais”. A deficiência dos serviços, associada a uma economia em crise explicavam a inquietação vivenciada. Pelo decreto de 29 de março de 1953 passou ao controle da prefeitura a situação dos transportes municipais: os preços passariam a partir de então a ser fixados por uma comissão presidida pelo Secretário dos Serviços Urbanos e integrada por representantes da Câmara Municipal, do Conselho e Inspetoria do Trânsito e do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros. Sempre o aumento do preço da gasolina e dos pneus era o propulsor do reajuste nas tabelas do transporte coletivo.⁵⁰

Desde o início de 1951 começaram a funcionar no centro de Fortaleza sinais luminosos de trânsito. A Inspetoria do Trânsito dispunha de poucos recursos, o que impossibilitava o uso de viaturas para fiscalização. Como prova do aumento do fluxo viário se reivindicava a adoção de mão única, em determinadas ruas como a Pedro Borges, Senador Alencar, São Paulo e Visconde Sabóia, por serem estreitas e de grande movimento. Na Pedro Pereira, Pedro I, Barão do Rio Branco e Senador Pompeu o sentido era único. O recurso usado para evitar o problema de congestionamento, tanto na Praça do Ferreira como em outras ruas centrais e nas transversais, com Floriano Peixoto e 24 de Maio era curioso: carros podiam estacionar do lado da sombra, alternando o local pela manhã e à tarde. A medida

49 Fortaleza, 25 set. 1953, p. 3; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da octagésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1953, em 20 nom., p. 209; o *Povo*, 21 nov. 1953, p. 1; CME, lei 743 de 23 nov. 1953.

50 Fortaleza, o *Povo*, 29 mar. 1954, p. 4.

era elogiada, pois “pelo menos não deixava esquentar assentos... numa terra de sol desalmado”. Na Praça do Ferreira, os ônibus circulavam para apanhar passageiros e os carros da praça estacionavam próximos ao fio de pedra das calçadas. Para facilitar o tráfego, as paradas de ônibus localizavam-se de 200 em 200 metros, no meio dos quarteirões, com sinalização. Em 1952 o Trânsito determinou que os ônibus não parassem na Praça do Ferreira em determinadas horas. Os vereadores manifestaram-se contra a parada do meio dos quarteirões e solicitaram ao Serviço de Trânsito o retorno às antigas paradas, embora metade deles votasse contra, pois nas esquinas ocasionava congestionamento. Alguns ônibus tinham terminal próximo ao Passeio Público e outros na Rua Sena Madureira. Os abrigos provisórios aos passageiros eram constituídos de “lona impermeabilizadora... estendida sobre canos de ferro como tampa de baú que resiste ao tempo e não sai pelos olhos da cara. É um chapéu de sol ou guarda chuva muito útil. Sobretudo para a pobreza que não anda de automóvel e não tem dinheiro sequer [sic] para uma parteira”. Cerca de 4000 veículos circulavam pelas ruas. Sem avenidas largas, o trânsito tornava-se cada dia mais denso. A Inspetoria do Trânsito tinha sérios problemas de insuficiência de recursos e a má remuneração dos seus guardas.⁵¹

Os ônibus do Recife continuaram a trafegar com problemas como o excesso de lotação, mais apertados do que “latas de sardinha”, bancos arrebentados e tetos gotejando. Até 1956, havia em alguns pontos do Recife os velhos bondes, em número bastante reduzido; apenas 15, bastante estragados, servindo a cerca de 20.000 usuários. Alguns bairros pobres, como a Linha do Tiro, eram servidos por três ônibus apenas, mesmo contando

51 Fortaleza, o *Povo*, 20 fev. 1951, p. 3; 23 out. 1951, p. 3; o *Nordeste*, 17 jan. 1953, p. 3; o *Povo*, 16 abr. 1952, p. 2 e 20 mai. 1952, p. 1; CMF. Ata da trigésima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1952, em 17 abr. 1952, p. 581. De acordo com a Inspetoria do Trânsito, os ônibus deveriam ser retirados da Praça do Ferreira para descongestionar a área central. Assim, os ônibus do Benfica, Montese, Vila União e Bom Futuro estacionavam na Barão do Rio Branco, entre a Pedro Pereira e o IAPC. Os ônibus de Jacarecanga, Vila São José, na Barão do Rio Branco, entre Liberato Barroso e Guilherme Rocha. Ônibus de São Gerardo, da Hospedaria, na rua Pedro Pereira, entre Floriano Peixoto e Major Facundo. Ônibus da Vila dos Industriários, da Legião e do Campo do Pio estacionavam na Pedro Pereira, entre a Senador Pompeu e a Barão do Rio Branco. Os de Antonio Bezerra, Padre Andrade e Amadeu Furtado, estacionavam na Praça do Carmo, ao lado da Major Facundo. No total eram 13 linhas de ônibus. Fortaleza, *Correio do Ceará*, 21 mar. 1956, p. 8.

com a atuação de duas empresas: a “Rodoviária Irmãos Gonçalves” e a “Auto Viação Lucas”.⁵²

Quando o Prefeito Pelópidas da Silveira decidiu instalar os ônibus elétricos na cidade, a princípio, a Câmara Municipal colocou algumas barreiras, pois na verdade ele não contava com o apoio da maioria dos vereadores. Em 1958 o plano de implantação dos ônibus elétricos também encontrou barreiras no Banco do Nordeste do Brasil, no qual se buscara financiamento, mas o Recife fora excluído da área do Polígono das Secas. Mesmo assim, o prefeito assinou duas portarias, referentes à importação dos primeiros ônibus elétricos⁵³. Em junho de 1959 chegaram os primeiros ônibus elétricos, que foram expostos à visitação pública. Cada um tinha capacidade para 100 passageiros. Ônibus elétricos, ruas sendo asfaltadas, como a Conde da Boa Vista, marcaram o final do mandato do Prefeito Pelópidas Silveira, apesar de terem chegado apenas 5 dos 65 ônibus elétricos importados dos Estados Unidos, os outros sendo aguardados para o final de 1959. Pretendia-se instalá-los para atender aos bairros de Tegipió, Casa Amarela, Peixinhos, pois constituíam os maiores aglomerados humanos da Capital e, no percurso, estavam diversos bairros, como São José, Cabanga, Afogados, Boa Vista, Espinheiro, Aflitos, Nova Descoberta, Vasco da Gama, Macaxeira, Pombal, Santo Amaro, Encruzilhada, Hipódromo, Campo Grande e Sítio Novo, e também a uma parte dos municípios vizinhos, como Olinda e Jaboatão.⁵⁴

52 Em 1940 havia 144 bondes rodando na cidade. Posteriormente caíram para 55 e gradativamente foram escasseando. Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 dez. 1955, p. 4 e 8 jan. 1956, p. 4; *Folha do Povo*, 28 jul. 1956, p. 4 e *Diário de Pernambuco*, 19 jun. 1956, p. 4.

53 Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 jun. 1956, p. 4. Inicialmente foram depositados no “The First City Bank of New York” Us\$ 197.063, 59, que correspondiam a Cr\$ 3.702.736, 80, equivalendo a 10% do contrato celebrado entre Prefeitura do Recife a “Marmen Henington Company Inc”. A segunda portaria dizia respeito a um empréstimo de Cr\$ 862.217,10 a fim de cobrir as despesas previstas, contratando com a “Ohio Brass”, Firma “Shenker” e “Barbosa e Cia”. Recife, *Folha do Povo*, 13 mar. 1958, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 5 mar. 1958, p. 4 e *Folha do Povo*, 23 mar. 1958, p. 1.

54 Os motores dos ônibus eram Westinghouse, de 140 cavalos de força. Recife, *Diário de Pernambuco*, 26 jul. 1959, p. 10; Recife, *Folha do Povo*, 8 ago. 1959, p. 3 e CMR. Ata da segunda reunião da segunda sessão extraordinária, em 15 jan. 1960, p. 3. Até 1962, o Estado deveria receber da “Tramways” todo o seu acervo, na realidade composto de sucata. O prefeito rejeitou a proposta, segundo a qual seria aumentada a frota de veículos com 50 ônibus novos, dentro de 60 dias, desde que a prefeitura desse o aumento nas passagens de Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos), alegando ser impraticável a tarifa vigente. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 set. 1959, p. 4 e 19 set. 1959, p. 11.

Os proprietários de ônibus de Fortaleza haviam assumido o compromisso, em 1956, de dotar seus carros de certo conforto, bem como aumentar o número de veículos disponíveis, mas o compromisso não foi cumprido. Os vereadores fizeram um apelo ao prefeito e ao Conselho Regional do Trânsito para reexaminar o aumento concedido aos transportes coletivos. Sugeriu-se que só entrasse em vigor quando os ônibus fossem totalmente reformados e que as linhas fossem liberadas, principalmente aquelas que não estivessem em condições de atender ao tráfego requerido. O Departamento Nacional da Estradas e Rodagens proibiu aos caminhões de transportar em suas carrocerias passageiros, inclusive nos bairros da cidade. A ideia de autolotações, bastante utilizada no Rio de Janeiro e em São Paulo, não pode ser concretizada em Fortaleza, pois era um sistema de transporte mais caro. O único bairro que dispunha de um transporte coletivo considerado regular era Parangaba, apesar de muitas das suas camionetas serem velhas. O desconforto e o precário atendimento aumentavam sobretudo em bairros como Carlito Pamplona, Pirambu e Vila Santa Maria, onde era comum verificar-se “filas... à espera de calhambeques descansados, que não ficaram de vir” (sic).⁵⁵

O deficit de transporte coletivo em Fortaleza decorria da exígua renovação dos ônibus, do crescimento populacional e, conseqüentemente, de um maior número de locais distantes a serem atendidos. As inovações se processavam em índices muito reduzidos, sendo alta a percentagem de ônibus com três ou mais anos de uso. Por isso, diariamente muitos permaneciam nas oficinas. Empresas sem capital receberam concessões de linhas, que não podiam ser atendidas de maneira satisfatória. O Departamento de Transportes responsável por tais concessões, apenas atuava precariamente⁵⁶. Em 1960, havia 403 veículos circulando em 87 linhas. A crise dos transportes continuou a agravar-se na cidade com a população calculada em 450.000 pessoas. 43 dos ônibus eram classificados como calhambeques e apenas 69 considerados de primeira classe, os chamados “gostões”, de carrocerias

55 CME. Ata da septuagésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 23 jun. p. 1 e 2 e ata da quadragésima oitava sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 1 out., p. 1. Em outubro de 1956 foi liberado pela Câmara o tráfego de camionetas na linha da Aldeota. CME. Ata da sexagésima quinta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 29 out. p. 2 e o *Povo*, 8 nov. 1956, p. 3.

56 Fortaleza, o *Povo*, 6 abr. 1960, p. 3.

amplas com capacidade para 35 passageiros. Os de segunda classe, do tipo médio, somavam 291, com acomodação para 32 passageiros. Havia 43 considerados de terceira classe, com motores e carrocerias bastante estragados.⁵⁷

As greves do pessoal envolvido com os transportes urbanos se manifestavam no Recife desde a época da “Pernambuco Tramways”. Em 1947, os chamados “transviários” saíram vitoriosos no julgamento do dissídio coletivo, obtendo aumento de Cr\$ 210,00 (duzentos e dez cruzeiros), nos salários. Mas, a quantia reivindicada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Carris Urbanos do Recife e de Olinda fora Cr\$ 420,00 (quatrocentos e vinte cruzeiros), como base do salário mensal. Aliás, a intervenção governamental naquela companhia fora iniciada quando ela se declarara impotente em majorar os salários de seus empregados em 25%, mesmo com um reajuste obtido nas passagens. Por ter sido empresa com muitos empregados, o que proporcionara maior força de organização do movimento sindical, os funcionários da “Pernambuco Tramways” desfrutavam de certas garantias, o que se tornavam difícil de conquistar por parte dos empregados das empresas particulares, muitas delas inclusive com poucos funcionários em atividade. Na “Autoviária”, os motoristas que arranhassem os ônibus se viam sujeitos a 15 dias de suspensão. Quando se registrou a primeira suspensão, em 1947, os colegas declararam-se em greve e sete motoristas foram demitidos⁵⁸. Em 1958, os motoristas das empresas locais conseguiram na Justiça aumento salarial, mas os empresários não o pagaram de imediato. Como reação, a diretoria do Sindicato dos Motoristas incentivou a greve por empresas, de forma alternada, até que fosse cumprida a determinação de aumento salarial no valor de 35%. No início do ano seguinte, o salário mínimo estipulado em Cr\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos cruzeiros), serviu de reforço aos empresários, que lutavam pelo aumento das tarifas para Cr\$ 5,00 (cinco cruzeiros). Todavia, as críticas divulgadas acusavam os proprietários de burlarem a fiscalização do Ministério do Trabalho, explorando a remuneração dos empregados e apresentando, um mapa de despesas fictícias. A empresa “Pedrosa” por

57 Fortaleza, 24 out. 1960, p. 1 e 2.

58 Recife, *Folha do Povo*, 19 jul. 1947, p. 1 e *Jornal do Commercio*, 20 jul. 1947, p. 14; *Jornal do Povo*, 29 set. 1947, p. 1 e 2.

exemplo, registrava salários de Cr\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos cruzeiros), nas carteiras profissionais, mas os funcionários recebiam na base de ordenados de 1958, ou seja, no valor de Cr\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos cruzeiros).⁵⁹

Em Fortaleza, em julho de 1948, os motoristas entraram em greve parcial. A ação da polícia reprimiu os grevistas e a Cavalaria foi usada para dispersar os manifestantes. Foram presos seis motoristas, entre eles um dos líderes do movimento, Rozendo Anselmo de Lima. O jornal *O Nordeste* repudiou o movimento, por atribuí-lo à infiltração do PCB: “a greve... fracassou totalmente, graças a compreensão dos guiadores cearenses, que não querem servir às manobras do bolchevismo traidor e ateu”. As condições de trabalho tornavam-se pesadas principalmente para os cobradores que trabalhavam 15 horas, inclusive aos domingos, das 5h30min às 23h30min. Na empresa “Severino” os motoristas ganhavam Cr\$ 20,00 (vinte cruzeiros), por dia, sendo sujeitos ao pagamento de uma taxa mensal de Cr\$ 18,00 (dezoito cruzeiros). Quando foi autorizado o aumento das passagens, em 1956, os proprietários de ônibus haviam assumido o compromisso de que os motoristas passariam a ganhar 15% de renda de cada veículo, e os trocadores 6%, mas nem sempre se cumpria o prometido. Apesar do trabalho estafante dos trocadores, o comportamento deles às vezes chocava os mais intransigentes, pois andavam “a chocalhar os níqueis na mão, de banco em banco. Essa prática reprovável causa uma estranheza às pessoas viajadas, aos visitantes, a quantos aqui chegavam, vindas de cidades civilizadas, e não é pra menos a triste impressão que recebem dessa descortesia, que já era tempo de ser corrigida”⁶⁰. A maioria dos motoristas ganhava 10% de comissão do arrecadado e quando um carro ia ao conserto, o motorista nada ganhava pelos dias parados. Cobrava-se Cr\$ 50,00 (cinquenta cruzeiros), por mola quebrada e às vezes cobrava-se até Cr\$ 150,00 (cento e cinquenta cruzeiros), como aconteceu com a Empresa “São Francisco”.⁶¹

59 Recife, *Diário de Pernambuco*, 28 out. 1958, p. 24 e *Diário de Pernambuco*, 5 abr. 1959, p. 8.

60 CMF. Ata da centésima quinquagésima quinta sessão ordinária, em 27 jul. 1948, p. 2 e 3; Fortaleza, o *Democrata*, 27 jul. 1948, p. 1 e 4 ago. 1948, p. 4 e o *Nordeste*, 27 jul. 1948, p. 5 e 28 jul. 1948, p. 1. CMF. Ata da quinquagésima sexta sessão Fortaleza, o *Povo*, 11 jul. 1950, p. 3.

61 Fortaleza, o *Democrata*, 7 jan. 1956, p. 8.

O grande impacto causado pelos transportes coletivos na vida da população prendia-se sobretudo aos contínuos reajustamentos nos preços das passagens, motivados pela elevação nas tarifas dos combustíveis, que não encontravam equivalência nos salários da maioria da população. Em 1951, no Recife, a elevação chegou a uma média de Cr\$ 1,20 (um cruzeiro e vinte centavos), a Cr\$ 1,00 (um cruzeiro) e a maior parte dos assalariados recebia abaixo de Cr\$ 1.000,00 (um mil cruzeiros). Gastava-se em torno de Cr\$ 150,00 (cento e cinquenta cruzeiros), com o mínimo de transporte necessário. Por isso, na década de cinquenta, persistiam os que preferiam os bondes aos “super-gostosões” da “Autoviária”, pois tornava-se “mais seguro e confortável, o passageiro pode ler durante a viagem, garante melhor o panorama”. Com poucos bondes e uma população crescente dificilmente tal compensação persistia, especialmente em bondes velhos e mal conservados. Em janeiro de 1952, a comissão nomeada pela Câmara dos Vereadores rejeitou a majoração no preço das passagens, pleiteada pelos empresários. Pretendia-se aumentar de Cr\$ 1,50 (um cruzeiro e cinquenta centavos), para Cr\$ 1,59 (um cruzeiro e cinquenta e nove centavos) e Cr\$ 1,80 (um cruzeiro e oitenta centavos). Os donos de empresas tentaram entrar em greve, mas a Secretaria de Segurança não permitiu. Alegavam os empresários que não podiam manter os preços anteriores em virtude do encarecimento no preço do material e acessório usados. No final do ano, foi iniciada a greve dos ônibus. A população do Recife de 520.000 habitantes dispunha apenas de uma frota que não chegava a 500 carros. A solução para os moradores era as auto-locações e micro-ônibus, em sua maioria dirigidos pelos próprios donos. Uma lei municipal, em meados do ano, autorizara a majoração de Cr\$ 0,30 (trinta centavos), condicionando-a à revisão dos contratos. Os motoristas, que ganhavam na base de Cr\$ 5,00 (cinco cruzeiros) por hora, entraram com um processo na Justiça do Trabalho e saíram vitoriosos, passando a receber Cr\$ 10,00 (dez cruzeiros)⁶². Em janeiro de 1957, os proprietários de ônibus decidiram entrar em greve, em virtude da demora da prefeitura em rever o preço das tarifas cobradas. O Prefeito Pelópidas Silveira encaminhou um ofício à Câmara Municipal, pedindo a liberação de verba de Cr\$

62 Recife, *Jornal do Commercio*, 20 mar. 1951, p. 2; Recife, *Folha do Povo*, 25 jan. 1952, p. 1; *Diário de Pernambuco*, 5 dez. 1952, p. 1.

100.000,00 (cem mil cruzeiros), para que carros da prefeitura fossem utilizados no transporte de passageiros, por motivo da paralisação dos ônibus. Apenas 40 ônibus circulavam na cidade e 120 veículos da Polícia Militar, do Exército, da Marinha e da Aeronáutica passaram a atender à população. A Prefeitura, que considerava a greve ilegal, só pretendia entrar em entendimento com os empresários, quando os ônibus voltassem a circular. A greve foi encerrada com o estabelecimento de uma tarifa de Cr\$ 3,00 (três cruzeiros), em caráter de emergência. O prefeito aumentou o preço da passagem em Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos), até que a Câmara deliberasse em definitivo. A greve durara 72 horas e o aumento pretendido pelos empresários era de Cr\$ 4,00 (quatro cruzeiros).⁶³

Em março de 1957, por solicitação do prefeito, a polícia prendeu, no Município de Vitória de Santo Antão, 17 ônibus vendidos pela empresa “Progresso”, que se destinavam a São Paulo. O preço por unidade chegava a Cr\$ 800.000,00 (oitocentos mil cruzeiros). O proprietário da empresa, João Tude de Melo atribuiu ao fracasso da greve dos empresários o motivo da transação. Contudo, após o prefeito analisar a questão, foi autorizada a venda daquele ônibus, considerando que não afetaria o atendimento urbano. Entretanto, houve um prejuízo aos usuários, pois só em Casa Amarela registrou-se uma redução de 50% dos veículos das linhas, que passou a ter apenas meia dúzia das chamadas “marinetes”, ou seja, camionetas. O mesmo problema se fez presente em Tegipió, Boa Viagem e Piedade⁶⁴. Dois anos depois, no intuito de obter aumento nas passagens, três empresas, responsáveis pelas linhas de Casa Amarela, Fundão e Campo Grande, queriam entrar em greve. Após reunião com o prefeito, insistiam em declarar, caso não obtivessem aumento, que estariam dispostos a entregar à Municipalidade a responsabilidade de suas empresas. Segundo um empresário, o prejuízo era de Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) por passagem, sendo necessário o preço de Cr\$ 4,50 (quatro cruzeiros e cinquenta centavos). Na averiguação dos gastos foi confirmado que nenhuma das empresas pagava o salário mínimo aos seus empregados. Em resposta, a partir de maio de 1959, embora em caráter

63 Recife, *Diário de Pernambuco*, 15 jan. 1957, p. 16; CMR. Ata da décima reunião da primeira sessão ordinária, em 16 jan. 1957, p. 3; Recife, *Jornal do Commercio*, 16 jan. 1957, p. 3 e 18 jan. 1957, p. 16.

64 Recife, *Jornal do Commercio*, 2 mar. 1957, p. 4 e *Diário de Pernambuco*, 10 mar. 1957, p. 4.

temporário, com o apoio do Governo do Estado, através da Secretaria de Segurança Pública, o prefeito decretou a intervenção municipal nas empresas de transporte urbano do Recife. Foi escolhida uma comissão de representantes classistas, para acompanhar junto à Comissão Técnica da Municipalidade o exame do memorial dos empresários, através do qual era solicitado o aumento compatível com as despesas de manutenção. Surgiu também uma campanha, a cargo da representação operária, contra o aumento pretendido, solicitando inclusive ao Governo Federal o rebaixamento no preço dos combustíveis, peças e acessórios.⁶⁵

Os donos das empresas desejavam passar a situação de permissionários a concessionários, pois os primeiros ficavam na dependência da prefeitura, que lhes poderia cassar a licença de exploração de qualquer linha. Alegavam, como medida de defesa, que não tinham segurança capaz de lhes motivar o aumento nas frotas das empresas⁶⁶. Apesar desses atritos com o Poder Executivo, que tinha suas bases partidárias nas forças de esquerda, os empresários só esporadicamente eram instigados pelas autoridades, pois a prefeitura não possuía condições de arcar com a totalidade dos serviços prestados pelas empresas de transporte.

Em Fortaleza, a resistência ao aumento das passagens, em 1949, apresentou-se de forma segura, conforme se contata nos pronunciamentos efetuados na Câmara Municipal. Além da radical reação de alguns vereadores, os jornais insistiam em apontar a crise econômica e a consequente subida, considerada assustadora, dos gêneros de primeira necessidade, além de outras utilidades básicas. O preço das passagens a ser estipulado dependia do tamanho do percurso das linhas de acordo com o estado dos carros em circulação. O Movimento de Defesa da Economia Popular organizou um protesto, contando com o apoio do jornal *O Povo* e de diferentes órgãos, como o setor estudantil, liderado pelo Centro Estudantil Cearense. Pretendia-se organizar uma comissão, representando diferentes categorias, visando a

65 Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 abr. 1959, p. 8 e *Diário de Pernambuco*, 1 mai. 1959, p. 4; 8 mai. 1959, p. 4. A comissão constituída compunha-se de 1 motorista, 1 bancário, 1 viajante, 1 trabalhador do açúcar e 1 funcionário público. Recife, *Diário de Pernambuco*, 16 mai. 1959, p. 18.

66 Recife, *Jornal do Commercio*, 4 jun. 1959, p. 3.

manter contatos com o governador. Diversas pessoas foram entrevistadas por aquele jornal, inclusive o presidente do popular “Banco da Opinião Pública”, situado na Praça do Ferreira, Coronel Carlos Miranda. Para ele: “isto é o maior absurdo já visto e pretendido por alguém. O aumento não deve ser correspondido. Raramente ando de ônibus. Moro na praça da Estação e todos os dias venho para o banco a pé. Mesmo assim, não posso concordar com um aumento” A União da Mocidade Alencarina organizou uma passeata de protesto, partindo a iniciativa da Juventude Universitária de Fortaleza. A Câmara Municipal nomeou dois representantes para se fazerem presentes à manifestação.⁶⁷

Quanto à constante pretensão de obter aumento no preço das passagens, em 1951 os proprietários de ônibus e os representantes da imprensa acordaram para designar uma comissão de contabilistas a fim de examinar as contas das empresas. A comissão, indicada pela União dos Contabilistas do Ceará, emitiu um parecer contra qualquer aumento, pois os lucros obtidos eram considerados compensatórios. Para o Sr. Nelson Dimas, Presidente da Comissão de Contabilistas, “os donos de empresas têm um lucro fabuloso. É quase inacreditável que os atuais ônibus, em sua maioria deficientes, proporcionem tão grandes vantagens aos seus proprietários”. Mesmo para uma empresa que explorava uma linha de clientela menor, o lucro obtido chegara a 70% do capital aplicado. A maior parte dos empresários não atendeu ao compromisso assumido, pois só quatro empresas apresentaram seus livros de contas à Comissão. Apesar de algumas registrarem um pequeno prejuízo, subitamente essa quantia era compensada por lucros posteriores. Apenas para confirmar tais lucros, observe-se que uma determinada empresa teve um aumento de despesas com os combustíveis e peças, no valor de Cr\$ 374.097,80 (trezentos e setenta e quatro mil, noventa e sete cruzeiros e oitenta centavos) e uma elevação da receita, no mesmo período, de Cr\$ 1.037.472,60 (um milhão, trinta e sete mil, quatrocentos e setenta e dois cruzeiros e sessenta centavos). Com o desgaste de veículos, a maioria das empresas possuíam ônibus há cinco anos em circulação comentando-se até a existência de um ônibus com uso superior a 12 anos. Os reparos custumei-

67 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da tricentésima segunda sessão ordinária em 8 jun. 1949, p. 1 e 2; o *Povo*, 8 jun. 1949, p. 1 e 9 jun. 1949, p. 2 e ata da tricentésima nonagésima segunda sessão ordinária em 21 jun. 1949, p. 1 e 2.

ramente feitos incluíam a substituição de motores e carrocerias. Por isso, o valor dos carros usados tornava o veículo superior ao preço de compra. O único ponto com que a comissão concordou relacionava-se a inúmeros passes gratuitos, chegando uma empresa a conceder 27.223 em apenas um mês. De acordo com informes da Inspetoria do Trânsito, havia em Fortaleza 22 empresas com 216 ônibus. No caso do pretendido aumento nas passagens, o nível dos salários na capital cearense era um dos mais baixos do país, inúmeros comerciários recebiam salários abaixo do índice estabelecido para o salário mínimo. Caso fosse aprovado o aumento nas passagens, muitos teriam de gastar quase a metade de suas remunerações somente para se deslocar ao local de trabalho.

Fortaleza não era a única capital a cobrar Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos), por uma passagem. Por ser um serviço de utilidade pública utilizado sobretudo pela classe média e por operários, e como gradativamente caía o nível de vida das classes mais pobres, até mesmo um aumento de 20% era considerado exorbitante. Por isso, a comissão se manifestara contra qualquer aumento. Sugeriu que a comissão de preços interferisse no tabelamento da gasolina, óleo, peças, pneus e que fossem diminuídas as taxas de impostos estaduais e municipais cobradas às empresas de transporte coletivo. Recomendou também uma revisão no número de passes gratuitos concedidos, para que fossem utilizados apenas por pessoas em serviço. E a obrigatoriedade da escrita regular nas empresas de ônibus, pois nem todas possuíam contadores à sua disposição. E caso persistisse a insistência em aumentar as passagens, restaria abolir o monopólio de exploração das linhas urbanas. E os que não pudessem obter lucros seriam encampados pelo Estado ou pelo Município de Fortaleza. As recomendações apresentadas não foram concretizadas e mais forte do que o atendimento às necessidades urbanas pesou o receio de aumento nos gastos públicos e, desse modo, continuou o acordo sempre desrespeitado.⁶⁸

O aumento no preço das passagens só foi aprovado em princípios de 1952. A reação popular se fez sentir através de manifestações públicas e os ônibus só puderam circular com o apoio da Polícia. À frente dos protestos destacavam-se principalmente os estudantes. A insatisfação maior decorria

68 Fortaleza, o *Povo*, 3 jan. 1951, p. 1 e 4 jan. 1951, p. 8.

da cobrança antecipada, antes que o aumento fosse divulgado através de portaria. Diversos passageiros, que se recusaram a pagar o aumento, foram colocados fora dos ônibus que, muitas vezes, eram depredados em diversos pontos da cidade. O comércio na Praça do Ferreira chegou a fechar suas portas e os ônibus foram retirados de circulação. A Rádio Patrulha dispersou os manifestantes a cassetetes.⁶⁹

No primeiro semestre de 1953, os empresários reivindicavam novo aumento. Os vereadores e o Conselho Regional do Trânsito manifestaram-se contrários à majoração lembrando a difícil situação econômica da população e as péssimas condições dos veículos em circulação, que não eram suficientes para atender aos usuários. Como reação, os empresários tentaram extinguir o abatimento concedido aos estudantes, chegando a haver paralisação temporária nos transportes. O Exército e a prefeitura colocaram carros à disposição do povo. O prefeito decretou a transferência para o município do controle dos serviços de transporte coletivos, mas diversos vereadores manifestaram-se contra, pois desejavam atribuir ao Estado esta responsabilidade.⁷⁰

Os vereadores de Fortaleza manifestaram-se novamente contra o aumento solicitado, em dezembro de 1953, pelos empresários, e reclamaram do excesso de passageiros em cada ônibus. No ano seguinte, o preço das passagens foi aumentando em quase todas as linhas. Os proprietários resolveram aumentar sem a aprovação da Câmara Municipal e a própria Secretaria dos Serviços Urbanos aconselhou ao povo não aceitar as novas tarifas, ocorrendo reações populares, que chegaram a danificar ônibus. Com a interferência do empresário José Otoch, os ônibus voltaram a circular com os preços anteriores, após paralisação de três dias. Somente em março de 1954 a Câmara Municipal aprovou o aumento. Memorial subscrito por presidentes de diversos sindicatos e a União Contra a carestia se manifestou contra, além de diversas associações de bairros. O Clube de Engenharia apresentou uma

69 Fortaleza, o *Povo*, 15 jan. 1952, p. 1.

70 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadragésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953, em 7 mai., p. 27; Fortaleza, o *Povo*, 16 mai. 1953, p. 3; ata da sexagésima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953, em 27 mai., p. 47v; o *Povo*, 27 mai. 1953, p. 1; ata da sexagésima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953 em 29 mai., p. 50v. e ata da septuagésima segunda sessão ordinária do primeiro período leg. de 1953 em 6 jun. 1953, p. 60 e 60v.

nota oficial à Câmara, sugerindo as medidas a serem tomadas.⁷¹

Um dos problemas que atormentavam os passageiros era a falta de troca em diversas linhas. Mesmo as empresas que não tiveram aumento autorizado, como as camionetas de Parangaba, passaram a cobrar os novos valores. Ônibus que faziam um percurso mais longo, como Antonio Bezerra, São Gerardo e Cachoeirinha, passaram a cobrar passagem única, o que não era permitido, pois tinha de ser respeitado um preço mais baixo para os bairros intermediários.⁷²

Em março de 1955 foi criada a Secretaria Municipal de Transportes. Apesar dos acirrados debates na Câmara, que chegaram a solicitar a participação dos vereadores na Comissão de Abastecimento e Preços, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Fortaleza solicitou majoração dos preços das passagens de ônibus. Mais de uma vez, eclodiram os projetos, saídas de comissões de moradores de diversos bairros, como Itaoca, Montese, Porangabuçu, além do Círculo Operário dos Navegantes, Sociedade Beneficente de Brasil Oitica, União dos Sanitaristas Federais do Ceará e da Confederação dos Centros Culturais da Juventude, que pressionaram a Câmara contra o aumento pretendido. A Comissão manifestou-se favorável, em parte, ao memorial dos empresários, concedendo um aumento de 20%. O vereador Mauro Benevides apresentou uma emenda, propondo que o aumento não fosse extensivo aos estudantes, o que foi aprovado. O aumento não satisfez aos empresários, que entraram em greve parcial, pois, a princípio, reivindicavam um aumento de 100% e depois baixaram para 50%. A Empresa Iracema paralisou 7 dos seus 22 veículos e foram retirados de circulação os ônibus do Cais do Porto. A “São Jorge” ameaçava não mais explorar as linhas. A “Iracema” e a “São Francisco” prometiam parar. Motoristas foram demitidos e a “Santa Maria” deixou apenas dois carros circulan-

71 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quinta sessão ordinária do segundo período extraordinário de 1953 em 5 dez., p. 228; o *Democrata.*, 2 jan. 1954, p. 4 e 6; o *Povo*, 7 jan. 1954, p. 3; o *Democrata.*, 7 jan. 1954, p. 1; 12 jan. 1954, p. 1 e 12 mar. p. 1; ata da primeira sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1954 em 09 jan. 1954, p. 248; ata da segunda sessão ordinária do primeiro período extraordinário de 1954 em 14 jan., p. 250; ata da décima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954 em 12 mar., p. 263; lei mun. 783 de 8 mar. 1954.

72 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da décima quinta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954, em 22 mar., p. 270 e 271 e ata da décima sétima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1954 em 24 mar., p. 272v.

do, recusando-se a transportar estudantes, a não ser que pagassem Cr\$ 0,20 (vinte centavos) de aumento. Passageiros esperavam até 50 minutos pelos ônibus, os quais voltaram a trafegar com o aumento de 20% até que o prefeito tomasse uma decisão, pois a Câmara lhe transferira a responsabilidade. Após reunião com os empresários, foi prometida nova tabela, mas como não foi cumprido o acordo, o prefeito resolveu tornar de utilidade pública os referidos veículos, a partir de 3 de maio, por tempo indeterminado. A prefeitura colocou à sua disposição o serviço de transporte coletivo, com exceção da empresa “Pedreira”, que fora a única a não paralisar. O prefeito chegou a pensar em extinguir a Secretaria de Transportes do Município, sob a alegação de que não tinha força para fazer cumprir as suas determinações, desde a sua criação em 1955. O resultado foi que o prefeito concedeu aumento, passando a exigir certas obrigações dos empresários. O Conselho Estadual de Trânsito passou a ser entidade responsável pelo setor de transporte. Era composto pelo Secretário de Polícia e Segurança Pública, pelo Diretor do Saneamento e Obras Públicas, pelos Inspetor de Trânsito e de representantes da prefeitura, dos Correios e Telégrafos, Associação de Moradores, do Automóvel Clube, da Associação dos Proprietários de Empresas e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens. Após a extinção da Secretaria de Transportes, a situação se agravou mais ainda.⁷³

73 Lei mun. n. 949, de 28 mar. 1955; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 2 abr., p. 212; ata da sétima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 4 abr., p. 213v; ata da nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 6 abr. p. 216, 216v; ata da décima primeira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 6 abr., p. 217; ata da décima terceira sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 17 abr., o. 220; ata da décima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955 em 14 abr., p. 221v. Um dos vereadores que maior reação manifestou ao reajuste foi Dorian Sampaio, lembrando que a comissão especial já se pronunciara contra. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da décima primeira sessão extraordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 17 abr., p. 224 e 224v; ata da décima sexta sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, p. 8; 28 abr. 1955, p. 3; ata da segunda sessão extraordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 29 abr., p. 239v; o *Povo*, 29 abr. 1955, p. 8. Segundo o decreto assinado pelo prefeito, o art. 201 do Código Penal condenada quem participava da suspensão ou abandono coletivo do trabalho, provocando a interrupção de obra pública ou serviço de interesse coletivo, com pena de seis meses a dois anos de detenção e multa (C.P.B.) de Cr\$ 2.000,00 (dois mil cruzeiros) a Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros) in Fortaleza, o *Povo*, 2 mai. 1955, p. 1; decreto municipal n°1.603, de 3 mai. de 1955, assinado pelo Prefeito Acrísio Moreira da Rocha e demais secretários do município. A alteração do art. 2º da lei 800, de 10 mai. 1954 levou à seguinte redação: “Os estudantes gozarão de abatimento de acordo com o que estabelece... estando fardados ou mediante apresentação da carteira do Centro Estudantil Cearense, da União Estudantil e da União

Em 1957 novo aumento foi discutido na Câmara Municipal de Fortaleza, apelando-se aos órgãos classistas para que reforçassem a oposição a este aumento das passagens, inclusive operando contar com os apoios da imprensa. Somente em novembro de 1958 foi concedido o aumento nas passagens, na importância de Cr\$ 1,00 (um cruzeiro), para as passagens inteiras e de Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) para os estudantes e militares. Algumas linhas tiveram aumento diferenciado. A da Jacarecanga passou de Cr\$ 1,60 (um cruzeiro e sessenta centavos) para Cr\$ 2,50 (dois cruzeiros e cinquenta centavos), nas inteiras, e de Cr\$ 0,80 (oitenta centavos) para Cr\$ 1,20 (um cruzeiro e vinte centavos), relativa a estudantes e militares. Quanto às da Aldeota, Pinto Madeira, Praia de Iracema, Bairro de Fátima e Vila Simone o preço passou a Cr\$ 3,00 (três cruzeiros), para inteira, e Cr\$ 1,50 (um cruzeiro e cinquenta centavos) para estudantes e militares. As empresas assumiram o compromisso de submeter semestralmente seus veículos e uma vistoria geral da Inspetoria Estadual de Trânsito, visando a atender às exigências de segurança e conforto, determinadas pelo Código Nacional do Trânsito. O aumento provocou atritos e quebra-quebra na cidade, sendo recolhidos ônibus em circulação. Estudantes e populares tomaram parte nas manifestações, havendo vários conflitos na Praça José de Alencar, na do Liceu e na São Sebastião, Praças Fernandes Vieira e Paula Pessoa, respectivamente. Cinco estudantes saíram feridos por ação policial. O aumento foi revisto, sendo extensivo a todas as linhas, ficando em Cr\$ 0,50 (cinquenta centavos) para as passagens inteiras e Cr\$ 0,30 (trinta centavos) para estudantes e militares. Os caminhões, chamados “paus-de-arara”, voltaram a prestar serviço provisorio na cidade em substituição aos ônibus e camionetas. A causa devia-se à vigência da lei, que reduzia em 50% o preço de passagens de estudantes e militares. Como a lei não tinha sido promulgada, após a aprovação, os empresários passaram a cobrar o aumento concedido pela lei anterior que fora revogada. Em virtude de entendimentos com o governo, os ônibus voltaram a circular, sendo indicada uma comissão, composta de representantes de várias repartições, para estudar o assunto.⁷⁴

Cearense dos Estudantes Secundários”. Lei mun. nº 1.002, de 18 set. 1956; o *Povo*, 25 nov. 1955, p. 8; 29 nov. 1955, p. 3; 2 jan. 1956, p. 3.

74 CME. Ata da trigésima nona sessão do primeiro período legislativo de 1957, em 22 mai., p. 2; ata da quadragésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1957, em

Novas agitações ocorreram em 1959, quando a comissão designada pela Câmara Municipal para estudar novos preços para as passagens, considerou-se exonerada logo após a eleição ocorrida. Essa comissão tinha sido organizada após a revolta popular registrada contra o aumento das passagens, com o intuito de averiguar a argumentação apresentada pelos empresários. Enquanto isso, resumindo a condição dos veículos de transporte coletivo, o jornal *O Povo* assim se expressava: “Calhambeques velhos, caindo os pedaços, rodando nas ruas da cidade com o nome de ônibus”. O total de empresas de ônibus da cidade somava 45, servindo a 85 linhas.⁷⁵

A Câmara Municipal de Fortaleza descuidava da análise do dilema dos transportes, apesar de ter sido nomeada uma comissão especial para estudar a situação existente. O Presidente da referida comissão, o vereador Paulo Mamede, convocara vários de seus colegas para debater o assunto, mas poucos compareceram. Só se discutiam o preço das passagens. Os dispositivos legais que orientavam as concessões das linhas de ônibus não eram considerados muito claros. A empresa que atendia aos moradores da Av D. Manuel não cumpria suas obrigações, com o horário mal regulamentado, mas o privilégio da concessão permanecia garantido. De acordo com a legislação aprovada, em 1960, enquanto o município não pudesse arcar com os serviços de transporte coletivo, eles seriam objeto de licenciamento, que teria a duração máxima de 10 anos, prorrogáveis por período igual, desde que o requerente fizesse o pedido num prazo de 60 dias, provando haver cumprido as suas obrigações. Quando fosse necessária a revisão nos preços das passagens, o prefeito nomearia uma comissão para estudo do caso.⁷⁶

23 mai., p. 3; lei municipal nº 1313 de 8 nov. 1958; Fortaleza, *Unitário*, 12 nov. 1958, p. 8; Fortaleza, *o Povo*, 7 jan. 1959, p. 1

75 Fortaleza, *o Povo*, 4 mai. 1959, p. 1; 18 mai. 1959, p. 3 e 12 jun. 1959, p. 5.

76 Fortaleza, *o Povo*, 3 nov. 1959, p. 3; lei municipal nº 1530 de 24 mai. 1960. A comissão seria constituída com um engenheiro do DNER, um do Departamento Autônomo de Estradas e Rodagens, um do Clube de Engenharia, um representante dos Sindicatos das Empresas de Transporte Coletivo, um do Centro Estadual Cearense e outro da União Estadual dos estudantes, pelos universitários, um representante da Câmara Municipal de Fortaleza, um das Classes Produtoras, um do Sindicato dos Jornalistas. O Conselho representante dos estudantes era composto de dois delegados da União Estadual de Estudantes, dois do Centro Estadual cearense, um da Associação dos Estudantes Cearenses, um do Centro Lical de Educação e Cultura e um da União Cearense dos estudantes Secundários, um do Sindicato dos Transportes Coletivos e do Supervisor do Departamento Municipal de Transportes Coletivos, que era Presidente nato. Referido Conselho tinha por objetivo

Dos serviços de infraestrutura urbana, o setor referente aos transportes sobressaiu dos demais por suas peculiaridades, ou seja, o envolvimento da maioria da população, não apenas a classe média, mas igualmente atingindo considerável percentual dos pobres. Deste modo, os agentes responsáveis pela deficiente manutenção de um serviço considerado básico persistiam na ânsia pelo lucro, acobertados pela impotência do governo de destruir as barreiras que entravavam o atendimento almejado. Por isso, registram-se acirrados debates entre empresários e autoridades estatais, além do protesto espontâneo do povo através de “quebra-quebra”, quando das majorações nos preços. A ineficiência na regularização, com atendimento racional aos usuários, constituía-se um problema cuja solução era sempre protelada. Apesar disso, o setor constituía um alvo disputado por empresários, em decorrência dos lucros garantidos.⁷⁷

4.2. A ILUMINAÇÃO PÚBLICA

As primeiras experiências relativas à implantação de iluminação nas ruas do Recife datam de 1822, quando foram instalados nas principais ruas alguns lampiões de azeite de mamona. Em decorrência da morosa tentativa de consolidar um contrato, com desistências, apesar do empenho governamental, somente a partir de 1851 Antonio da Silva Guimarães arrematou o serviço de iluminação, cobrando oitenta réis pelo lampião que funcionasse seis horas por noite. Quanto à iluminação a gás carbônico — “gaz hidroneo carboretado” — como a denominavam, data de 1859 com a Organização da Sociedade Anônima “Pernambuco Gas Company”, subsidiária da firma “Fielden Brothers”, de Manchester. Três anos depois os principais bairros do Recife desfrutavam de diversos lampiões a gás.⁷⁸

fiscalizar a expedição de carteiras de identidade estudantil pelas entidades credenciadas.

77 Essa situação nos faz refletir acerca da opinião de Francisco de Oliveira, levando à compreensão das contradições: “A imbricação entre formas velhos e novos ajuda a compreender o processo de formação da cidade... e... as mais altas, taxas de lucro de são nas atividades que têm por consumidores as classes sociais de rendas mais baixas”. OLIVEIRA, Francisco de. Prefácio in MARICATO, Erminia. (org.) *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1949, p. 15.

78 Cf. CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. Op. cit., p. 306-307 e JUCÁ, Gisafran Nazareno

Em Fortaleza foi celebrado um contrato entre o Governo Provincial e Joaquim da Cunha Freire e Thomaz Rich Brandt, a 16 de Janeiro de 1864, referente à iluminação a gás “hidroneo carbonado”, estipulando-se como prazo de validade 59 anos. Almejava-se instalar 750 “combustores” e o preço calculado de cada lampião era de trinta réis por hora. A luz de cada combustor equivalia a produzida por dez velas de espermacete e as lâmpadas fracas sujeitar-se-iam a uma multa de duzentos e cinquenta réis duplicada quando estivessem apagados. A iluminação começava após o pôr do sol e prolongava-se até às cinco horas da manhã, exceto nas noites de luar, quando os lampiões permaneciam apagados. Em agosto de 1881 novo contrato foi assinado pelo Presidente da Província, Senador Pedro Leão Velloso e o Sr. Seddan Morgan, gerente da “Ceará Gas Company Limited”, de Londres. Além da iluminação nos estabelecimentos públicos, os particulares podiam contratar a iluminação de suas residências. Em 1890 cobrava-se vinte e três réis por hora, para cada lampião e reservava-se à empresa “o direito de cortar o encanamento das casas particulares, quando os respectivos consumidores estivessem em débito por três meses, verificada previamente, neste caso, a regularidade do registro pelo engenheiro fiscal”.⁷⁹

A partir de meados de 1949, se lamentava, no Recife, a interrupção no fornecimento de energia, a cargo da Usina Central da “Pernambuco Tramways”. No ano seguinte, a Secretaria de Viação e Obras Públicas e a Prefeitura do Recife se viram em dificuldades para resolver o problema da iluminação, em virtude da precária situação da empresa, que havia remetido unidades geradoras para conserto, nos Estados Unidos e na Inglaterra. O consumo intensificava-se e as fábricas, que operavam inclusive no período noturno, necessitavam de um fornecimento maior de energia. A prefeitura tateava na busca de soluções, pensando em modificar o horário de funcionamento do comércio, como saída econômica, mas de nada adiantavam as tentativas de prevenir os problemas. Insistia-se na afirmação de que o Recife vivia às escuras e a população reclamava das taxas cobradas, pois as ruas nem sempre dispunham de luz, mesmo em áreas que passaram a ser valorizadas, como a

Mota Jucá. Dissertação A implantação de serviços urbanos no Recife: o caso da Companhia do Beberibe. (1838-1912). (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 1979, p. 14-15.

79 Fortaleza, o *Povo*, 8 mai. 1931, p. 4.

Avenida Beira Mar, em Boa Viagem.⁸⁰

Em Fortaleza, desde 1930 pôs-se em discussão a prorrogação do último contrato da “Ceará Gás Company Limited”, datado de 1911, pois de acordo com o parecer do jurista Clovis Beviláqua o instrumento não tinha validade jurídica, cabendo ao Estado pressionar a empresa sobre a responsabilidade assumida ou mesmo tomar a si o encargo, principalmente tratando-se de um serviço básico como a iluminação elétrica. Nomeou-se uma comissão para rever o contrato de 1864, que concedia um prazo de 59 anos, portanto, válido até 1923. Entretanto, o argumento que o tornava inviável prendia-se a uma revisão do acordo de 1890, que vigorou até 1911, quando o Governador Nogueira Acioli dividiu prorrogá-lo por mais 35 anos, com validade até 1958. O reforço maior à decisão de anulá-lo firmava-se no artigo 146 da Constituição Estadual, que não permitia o estabelecimento de contratos sem concorrência pública.⁸¹

Os bairros mais distantes do Recife, como Várzea e Dois Irmãos, tinham a maior parte de suas ruas às escuras. Moradores de Casa Amarela e do “Córrego do Euclides” reivindicavam a iluminação pública em suas ruas e mesmo a classe alta taxava a iluminação do Recife como “irritante”, perturbando as famílias que costumavam promover festas e recepções. Num elegante “jantar-americano”, oferecido pelo casal Fernando Simões Barbosa, em Boa Viagem, ao Professor Aloysio de Castro, a casa ficou às escuras durante a recepção. O fato não foi surpresa, pois “todo dia é assim. Rádios e geladeiras, tudo entra em ‘pane’... o curioso... a falta de luz se repete às mesmas horas”.⁸²

80 Recife, *Diário de Pernambuco*, 8 jun. 1945, p. 3; 13 mar. 1946, p. 4 e 16 out. 1946, p. 4. Vale salientar que alguns bairros, como Arruda e Beberibe, em 1947, eram servidos pela “Beberibe Electric Light Company”, de Olinda, que fornecia iluminação em precárias condições. Vide ata da segunda sessão ordinária da CMR, em 17 dez. 1947, p. 3. Também Água Fria e Fundão eram atendidos por essa empresa. Cf. ata da nona reunião da quarta sessão ordinária de 21 out. 1949 da CMR, p. 2.

81 Fortaleza, o *Povo*, 03 jun. 1931, p. 1 e 20 nov. 1931, p. 1. Nesse mesmo ano os jornais de Fortaleza divulgaram a primeira experiência de um novo sistema, intitulado “iluminação a distância”, efetuada pelo Sr. Hercilio Costa radiotelegrafista, no Cinema Moderno: “Da estação de ondas curtas do ‘Nacional’, o sr. Herculano Costa sugeriu por meio do rádio, mover a chave de iluminação da fachada daquele cinema, sendo as lâmpadas acendidas automaticamente, às 6 ½ da noite, por aquele processo, que é a última descoberta de Marconi”. Fortaleza, o *Povo*, 20 jun. 1931, p. 6.

82 Ata da primeira reunião da segunda sessão ordinária, em 10 mai. 1948 da CMR, p. 6; ata

Em Fortaleza, o PCB, através do jornal *O Democrata*, procurava demonstrar os resultados negativos da ação da “Light” no plano social. Na Praça Castro Carreira, onde funcionava a fábrica “Elas” de calçados, os operários recebiam meio salário mínimo e para o delegado sindical dos trabalhadores na indústria de calçados de Fortaleza, Antonio Patrício, “tudo isso é culpa da “Ceará Light” que só pensa em arrancar mais dinheiro do povo sem se incomodar com o sofrimento dos trabalhadores e com os prejuízos da indústria”. O proprietário reconhecia prejuízos com a queda da produção, pois se trabalhava apenas durante meio dia. Os operários entraram em acordo com a fábrica para que se atingisse um mínimo de produção, cabendo aos trabalhadores um percentual de 10% a 20%, variando de acordo com a função exercida. A situação da empresa fora seriamente afetada durante o período da Segunda Guerra, uma vez que as dificuldades de intercâmbio com a Europa tornavam difícil a aquisição de novos equipamentos bem como de manutenção adequada.⁸³

Bairros inteiros da capital cearense ficavam às escuras; as indústrias, jornais e bares sentiam-se atingidos, diariamente, pela deficiência do serviço prestado. Com o crescimento da cidade, a “Light” sentia-se impotente em atender a iluminação requerida. O fornecimento era alternado no atendimento aos bairros. Por isso, quando se dispunha de luz na Aldeota, faltava em outros bairros, como Benfica ou Jacarecanga. Comparava-se o impasse vivenciado ao dilema da pobreza urbana: “É como a mendicância, que campeia sem que as autoridades o combatam, outro fator que depõe contra nossos foros de gente civilizada”. A reivindicação por energia em diversos bairros pobres levou as associações de moradores a se posicionar a favor da ideia do Prefeito Acrísio Moreira da Rocha em encampar tal serviço. A União Social de Porangabuçu e a “Associação dos Chauffeur” apoiaram o prefeito.

Um decreto presidencial autorizou à prefeitura encampar a “Ceará Light” em meados de 1948. A esperança de acabar com as constantes falhas de iluminação, que era fornecida “de meia em meia hora, quando a “Light”

da décima primeira reunião da segunda sessão ordinária da CMR, em 21 mai. 1948, p. 2; ata da décima sétima reunião da quarta sessão ordinária, em 24 nov. 1948, p. 1 e Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 nov. 1948, p. 4.

83 Fortaleza, o *Democrata.*, 12 jun. 1947, p. 4.

o quer”, não era partilhada por todos. O jornal *O Nordeste* não confiava no Governo Municipal, porque “se estamos ruim com a “Light”, muito pior vai ser sem a “Light”. Transformando-se aquela empresa numa repartição burocrática, vamos ter “black-out” diariamente e por tempo que ninguém sabe até quando”. Na verdade, a previsão pessimista do noticioso católico se tornaria realidade com o decorrer do tempo.

Mesmo recorrendo à Justiça contra o decreto que transferira seus encargos à prefeitura, a “Ceará Light” saiu derrotada, passando todos os seus bens a ser de utilidade pública. Se o saldo da empresa somava Cr\$ 45.000,00 (quarenta e cinco mil cruzeiros), o débito era bem superior a de 1945 a 1948 os prejuízos chegavam a Cr\$ 1.284.195,50 (um milhão duzentos e oitenta e quatro mil, cento e noventa e cinco cruzeiros e cinquenta centavos).⁸⁴

No final da década de quarenta o contraste entre Recife e Fortaleza teve suas bases reforçadas com o início da construção da Usina de Paulo Afonso. Se a capital pernambucana desfrutava de posição hegemônica no quadro regional, a nova rede elétrica deu agilidade aos recursos básicos para instalação de unidades produtoras, o que ampliou o mercado comprador e de trabalho. A verba destinada à construção da Usina atingia Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros) e se falava no surgimento de “uma cidadinha às margens do grande rio”.⁸⁵

Enquanto isso, continuaram em Fortaleza as interrupções alternadas, diariamente, em diversos bairros, em virtude das constantes falhas nas turbinas que forneciam luz à cidade. Mesmo com o aumento no preço das tarifas cobradas, o fornecimento de energia sofria interrupção quase constante: “Até parece que estamos numa aldeia distrital de quarta classe, onde a lam-

84 Fortaleza, o *Povo*, 10 mai. 1946, p. 8 e 21 mai. 1946, p. 3 e 30 dez. 1946, p. 1; ata da quinquagésima oitava sessão ordinária da CMF, em 9 mar. 1948, p. 1 e ata da quinquagésima oitava sessão ordinária da CMF, p. 2; ata da centésima quadragésima oitava sessão ordinária da CMF, em 19 jun. 1948, p. 1; Fortaleza, o *Nordeste*, 16 fev. 1948, p. 1; 17 fev. 1948, p. 1 e 18 fev. 1948, p. 3; Fortaleza, o *Povo*, 19 out. 1948, p. 3; o *Democrata*, 22 jul. 1948, p. 1; o *Nordeste*, 23 jul. 1948, p. 4.

85 Em agosto de 1949, o Presidente da República solicitara ao Congresso autorização para obter o empréstimo de U\$ 15.000.000 (quinze milhões de cruzeiros) a serem aplicados na Companhia Hidro Elétrica do São Francisco. As despesas previstas orçavam em Cr\$ 857.000.000,00 (oitocentos e cinquenta e sete milhões de cruzeiros) e como o capital da Companhia era de apenas Cr\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de cruzeiros), a saída fora o empresário externo. Recife, *Diário de Pernambuco*, 10 abr. 1949, p. 11 e 12 ago. 1949, p. 4.

parina de querosene se torna obrigatória e é mais eficiente do que a Light do município sede do governo. Ontem, três horas sem luz”. O principal em-bargo à normalização do serviço estribava-se na constante falta de recursos para melhorar o fornecimento de energia.⁸⁶

É lógico que a deficiência no sistema de iluminação não se restringia às capitais nordestinas, pois mesmo no Rio de Janeiro se reclamava contra um fornecimento irregular. Entretanto, a infraestrutura do Sudeste já se sobresaía no quadro nacional, o que consolidava o campo de investimentos no setor produtivo.

Quando uma das turbinas entrava em pane no Recife, as peças a serem substituídas tinha que ser adquiridas na Suécia. E os prejuízos surgiram nas indústrias, nas fábricas de calçados, nas serrarias e nas tecelagens. Na tentativa de minimizar o dilema, a Secretaria de Viação do Estado dividiu o setor produtivo em sete grupos, cada um sujeito a uma redução de consumo, ocasionando a paralisação de indústrias por 24 horas. Com a introdução da luz fluorescente, considerada de melhor qualidade, amenizara-se a precária iluminação pública, pois conforme comentário do jornalista responsável pela coluna “Cousas da Cidade”, “a cidade está mais escura. Contudo mais bonita com a sua nova luz azulada”. Em meados da década de cinquenta, o teor romântico das lâmpadas fluorescentes cairia no cotidiano do sistema de iluminação, pois atingia a Avenida Beira-Mar, embora considerada quase sempre às escuras, devido às lâmpadas apagadas, que escondiam grande parte do calçamento estragado.⁸⁷

Apesar de a “Pernambuco Tramways Company” ser responsável pelos setores de energia, telefone e bondes, cada um deles era regulado por um contrato diferente. Como o da energia vigoraria até 1953, na Câmara Municipal havia um certo temor, alimentado pela esquerda que o serviço da Usina de São Francisco, em Pernambuco, passaria a ser explorado pela “Tramways”, o que representaria um “servilismo anti-patriótico..., que serve o imperia-

86 Fortaleza, o *Povo*, 23 mar. 1949, p. 2 e 5 abr. 1949, p. 1 e ata da quadricentésima sexagésima oitava sessão ordinária da CMF em 6 out. 1949, p. 1.

87 Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 dez. 1951, p. 3 e 24 jul. 1952, p. 4. Em meados da década de cinquenta, o teor romântico das lâmpadas fluorescentes atingia a Avenida Beira Mar, embora grande parte do seu percurso permanecesse às escuras, como se houvesse o inteiro de esconder grande parte do calçamento estragado. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 11 dez. 1955, p. 4.

lismo”. A energia fornecida não ultrapassava 16.000 quilowatts, numa cidade com população superior a 50.000 habitantes, quando se calculava como base necessária 85.000 a 90.000 por hora. Daí por que se considerava o “progresso do Recife... sacrificado por uma empresa imperialista”, que possuía apenas dez caldeiras, oito das quais construídas em 1913 e as restantes datadas de 1916.⁸⁸

Como a corrente de energia fornecida continuava com pouca potência, os aparelhos elétricos, mesmo domiciliares, ficavam prejudicados. Em decorrência da situação enfrentada, a saída encontrada por diversas fábricas do Recife, mesmo as mais singelas, incluindo-se algumas padarias, consistia em recorrer à energia própria, fornecida por motores a óleo. A esperança de melhor fornecimento solidificara-se com a conclusão da montagem da Usina da Companhia Hidroelétrica do São Francisco, em 1954, com capacidade para fornecer 120.000 kw. Mesmo com a espera ansiosa da chegada de uma energia mais potente, no Recife, no final daquele ano, persistiram as reclamações pela falta costumeira de iluminação nos bairros principais. Em contrapartida, anunciava-se a decisão de instalar ônibus elétricos, previstos em 40 na fase inicial. A tragédia do transporte urbano parecia chegar ao seu ponto final, graças à força redentora da aguardada energia de Paulo Afonso.⁸⁹

A “Tramways” persistia com os cortes imprevistos de fornecimento, apesar de alimentar a esperança de usar a energia de Paulo Afonso. Todavia, decidiu não receber os 30.000 kw, colocados a seu dispor pela Companhia Hidroelétrica do São Francisco, optando por ficar apenas com 20.000 kw, a fim de que o restante continuasse sendo fornecido pelos seus próprios geradores. Para tanto, a “Tramways” continuou importando óleo destinado ao funcionamento de suas máquinas. As manifestações de protesto a uma possível entrega, pelo Estado, do novo sistema de distribuição energética à

88 Recife Câmara Municipal. Ata da segunda reunião ordinária da terceira sessão ordinária em 11 ago. 1953 in atas das sessões da terceira sessão ordinária, de 10 a 13 ago. 1953, p. 37 e 38.

89 Recife, *Diário de Pernambuco*, 11 abr. 1954, p. 4. O Presidente da República aprovara a liberação de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), destinados à construção da linha de transmissão que atenderia diversos municípios do Nordeste, indo além do território baiano. Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 ago. 1954, p. 4; 4 ago. 1954, p. 4 e 7 ago. 1957, p. 4. Prevvia-se para o final de 1954 a utilização de 18.000 kw, dos 40.000 prometidos pela CHESF para Pernambuco. Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 out. 1954, p. 4.

“Tramways” ampliavam-se no Recife. As forças de esquerda a consideravam “empresa estrangeira falida materialmente pelos longos anos de desacertos e crimes cometidos contra os seus consumidores”.⁹⁰

A expectativa da chegada de uma energia mais barata e potente incitou os proprietários do setor industrial a promover a adaptação dos motores disponíveis às condições da nova corrente energética. Uma ocorrência como essa que poderia parecer banal teve significado de peso no fornecimento do Recife como centro regional. Enquanto Fortaleza se via forçada a esperar o início da década de sessenta para iniciar o ajustamento no deficiente fornecimento de energia, a capital pernambucana sentiu-se segura em revitalizar o carente parque industrial, garantido pelo tradicional mercado consumidor, que se expandia além das suas fronteiras. Observa-se, por exemplo, as relações comerciais da região sul do Ceará, que apesar da ferrovia que ligava o Cariri a Fortaleza, estava ligada ao mercado e sob a influência do Recife.⁹¹

No final de 1954 Recife começou a usar a energia fornecida pela Companhia Hidroelétrica do São Francisco, atendendo as residências em caráter experimental. Os chamados alimentadores de distribuição estavam prontos e entraram em funcionamento, beneficiando o centro e diversos bairros.⁹²

Na capital cearense, elevadores parados, máquinas das indústrias e da imprensa atingidas, hospitais às escuras tornavam-se fatos corriqueiros. Além do tradicional problema de limpeza nas caldeiras da “Light”, a situação piorou com a queima de um transformador, na Barão do Rio Branco, provocando a falta de energia por mais de 24 horas no centro da cidade. E os comentários faziam referência a um passado que ainda continuava presente: “Não fosse a lua, com quem Fortaleza já manteve contrato de idos tempos, e

90 Recife, *Jornal do Commercio*, 6 nov. 1954, p. 2 e 17 nov. 1954, p. 2. Surgiu um manifesto assinado por parlamentares, jornalistas, profissionais liberais, universitários e sindicalistas, encaminhado ao Governador do Estado, advertindo contra o perigo de entrega da exploração da energia de Paulo Afonso a “Tramways”. Entre os envolvidos no movimento destacavam-se Fernando Lacerda, Miguel Arraes, deputado estadual presidente da Liga de Emancipação Nacional e Paulo Germano de Magalhães, presidente da Assembléia Legislativa do Estado. O Deputado Osvaldo Lima Filho foi autor de um projeto de campanha da “Pernambuco Tramways”. Cf. Recife, *Folha do Povo*, 21 nov. 1954, p. 1.

91 Recife, *Diário de Pernambuco*, 25 nov. 1954, p. 4. Mesmo com o arroubo de encampar a “Tramways”, os mais precavidos temiam a indenização a ser cobrada, caso o contrato fosse desfeito antes do término do seu prazo, para atender os apelos nacionalistas. Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 nov. 1954, p. 4.

92 Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 nov. 1954, p. 1.

ninguém teria saído de casa ou voltaria para o lar depois das dezoito e trinta”. O consumo pouco progredia. Em 1946 decaíra para 13.205.572 kw e, em 1950, registrara-se um acréscimo, chegando a 13.664.943 kw, o que afetava a precária indústria local. A saída, para as empresas mais estáveis, era o emprego de geradores próprios, chegando inclusive a prestar auxílio no fornecimento de energia à cidade, através do excedente disponível. A prefeitura firmou contrato com a empresa “Gomes e Companhia”, do grupo Filomeno Gomes, como reforço ao fornecimento de energia no período noturno. Em 1952 encomendara-se a Suécia um gerador de 5.000 kw, mas a empresa necessitava de 30.000 litros de água por minuto para resfriar suas turbinas na produção do vapor. As máquinas usadas para o resfriamento pela água consumiam 12% da energia produzida pela Usina. Por isso, pensava no aproveitamento da água do mar, tratada quimicamente, como solução paliativa. Os consumidores eram prejudicados com a interrupção no fornecimento e também sofriam danos em seus aparelhos domésticos, chegando a recorrer à Câmara Municipal para cobrir as despesas a que eram submetidos, como ocorreu com os moradores do Moura Brasil e de Jacarecanga. E o problema do fornecimento irregular não afetava apenas os bairros pobres, pois era “justamente o chamado bairro chique da Aldeota... o mais atingido, ninguém sabe porque”.⁹³

Com o intuito de regularizar o precário fornecimento de energia, a Prefeitura de Fortaleza iniciou as obras de montagem da Usina Municipal de Luz e Força, no Mucuripe, em 1952, que teria capacidade geradora de 12.500 kw. O investimento total somava mais de Cr\$ 52.000.000,00 (cinquenta e dois milhões de cruzeiros), obtidos através de contrato estabelecido com a “Westinghouse”, a “Companhia Brasileira de Material Elétrico” e o Banco do Brasil. A Usina disporia de duas unidades turbo-geradores, uma de 7.500 kw e outra de 5.000. A primeira de fabricação sueca, marca “Stral” e a segunda, norte-americana, fornecida pela “Westinghouse Eletric Internacional

93 Fortaleza, o *Povo*, 29 jul. 1950, p. 1; 5 jan. 1951, p. 3; 13 mar. 1951, p. 3; o *Nordeste*, 30 mai. 1951, p. 3; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da trigésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1951 em 12 out. 1951, p. 349-50; ata da vigésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1952 em 5 abr., p. 557-558. Chegava a 1600 kw a contribuição no fornecimento de energia a cargo das indústrias locais: 650 kw da Fábrica São José, 400 da Fábrica Progresso e 550 da Brasil Oiticica. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 9 mar. 1953, p. 7.

Company”. O contrato com a “Companhia Brasileira de Material Elétrico”, COBREL, pata instalação de máquinas tinha o valor de Cr\$ 19.730.000,00 (dezenove milhões setecentos e trinta mil cruzeiros) e o restante a “Westinghouse” atingia U\$ 1.603.750,00 (um milhão seiscentos e três mil setecentos e cinquenta dólares), sob a fiança do Banco do Brasil. Em caráter de emergência foram instalados grupos de geradores diesel para o fornecimento de energia.⁹⁴

O reaparelhamento do material deixado pela “Ceará Light” constituía prioridade, pois a maquinaria da velha Usina tornara-se obsoleta. Iniciava-se uma reforma na iluminação da Praça do Ferreira, “deficiente, tipo lamparina. Mas ficou marca tição, brazinha ou tocha de charuto, quando começaram a aparecer os letreiros a gás neon, as lâmpadas fluorescentes nos mostruários das casas comerciais”. Todavia, nas imediações do centro da cidade, outras praças como o Parque da Liberdade, mais conhecido como Cidade da Criança, permanecia às escuras: “De dia, tão cheio de sol e claridade. Depois das Ave-Marias, tão tétrico, tão tumular. Se tivesse luz fluorescente, com a sua tonalidade seria uma espécie de luar permanente”. Os estudos relativos à Usina do Mucuripe tinham sido aprovados por técnicos da “Westinghouse Electric Internacional Company”, da “Servix Engenharia Ltda” e da “Companhia Brasileira de Material Elétrico”. As despesas previstas foram incluídas no orçamento da República através do plano SALTE e do Ministério da Viação. O fornecimento de energia que atendia, em dezembro de 1950, 23.300 consumidores fora elevado, no final de 1953 para 29.600, ou seja, apenas 27% num período de três anos, com restrições a novas ligações. As constantes interrupções no fornecimento resultaram principalmente de uma sobrecarga para a Velha Usina do Passeio Público que distribuía 4.660 kw, apesar do suplemento fornecido por algumas fábricas num total de 2.150 kw. Em janeiro de 1954, a prefeitura inaugurou a Usina Auxiliar do Meireles, que dispunha de dois grupos diesel, com capacidade para 732 kw. A área servida compunha-se de parte da Aldeota, da Praia do Meireles, do Mucuripe, da Vila Zoraide, Estancia e Vila Monteiro, esperando-se por fim aos

94 Fortaleza, o *Povo*, 13 mai. 1952, p. 1. Lei municipal n. 512, de 20 set. 1952. O crédito para esse fim chegava a Cr\$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil cruzeiros), obrigando-se a prefeitura a efetuar o pagamento correspondente a 20% da arrecadação anual do imposto referente à indústria e às profissões.

costumeiros cortes no fornecimento de energia. A iluminação permanecia instável, sendo corriqueiro “o impertinente regime de pisca-pisca, da luz intervalada com o escuro”. Não fosse a compra das sobras de algumas fábricas e a instalação da Usina Auxiliar do Meireles, a cidade estaria às escuras, principalmente o bairro da Aldeota.

Apesar de o Governo Federal ter autorizado desde julho de 1948, a prefeitura encampar a “Ceará Light”, transferido a sua administração ao município, a concretização da medida não pode ser efetivada de imediato devido a uma interposição de recurso pela empresa, que continuou pendente na esfera federal. Entretanto, a responsabilidade dos serviços de iluminação ficou realmente com o poder municipal e, em maio de 1954, foi criado o Serviço de Luz e Força em Fortaleza – SERVLUZ. As usinas do Meireles e do Mucuripe já pertenciam ao patrimônio municipal.

A autarquia Serviluz continuou existindo, sendo conservado o Conselho de Energia Elétrica e a Junta Administrativa¹⁷. Em abril de 1955, por causa de uma pane na Usina do Meireles, e também por falta de lenha na velha Usina do Passeio Público, voltou a ocorrer o racionamento de energia até no centro da cidade, pois a Termoelétrica do Mucuripe ainda atuava de modo precário, deixando os colégios de funcionar no período noturno e os cinemas suspendendo algumas de suas sessões programadas. Apesar dos gastos municipais com a importação do material necessário, o sistema provisório consistia de “uns pontos de luz espalhados, como brasas de acender cachimbo, pelos cantos das paredes, nas arandelas de postes da “Light”, na ponta de uns combustores anões, raquíuticos, de barra amarrada. A cidade só tem à noite, parafraseando Quintino Cunha ‘lados da sombra ou sombras por todos os lados’ Mesmo com o funcionamento de uma nova turbina no Mucuripe, da marca Stall, “a cidade permanece em meio escuridão, neste fim de ano, tão cheio de festas”.

Em 15 de janeiro de 1955, foi inaugurada a Hidroelétrica de Paulo Afonso, mas Recife não pode desfrutar de uma energia mais barata. Dois anos depois, com o anúncio do aumento do preço do *quillowatt* temia-se que o propalado investimento de capitais na indústria poderia ser abalado e a esperada “redenção do Nordeste” continuasse apenas como mais uma promessa não cumprida. Na verdade, o grande problema na dinamização do fornecimento de energia persistia no Recife, pela continuidade de atuação da “Tramways”, que

nada investira no setor. Em diversas ruas muitos transformadores permaneciam sobrecarregados e o prazo de exploração da antiga empresa só poderia ser extinto em 1962, quando encargo passaria ao Estado. Mesmo assim, não deveria ocorrer uma entrega total dos bens disponíveis, pois tanto o Estado quanto o município tinham débitos para com a empresa, calculados em Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros). Entretanto, para o Estado não havia motivo de preocupação com a parcela que lhe cabia, porque as multas devidas pela “Tramways” chegavam a Cr\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de cruzeiros). Em síntese, apesar de os setores básicos, embora de forma parcial, serem atendidos pela Hidroelétrica de Paulo Afonso, os bairros mais pobres continuaram sofrendo com o fornecimento irregular de energia.⁹⁵

O início da renovação na iluminação pública do Recife começou pelo centro da cidade, estendendo-se pelas avenidas Conde da Boa Vista, Agamenon Magalhães e Boa Viagem, aumentando-se o número de lâmpadas fluorescentes. E assim “a mal iluminada cidade do Recife começa a vestir-se... obra de Arraes. Na rua Nova os automóveis já não precisam acender os faróis de estradas, pois milhares de lux, derramando-se de luminárias modernas, clareiam bastante toda a faixa do rolamento e as calçadas. E um colorido antigo lhe foi dado, ao serem trazidos de volta finos postes da ultrapassada iluminação a gás”.⁹⁶

Os 180.000 quilowatts da primeira etapa da Usina de Paulo Afonso, gerados por três conjuntos hidroelétricos não atendiam de imediato aos reclamos dos cinco Estados que deveriam ser atendidos. A segunda fase do programa de eletrificação se arrastava em virtude da insuficiência de crédito e aguardavam-se dois novos turbogeradores, com inauguração prevista para 1961, cada um com potência de 65.000 kw, o que permitiria a expansão até o Ceará.⁹⁷

95 Recife, *Diário de Pernambuco*, 14 jan. 1955, p. 14; *Jornal do Commercio*, 12 nov. 1957, p. 28; *Folha do Povo*, 10 jan. 1958, p. 3. Destacavam-se como bairros mais pobres parte da Torre e Madalena e principalmente Engenho do Meio, Areias, Tegipió, Mustardinha, Mangueira, Água Fria, Santo Amaro, Campo Grande e Iputinga. A deficiência maior atingia o Arruda, Água Fria e Beberibe. Fortaleza Câmara Municipal - Ata da sétima reunião da segunda sessão ordinária em 18 mai. 1959 in Atas das reuniões da segunda sessão ordinária de 8 mai. a 12 jun. 1959, p. 3.

96 Recife, *Jornal do Commercio*, 4 set. 1960, p. 40.

97 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 nov. 1960, p. 4.

Em Fortaleza, a Usina do Passeio Público (Praça dos Mártires), em 1957, foi recuperada e na do Mucuripe continuavam os trabalhos de instalação, iniciados dois anos antes, com a construção de dois armazéns onde seriam instaladas as oficinas, além do almoxarifado. A deficiência na iluminação, manifesta, sobretudo, através de cortes ou suspensão temporária de atendimento a diversos bairros da cidade, continuaria. Às vezes o benefício de iluminação dependia de circunstâncias que envolviam o interesse público e o lazer. Em maio de 1958, o vereador Dorian Sampaio protestava contra o contraste do serviço de iluminação, pois enquanto havia bairros às escuras, o Estádio Presidente Vargas “ficou com iluminação feérica para a realização de uma partida de futebol”. A esperança de uma melhoria se expressava através da primeira medida considerada inovadora, a instalação de lâmpadas fluorescentes nas principais ruas. Além da interrupção de fornecimento, o baixo teor de iluminação testemunhava a precariedade dos recursos disponíveis. No desejo de equiparar-se à situação vigente no Recife e em Salvador, a Câmara Municipal propunha a encampação do Serviluz pela CHESF, pois fora criado para sanar as falhas deixadas pela companhia inglesa, mas as fazia perdurar. Por isso, “Paulo Afonso, mesmo que não seja um mito e para dar-nos luz e foro, não será cousa para tão cedo” (sic). A promessa que Juscelino Kubitschek fizera no Recife, quando a instalação da CODENO, em abril de 1959, de em oito anos beneficiar com a luz de Paulo Afonso toda a área compreendida entre Fortaleza e Salvador, envolvendo um investimento de quase Cr\$ 30.000.000.000,00 (trinta bilhões de cruzeiros) não parecia animar a população, pois “o povo não mais acredita nessas coisas, embora aliamente a esperança de que a opção governamental poderia salvar o Nordeste”.

Apesar de em maio de 1959 encontrar-se à disposição do Governo do Ceará, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, mais de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros), provenientes da União para a eletrificação do Estado, os recursos só poderiam ser movimentados quando fosse apresentado o plano de aplicação da verba, além de um relatório sobre a aplicação da quantia anteriormente enviada. O Prefeito Cordeiro Neto só obtivera de Celso Furtado, no Recife, a promessa de instalação de uma turbina de 15.000 kw em dezembro de 1960. O problema tornara-se aflitivo, provocado pelos embaraços diários enfrentados pela Usina do Mucuripe. O resultado prejudicial atingia sobretudo as pequenas indústrias e também os

hospitais e os colégios que funcionavam à noite. A expectativa de um colapso geral preocupava diversos setores. A proposta de encampação do SERVI-LUZ pela CHESF, a princípio, parecia pouco simpática ao prefeito, porquanto a empresa dispunha-se a receber apenas uma parte do funcionalismo existente, ficando a prefeitura com o restante. Essa ideia também não era partilhada pelo Governador Parsifal Barroso, uma vez que dispensar funcionários nos idos de cinquenta significava uma provável queda de prestígio junto à população dependente de uma economia com restrita oferta de emprego. O protecionismo governamental manifesto na concessão de pequenos cargos, às custas do poder público, representava uma salvação necessária. Para a prefeitura, a rejeição era reforçada pela exigência de saldar um débito do Serviluz no montante de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros). Apesar da promessa da CHESF de se responsabilizar pela montagem da turbina de 15.000 kw, além de assistência técnica ao Serviluz, para qualificar os seus servidores, o acordo não foi celebrado de imediato. Em meados de 1959, com a chegada a Fortaleza do engenheiro da firma vencedora da concorrência para o planejamento da eletrificação do Estado, previa-se um prazo de quase dois anos para a execução do projeto. Além da empresa indicada, CHESF, CODENO e o BNDE tomaram parte na elaboração do plano de reestruturação da distribuição de energia em Fortaleza. Enquanto isso, os trabalhos de limpeza na turbina “Stall” do Serviluz, de 7.500 kw, provocava a falta de energia mesmo no período diurno. Somente na linha central, que fornecia energia a jornais, cinemas e rádios continuava dispondo de energia. A má localização da Usina do Mucuripe, na zona leste de uma cidade em crescimento e a sobrecarga do consumo diário somava-se a uma indústria movida a óleo diesel, encarecendo o custo da produção num mercado comprador que envolvia mais de 400.000 habitantes. Para Celso Furtado, apesar dos Cr\$ 900.000.000,00 (novecentos milhões de cruzeiros), liberados para execução do plano de eletrificação, a solução de emergência, para Fortaleza, “não seria de competência da CODENO, mas das autoridades locais”. Para os reparos requisitados, os técnicos vinham do exterior, do país onde a máquina tivesse sido adquirida, o que encarecia a manutenção. As finanças do Serviluz também eram atingidas pelo débito de diversas casas comerciais, conforme denunciava a jornalista Adísia Sá. Por essas e por outras, torna-se cabível o pretensioso desafio do Deputado Guilherme Gouveia, da UDN: “Se

Fortaleza tiver, em 1960, energia de Paulo Afonso, terei o máximo prazer em me sentar numa cadeira elétrica, em plena Praça do Ferreira, para receber toda a carga que ela jogar no Ceará. E creio que Virgílio [Távora] vá apertar o botão”.⁹⁸

Diversas ruas da Capital cearense continuavam às escuras. Calculava-se em 4.000 o número de lâmpadas queimadas ou quebradas dentre as reservadas à iluminação pública. Apesar de mensalmente serem substituídas 1.500 lâmpadas, a verba de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros) já não era suficiente, sobretudo após a introdução da fluorescente. Apesar da deficiência em setembro de 1959 o preço do quilowatt aumentou de Cr\$ 4,30 (quatro cruzeiros e trinta centavos) para Cr\$ 5,80 (cinco cruzeiros e oitenta centavos), apontando-se um prejuízo médio mensal de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros). A elevação nas tarifas foi considerada um golpe contra a economia popular, tornando-a “a energia mais cara do País”. Como o preço de diversos produtos sofriam aumento em virtude da elevação no preço da energia, os protestos ocupavam as discussões da Câmara Municipal e da Assembleia Legislativa. O débito dos órgãos públicos para com o Serviluz atingia à cifra de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros), sendo Cr\$ 8.937.000,00 (oito milhões novecentos e trinta e sete mil cruzeiros) referentes a prefeitura, Cr\$ 6.648.000,00 (seis milhões seiscentos e quarenta e oito cruzeiros) ao Estado e Cr\$ 4.500.000,00 (quatro milhões e quinhentos mil cruzeiros) às Repartições Federais. De acordo com declarações do prefeito, em cada quilowatt de energia, o Serviluz tinha um prejuízo

98 Fortaleza, o *Povo*, 1 abr. 1957, p. 12; Fortaleza Câmara Municipal. Ata da nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1958, p. 1-3; o *Povo*, 16 abr. 1958, p. 3; 2 fev. 1959, p. 1; ata da trigésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959 em 06 ab. p. 1. Exemplo das críticas contra o Serviluz: “Deus e os poderes públicos tenham compaixão do SERVILUZ e de todos nós” in o *Povo*, 8 abr. 1959, p. 3. O *Povo*, 27 abr. 1954, p. 4; 5 mai. 1959, p. 6; 8 mai. 1959, p. 1. Em maio de 1959, o Vereador Dorian Sampaio requereu que o prefeito fosse convidado a comparecer à Câmara, juntamente com o Superintendente do Serviluz, Secretários do Município, Governador do Estado, Representantes do Clube de Engenharia, da Associação de Imprensa, da Assembleia Legislativa do Ceará, a fim de debaterem com os vereadores sobre a possibilidade do município entrar em entendimento com a CHESF para encampar o Serviluz. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da trigésima segunda sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1959, em 11 mai., p. 2; Fortaleza, o *Povo*, 4 jun. 1959, p. 6; 5 jun. 1959, p. 3. Calculava-se que a energia só chegaria em Fortaleza depois de 1964, segundo técnico da CHESF; Fortaleza, *Correio do Ceará*, 3 ago. 1959, p. 1; o *Povo*, 4 ago. 1959, p. 3; 8 ago. 1959, p. 2; 10 ago. 1959, p. 5; 11 ago. 1959, p. 2 e ata da décima sessão ordinária do segundo período legislativo de 1959, 14 ago., p. 1.

de Cr\$ 1,20 (um cruzeiro e vinte centavos) e pagava a União, como imposto sobre o óleo diesel consumido, mensalmente, de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros) a Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros). Como o Presidente Juscelino não podia abrir precedente na isenção da taxa cobrada em todo o País, prometeu instalar uma nova turbina no Serviluz, de 7,500 quilowatts. Para tanto, autorizou a liberação de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) para a aquisição de peças, desvinculados dos débitos da municipalidade para com o Banco do Brasil. Nas próprias palavras do Presidente, “o caso da energia elétrica em Fortaleza é grave, urgente e inadiável”.⁹⁹

A Usina do Mucuripe, com 12,500 quilowatts, não atendia a demanda. No início de 1960, visando a ampliar a concessão da CHESF até Fortaleza, o Serviluz foi transformado numa sociedade de economia mista. Os funcionários vindos da “Ceará Tramways Light and Power Company Limited”, bem como os admitidos pelo Serviluz, passaram a integrar o quadro de pessoal da nova sociedade. A Petrobrás foi autorizada a fornecer o óleo combustível ao Serviluz a preço reservado aos distribuidores e o Banco do Brasil abriu um crédito de Cr\$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de cruzeiros), para atendimento das necessidades imediatas. Apesar da ajuda federal, qualquer serviço de manutenção ou reparo afetava o abastecimento, ficando a cidade sem energia por algumas horas e, as vezes, o racionamento era alternado, ficando algumas ruas com uma hora de iluminação normal e três às escuras até durante a semana. Em janeiro de 1960, cem operários da fábrica “Ceará Industrial”, voltada à fabricação de fiação e tecelagem, fizeram uma manifestação contra o regime frequente de cortes de energia: as faixas “Precisamos trabalhar”, “queremos energia” e “energia particular — a salvação” expressavam a insatisfação e o receio de desemprego que atormentava os operários. Apesar das verbas federais para compra de geradores diesel e construção de um oleoduto, os deficits no Serviluz eram de Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros), incluindo compra de combustível e impostos. Fortaleza preci-

99 Fortaleza, o *Povo*, 22 set. 1959, p. 6; 30 set. 1959, p. 3; 1 out. 1959, p. 1; 3 out. 1959, p. 2 e 5 out. 1959, p. 1. Pelo convênio assinado em 24 de ago. de 1959 entre o Governo do Estado, a Prefeitura Municipal, a CHESF e CODENO, para suplementação do sistema de iluminação, o Serviluz foi dispensado de proceder a concorrência pública, para aquisição do material necessário, mesmo devendo efetuar a coleta de preços. Cf. Decreto municipal nº 1851, de 8 out. 1959 in *Diário Oficial do Município*, ano 7, n. 1726, 13 out., p. 2.

sava de 14.000 quilowatts por dia, mas a capacidade do Serviluz só ofertava 12.500. Aos poucos a deficiência de fornecimento começou a ser minorada, com o aumento de 30% na capacidade disponível, como resultado da atuação da CHESF, com os 5.700 quilowatts, que eram fornecidos dois geradores adquiridos nos Estados Unidos, acrescidos de mais 400 de outro gerador, comprado em João Pessoa, havia um reforço de 6.100 quilowatts. Apesar disso, o atendimento ainda era insuficiente aos reclamos de uma cidade em crescimento e as empresas particulares, como o Cotonifício “Leite Barbosa” e “Gomes e Companhia” ainda partilhavam o fornecimento de energia para a cidade.¹⁰⁰

A capacidade de produção de energia em Fortaleza aumentara. Com duas turbinas e dois grupos diesel que pertenciam à Usina do Meireles, a capacidade geradora atingia o nível de 12.500 kw diários, mas o consumo era maior. Anualmente passara de 1.927.363 kw, em dezembro de 1955, para 3.189.100 kw no final de 1958 e com a majoração no preço médio de venda do quilowatt de Cr\$ 225,00 (duzentos e vinte e cinco cruzeiros) para Cr\$ 281,00 (duzentos e oitenta e um cruzeiros), o Serviluz obteve lucro de Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros). Entretanto, a dívida com o Banco do Brasil, no valor de Cr\$ 52.000.000,00 (cinquenta e dois milhões de cruzeiros), em 1955, só foi amortizada em Cr\$ 18.000.000,00 e o total das dívidas anunciadas atingiam Cr\$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de cruzeiros), a limitada capacidade geradora da Usina do Mucuripe forçava a um racionamento cada vez maior. Enquanto se aguardavam três grupos de geradores, novas ligações pedidas não foram atendidas e o consumo, em março de 1960, chegava a 13.500 quilowatts, esbarrando numa capacidade geradora de 12.500.¹⁰¹

A ação do Governo Federal constituiu a mola propulsora do plano de eletrificação, ficando o poder estadual e, sobretudo, o municipal à espera dos recursos que os fizessem sair dos entraves financeiros constantes. O con-

100 Os funcionários vindos da “Ceará Light and Power Company Limited” bem como os admitidos pelo Serviluz, passaram a integrar o quadro de pessoal da nova sociedade. - Fortaleza, o *Povo*, 19 out. 1959, p. 2; 12 nov. 1959, p. 2; 13 nov. 1959, p. 2; 13 nov. 1959, p. 3; 19 nov. 1959, p. 6; 04 jan. 1960, p. 3 e 6; 06 jan. 1960, p. 2; 7 jan. 1960, p. 1; 11 jan. 1960, p. 5; 19 jan. 1960, p. 1 e lei mun. n° 1489, de 11 fev. 1960.

101 Fortaleza, o *Povo*, 20 jan. 1960, p. 1; 21 jan. 1960, p. 1; 17 fev. 1960, p. 6; 9 mar. 1960, p. 2 e 12 mar. 1960, p. 1.

vênio entre a Prefeitura Municipal e a CHESF foi firmado em maio de 1960. A SUDENE havia liberado Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), para atender ao sistema de iluminação de Fortaleza. Como a prefeitura não podia pagar o débito do Serviluz, a verba prometida por Juscelino Kubitschek, em 1959, no valor de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), foi liberada em apólices pelo Banco do Brasil. Além disso, foi concedido um empréstimo de Cr\$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de cruzeiros), a fim de que fosse adquirida a maquinaria para aumentar o fornecimento.

Embora no final de 1960 tenham sido iniciados os trabalhos de reforma na rede elétrica de Fortaleza, com o estabelecimento de uma linha de alta tensão, de 6.000 volts, ainda se contava com o fornecimento de energia de algumas indústrias e a constante queda de tensão acarretava a paralisação temporária na iluminação. As duas turbinas e três caldeiras da usina do Mucuripe, complementadas pela Usina do Passeio Público, que aguardava a instalação de cinco grupos diesel, além da Usina do Meireles, não atendiam ao consumo crescente. Sugeria-se até que o racionamento fosse efetivado apenas em relação à iluminação pública, para que se pudesse atender a domiciliar.¹⁰²

Não há dúvida de que o serviço de iluminação, pública e domiciliar, do Recife, apesar do atraso tecnológico, superava o de Fortaleza no período pré-SUDENE. Inclusive, quando foi implantada a CHESF, a posição geográfica da capital pernambucana serviu de suporte ao fortalecimento de sua hegemonia regional, pois Fortaleza ainda teve que sofrer malfadado racionamento de energia elétrica.

4.3. O SANEAMENTO

Desde o período colonial o abastecimento de água no Recife constituía uma séria dificuldade, porque nas proximidades da área habitada não se

102 Fortaleza, *o Povo*, 18 mar. 1960, p. 5; 9 abr. 1960, p. 13; 2 mai. 1960, p. 8; 20 jun. 1960, p. 2 e 8; 20 dez. 1960, p. 2 e Fortaleza, *Unitário*, 11 out. 1960, p. 8. A inauguração do sistema de fornecimento de energia, oriunda de Paulo Afonso, ocorreu em 1965 durante o governo de Virgílio Távora. Teria início, “então, o chamado segundo período da industrialização do Ceará” - Cf. LINHARES, Paulo, *op. cit.*, p. 167.

dispunha de nenhuma fonte de boa qualidade que atendesse o consumo. Por isso, utilizava-se a água do rio Beberibe, represada pelo conhecido Varadouro de Olinda, construído no final do século *vii*. Koster, ao descrever as condições de fornecimento dessa barragem, na primeira década do século passado, comentava que a maioria das canoas utilizadas como meio de transporte era composta de embarcações sujas e descuidadas. Com a fundação da Companhia do Beberibe, em 1838, a água canalizada provinha do açude do Prata.¹⁰³

Em Fortaleza, o fornecimento de água até 1926 ainda era efetuada em lombos de jumentos com depósitos de madeira. Antes, em 1867, uma companhia inglesa tentou organizar o serviço de abastecimento por meio de uma pequena rede distribuidora de água apanhada em cacimbões, de onde era captada através de bombas para dois reservatórios instalados no Benfica. Dali a água era canalizada para o centro da cidade, aproveitando-se o declive de terreno que facilitava o escoamento. Com a seca de 1877, os cacimbões secaram e o abastecimento teve que ser suspenso. Após essa primeira tentativa fracassada, somente no governo do Comendador Acioli, o Dr. João Felipe, em 1911, elaborou um projeto que não foi concretizado de imediato, em virtude da deposição do governador. Mesmo assim haviam sido construídas duas caixas de água, na Praça da Bandeira, com capacidade para 760.000 litros cada uma, além do estabelecimento de 42 km de canos pelas ruas. O prosseguimento dos trabalhos ocorreu em 1923, quando Idelfonso Albano contratou uma firma americana e o serviço de água e esgoto foi inaugurado em 1926, sem que se registrasse uma ampliação da área atendida pelo reservatório do Acarape. Por isso, a costumeira preocupação dos proprietários de imóveis com a instalação de uma cacimba para atender as necessidades domésticas permaneceu. Quanto à água potável, em geral o consumo se restringia à fornecida pelos que a vendiam em carroças ou em barris de madeira, excetuando-se os que eram beneficiados com o restrito encanamento domiciliar. Na década de trinta, o Interventor Menezes Pimentel contratou a firma do sanitarista Saturnino de Brito para ampliação da área servida, mas somente na década de quarenta o serviço foi ampliado para atender 18.600 casas, mesmo havendo interrupção temporária nos trabalhos efetuados, de-

103 Cf. JUCÁ, G. N. M., *op. cit.*, p. 70-74.

vido a carência de recursos.¹⁰⁴

No Recife de 1946, a carência de equipamentos, resultante das dificuldades de importação durante a guerra, prejudicou o funcionamento adequado na estação de fornecimento de Prazeres e Dois Irmãos. Mesmo em casas de um pavimento faltava água e em bairros como o Pina o abastecimento era falho. Apesar de a Câmara Municipal aprovar um projeto de lei, em 1948, autorizando a aquisição de carros tanques para atender à população pobre, o Governo Estadual optou pela construção de 100 chafarizes em diferentes pontos da cidade.¹⁰⁵

A represa do Garjaú, situada no Município do Cabo, fornecia 45.000 m³ e o açude do Prata, em Dois Irmãos, 10.000 m³, mas as necessidades de consumo atingiam 70.000m³. Desse modo, os chafarizes constituíam simples paliativos e a maioria da população dependia do consumo efetuado nas cacimbas ou de água em carroças. Nos bairros pobres, onde se incluíam e os “altos” e “corgos”, apenas 33 chafarizes forneciam 736m³, destinados a 300.000 pessoas.¹⁰⁶

O bairro que obteve abastecimento de água regular, acompanhado de saneamento básico, foi Boa Viagem, em decorrência da participação dos moradores nos gastos efetivados durante a década de cinquenta. Entretanto, até o final da década de quarenta, a construção de depósitos domiciliares representava a saída viável. As soluções variavam de acordo com as condições. No Capunga, alguns moradores que eram filiados ao Clube Português, para ali se dirigiam não apenas para o lazer semanal, mas ocorriam visitas diárias dos que optaram pelos chuveiros da Associação. Mesmo nos bairros

104 Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1952, p. 3 e 9 abr. 1955, p. 8.

105 Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 nov. 1946, p. 4; Recife Câmara Municipal. Ata da segunda reunião da primeira sessão ordinária em 16 fev. 1948, p. 5 e ata da primeira reunião da segunda sessão extraordinária de 20 abr. 1948, p. 3.

106 O bairro do Pina, apesar das constantes reclamações era o mais bem servido, dispondo de 4 chafarizes. Quanto aos outros bairros, a distribuição era a seguinte: Estrada dos Remédios e Jiquiá, cada um com 3. Santo Amaro, São José e Monteiro tinham 2. O Largo da Paz, Fernandinha, Coelhoos, Ilha do Leite, Ponte de Parada, Campo Grande, Areias, Cordeiro, Casa Amarela, Torre, Barro, Mangabeira de Baixo, Coqueiral, Ilha João de Barros e Iputinga só possuíam 1. Já Água Fria, Arruda e Beberibe, com 1 chafariz cada, eram atendidos pelo abastecimento de Olinda. Para que se tenha ideia das limitações do fornecimento, o chafariz de Casa Amarela também tinha como consumidores os moradores do outeiro, Santa Isabel, Alto do Santo e Alto do Vasco. Cada chafariz funcionava para atender a uma média de 10.000 pessoas. Cf. Recife, a *Luta*, 1 mar. 1948, p. 1.

de classe média, a deficiência devia-se especialmente à falta de pressão no encanamento, tornando-se obrigatório o uso de bombas propulsoras. Desse modo, “já se foi o tempo em que o recifense abria a torneira e a água escorria em abundância. Hoje é preciso alterar a hora do banho”.¹⁰⁷

As empresas construtoras de fossas e cacimbas cresciam no Recife e se em 1945, para uma população de 400.000 habitantes estimava-se um percentual de 40% sem abastecimento de água. Certamente esse índice aumentou em 1951, pois o número de habitantes passou para 500.000 e chegavam a 50 os mocambos, onde rareavam os chafarizes públicos.¹⁰⁸

Se em 1953 o governo decidira vender imóveis pertencentes ao Estado, visando a abrir um crédito especial para melhorar o abastecimento de água no Recife, através da captação dos rios Utinga e Pitanga, no Engenho Monjone, no final da década apenas quatro reservatórios atendiam ao consumo: Garjaú, Jangadinha, Dois Irmãos e Beberibe. Esse último fornecia a água considerada de baixa qualidade, o que levou os médicos e deputados Orlando Parahym e Vieira de Menezes a denunciar o registro de casos de hepatite e febre tifoide surgidos na cidade.¹⁰⁹

Em pleno final da década de cinquenta, o abastecimento deficiente ainda incluía Olinda como fornecedora de água aos bairros do Beberibe, Ar-ruda e Água Fria, apesar da preocupação do Departamento de Saneamento com a instalação de chafarizes nos morros, para beneficiar os moradores do Beberibe e Casa Amarela, onde residiam diversos operários.¹¹⁰

Até 1942, Fortaleza dispunha de 6.000 m³ diários de água fornecida pelo açude Acarape, sendo ampliada a linha adutora no final da década, por Saturnino de Brito, a fim de atingir 8.000 m³. Mesmo com o trabalho efetuado, ficou faltando concluir os reparos necessários em decorrência da falta de

107 Recife, *Diário de Pernambuco*, 20 mar. 1949, p. 4; 25 mar. 1949, p. 4; 4 abr. 1949, p. 3 e 1 nov. 1949, p. 4.

108 Recife, *Diário de Pernambuco*, 26 jul. 1951, p. 4. No Alto do Céu fazia parte da paisagem a costumeira fila de moradores, geralmente mulheres com latas na mão, à espera da abertura do único chafariz, onde a água era vendida. Cf. Recife, *Folha do Povo*, 18 mar. 1954, p. 1.

109 Recife, *Diário de Pernambuco*, 14 jun. 1953, p. 4 e 8 mar. 1958, p. 4 e *Jornal do Commercio*, 12 jun. 1959, p. 20.

110 Recife Câmara Municipal. Ata da quarta reunião da primeira sessão ordinária em 15 fev. 1960, p. 5 e Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 mai. 1960, p. 8.

material. Faltavam inclusive hidrômetros requeridos pela extensão do abastecimento. A consequência foi o cancelamento do contrato de ampliação da rede de esgotos e do abastecimento de água, devido à precária situação financeira do Estado, que não pagava os compromissos com regularidade: “o cancelamento com o escritório Saturnino de Brito é a morte de mais uma esperança, uma dessas muitas esperanças de empreendimentos públicos que de tão inadiáveis, de tão necessários e nunca realizados, e jamais terminados, não animam já, de nenhuma forma, a população a acreditar na viabilidade de tais obras”.¹¹¹

O plano de Saturnino de Brito recomendava a construção de novas caixas de água, a ampliação dos filtros no açude Acarape e a substituição de canos obstruídos pela ferrugem em vários bairros. Previa-se a construção de duas caixas de água, uma no Joaquim Távora e outra na Aldeota, cada uma com capacidade para 750.000 litros. As despesas previstas eram de Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros) para o total das obras. Como não foi concretizada a modificação necessária à melhoria do abastecimento ocorria com frequência a interrupção no fornecimento de água e as caixas de água na Praça da Bandeira dificilmente enchiam. A rede de abastecimento, com quase três décadas, permanecia a mesma. Os costumeiros poços, denominados cacimbas ou cacimbões, na sua maioria situavam-se nas proximidades das fossas domiciliares. Mesmo com a ameaça de rompimento na adutora do Acarape, o Tribunal de Contas do Estado negou-se a reajustar o crédito de Cr\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil cruzeiros), para os consertos necessários. Ocorria falta de água até por 72 horas¹¹². Em 1952, o Governador Raul Barbosa conseguiu um empréstimo de Cr\$ 70.000.000,00 (setenta milhões de cruzeiros), através do Banco do Brasil, para que o plano de melhoria no fornecimento de água tivesse continuidade. Novo contrato foi assinado entre o Governo do Estado e o escritório de Saturnino de Brito, em março de 1954, para ampliação da área beneficiada com o serviço de

111 Fortaleza, *Unitário*, 1 abr. 1949, p. 2; o *Povo*, 19 mai. 1949, p. 3 e 20 mai. 1949, p. 1. Para grande parte da população, a água era conduzida em ancoretas de 30 ou mais galões à tração animal - jumentos, burros e cavalos - e vendida em canecos de ágata ou alumínio de litro a mais. Famosas foram os poços da Itaoca e da Pirocaia. - Depoimento do Prof. João Vianey Mesquita acerca de Fortaleza dos anos 50.

112 Fortaleza, o *Povo*, 12 mar. 1951, p. 3; o *Povo*, 9 jan. 1952, p. 3 e 4 mar. 1953, p. 3.

água e esgoto. Em meados desse ano, o engenheiro Rodrigo Lopes começou o trabalho com a ampliação dos filtros existentes no açude do Acarape e a construção de duas caixas de água. Uma localizada na Praça da Bandeira, com capacidade para 2.000.000 litros e a outra na Aldeota, na esquina das ruas João Cordeiro e Antônio Sales, que deveria armazenar 1.000.000 litros. A instalação de 108 km de canos começou pela Aldeota. Os bairros beneficiados pela ampliação da área servida compreendiam São Gerardo, Monte Castelo, parte do Brasil Oiticica e do Arraial Moura Brasil, Gentilândia, parte da 13 de Maio, Marechal Deodoro, Praça São Sebastião, Carapinima, D. Jerônimo, Pajeú, Nova Aldeota e a zona central da cidade. Mesmo com a ampliação dos bairros atendidos não se deve generalizar a melhoria à totalidade dos bairros atendidos. O Bairro de Fátima, popularmente conhecido como 13 de Maio, ficou com diversas ruas ou residências não atendidas, pois os proprietários preferiam usar motores domiciliares que captavam água no poços instalados ou cacimbões disponíveis. Assim, ainda havia a premência de duplicar a rede de abastecimento. Para tanto, era necessária a construção da nova adutora, o que representava solução dispendiosa. A outra opção prendia-se ao aproveitamento do lençol subterrâneo do Mucuripe, também dependente de elevados custos.¹¹³

Dos bairros pobres de Fortaleza, poucos dispunham de um fornecimento regular, mesmo através dos chafarizes. Na década de quarenta, o Arraial Moura Brasil era atendido, mas apenas por um chafariz e mesmo um Grupo Escolar, ali instalado, não havia água canalizada. Os demais bairros carentes, como Coqueirinho, Bela Vista, Km 8, São João do Tauape, constantemente figuravam nas reivindicações publicadas pelo jornal *O Democrata*. Também o Pirambu possuía chafariz, porém sujeito a constantes problemas de funcionamento. Antônio Bezerra dispunha de uma caixa de água, abastecido por um velho cata-vento. O chafariz do Monte Castelo foi inaugurado em 1951, mas destinava-se a atender parte da população do Alagadiço e do Coqueirinho. O Cercado Zé Padre continuaria a depender dos cacimbões existentes e somente na década de cinquenta disporia de um chafariz, quando também o Montese e mais uma vez o Pirambu seriam atendidos por novos chafarizes instalados. O Jardim América, que na metade dos anos cinquen-

113 Fortaleza, o *Povo*, 9 abr. 1955, p. 8; 10 mai. 1955, p. 1.

ta possuía umas 2.000 residências e um total de 12.000 habitantes, em sua maioria pobres, denunciava que a implantação da rede de esgoto e abastecimento de água apenas atendia a Aldeota. Na verdade, tal crítica expressava a insatisfação de moradores sem assistência sanitária, mas não traduzia uma realidade total, uma vez que as reclamações da própria população da Aldeota também consolidavam o coro dos insatisfeitos com o abastecimento deficiente. Não obstante, havia exceções nas tentativas de superar a falha de um fornecimento irregular. Os habitantes da Gentilândia, por exemplo, em sua maioria classe média, para amenizar precário serviço de água e esgoto, dispunham do fornecimento implantado pela Imobiliária Gentil, que captava por intermédio de um motor a água extraída do subsolo da Vila. Contudo, a ideia inovadora representava um percentual ínfimo se considerada a totalidade da área abastecida na capital cearense e no restante do bairro do Benfica diversas ruas não era atendidas.¹¹⁴

O velho açude do Acarape não se coadunava com o consumo requerido e a água que chegava à cidade nem sempre tinha força para subir até às caixas de água domiciliares, devido aos canos estragados pela ferrugem. As indústrias e inúmeras residências remediavam o fornecimento usando poços caseiros. Apesar de algumas remodelações efetuadas, o déficit de abastecimento tornara-se bastante elevado. Em 1959, foi substituída a rede de distribuição em algumas ruas, mas do total de 48.894 prédios urbanos, apenas 19%, 14%, ou seja, 9.321, dispunham de água canalizada, restando, portanto, 39.573 que dependiam de abastecimento domiciliar.¹¹⁵

Dada à insuficiência no tratamento de água fornecida, havia o perigo de contaminação, por causa do sistema de filtração insuficiente e de uma usina de tratamento precária. Segundo exames efetuados, a água do Acarape

114 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da tricentésima décima sexta sessão ordinária em 9 mar. 1949, p. 1; Fortaleza, o *Democrata*, 04 e 26 nov. 1949, p. 6; 28 jun. 1950, p. 8; ata da décima quarta sessão ordinária do primeiro período legislativo em 17 mar. 1951, p. 44-45; ata da décima nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1951; em 28 mar. 1951, p. 58; Fortaleza, o *Nordeste*, 23 jun. 1951, p. 1; Fortaleza, o *Democrata*, 22 ago. 1952, p. 6 e o *Nordeste*, 28 ago. 1952, p. 3; o *Povo*, 29 jan. 1954, p. 3 e 18 mai. 1955, p. 8 e ata da septuagésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956 da CMF, em 10 nov. p. 2. A conhecida Avenida João Pessoa, apesar de considerada uma das principais, ainda não era abastecida. Cf. Ata da oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1957, p. 2.

115 Fortaleza, o *Povo*, 11 out. 1957, p. 1 e 2; 28 jan. 1958, p. 3 e 10 jan. 1959, p. 3.

deixara de ser potável, pois em cada 100 cm³ localizavam-se 1.600 bacilos, entre eles o que provocava o tifo. Uma comissão nomeada pela Assembleia Legislativa visitou o açude do Acarape, sugerindo o reaparelhamento do laboratório de análises, nomeação de um químico, controle bacteriológico da água tratada e realização de dois exames diários. Contraditoriamente, a conclusão obtida considerava a qualidade da água como satisfatória, sendo livre o seu consumo. Todavia, eram do conhecimento geral as falhas no sistema de tratamento devido ao baixo teor do cloro aplicado.¹¹⁶

Os trabalhos de aplicação da adutora do Acarape foram iniciados em 1959, após assinatura de novo contrato entre o Governo do Estado e o Grupo Saturnino de Brito. Dos 13.000.000 m³, Fortaleza passaria a receber 25.000.000, “aumento que não dará para todas as necessidades, mas que será substancial”. Mesmo com a construção da adutora, o abastecimento instável prosseguiu e o atenuante ainda se concentrava nos poços residenciais, as cacimbas que dispunham de bombas manuais. Pensava-se na utilização do açude de Pentecoste, mas para isso seria preciso uma verba de Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros). Até 1960, a omissão das autoridades ante o deficiente fornecimento de água continuava como tema em discussão na Câmara Municipal e os pedidos de abertura de cacimbas nos bairros pobres persistiam.¹¹⁷

Embora considerando as peculiaridades que dificultaram a captação de água potável e o obsoleto sistema de fornecimento, nas duas capitais, Fortaleza era mais prejudicada. Além do parco atendimento, limitado à área central e imediações, a água salobra — popularmente denominada “água pesada” — levava os moradores, que não dispunham de recursos para construir cisternas, ou depender “das carroças d’água”, que percorriam diferentes bairros, vendendo água de melhor qualidade. Por isso, o serviço de abastecimento dependia mais da iniciativa particular do que do poder público.

116 Fortaleza, *o Povo*, 16 abr. 1959, p. 2 e 23 abr. 1959, p. 3. O consumo necessário em Fortaleza seria de 14.000 m³, mas a Usina de tratamento só beneficiava 5.000 m³.

117 Projetara-se a substituição de 35 km de canos e a construção de dias caixas de água, com a aplicação de uma verba de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), obtida junto ao Governo Federal. Fortaleza, *o Povo*, 11 set. 1959, p. 2; 2 jul. 1960, p. 1 e ata da vigésima quarta sessão ordinária do segundo período legislativo de 1960, 15 set., CMF e ata da vigésima sexta sessão ordinária do segundo período legislativo da CMF, em 19 set. 1960, p. 2.

Embora o urbanismo seja considerado uma ideologia encoberta pelo mito da tecnocracia, conforme argumenta Henri Lefebvre, ao analisar a situação vivenciada pelas sociedades europeias, a questão urbana do Nordeste brasileiro no período pré-SUDENE adquire uma especificidade bem mais peculiar¹¹⁸. O quadro técnico ainda não se enraizara no direcionamento das medidas voltadas à racionalização da infraestrutura urbana. A concentração do poder municipal nas mãos dos prefeitos das duas capitais e a ausência de recursos e de uma tecnologia capazes de superar a problemática dos setores básicos por si sós não explicam o marasmo das inovações registradas. O protecionismo usufruído pela iniciativa privada na administração dos serviços públicos, como a iluminação na sua fase inicial, representava obstáculo às inovações desejadas, pois apesar das normas contratuais estabelecem obrigações, a anuência tática entre governo e companhias urbanas decorria da ausência de concorrentes no setor explorado, o que poderia aperfeiçoar os serviços prestados. Paradoxalmente, a “nacionalização” ou municipalização do sistema de iluminação tão almejado pelas correntes de esquerda, conforme aconteceu em Fortaleza, demonstrou de maneira explícita como o papel assumido pela prefeitura apenas agravou o funcionamento dos serviços básicos à cidade. Mais arraigada do que tecnocracia persistia a atuação de líderes populistas. As companhias atuavam sem planejamento adequado. A inexistência de quadro de pessoal especializado, que atendesse ao crescimento desordenado das duas capitais e pudesse responder as necessidades básicas da população, dificultando seu atendimento e a elevação do nível de bem-estar social.

4.4. O SISTEMA PORTUÁRIO: CONTRASTES E CONTROVÉRSIAS

Uma das diferenças específicas no processo histórico do Recife e de Fortaleza relaciona-se com o estabelecimento de seus portos. Enquanto o do Recife transformou a antiga vila de pescadores no “principal entreposto de comércio com a Inglaterra”, no século XIX, em Fortaleza, apesar da existên-

118 LEFEBVRE, Henri. El Urbanismo de hoy. Mitos y realidades. In: DE LO RURAL A LO URBANO. Cuarta edición. Traducción de javier Gonzáles-Pueyo. Barcelona: Ediciones península, 1978, p. 208.

cia de arrecifes que lembravam os da capital pernambucana, “jamais constituiu ancoradouro seguro, mas agora o porto está sendo completamente atulhado pela areia do mar” e “em ponto algum é fácil o desembarque devido às grossas vagas que se vão quebrar na praia”¹¹⁹. O problema não resultava de um simples descaso das autoridades provinciais, mas sobretudo da ausência de um espaço adequado ao sistema portuário, como existia no Recife. Aliás, Fortaleza fora beneficiada por concessões governamentais para se tornar o principal porto da Província, deixando o do Aracati e posição secundária.¹²⁰

Se havia discordância entre os viajantes estrangeiros acerca da estética ou da limpeza urbana do Recife, em relação ao porto o reconhecimento das condições favoráveis era unânime. Por isso, “nenhum porto tem mais fácil acesso. Qualquer barco, procedente da Índia ou do Oceano Pacífico, ou ainda, em viagem de retorno aos seus portos de origem, quer sejam estes nos Estados Unidos ou na Europa, com pequeno desvio de sua rota, podem tocar em Pernambuco”¹²¹. Quanto ao de Fortaleza, “em ponto algum é fácil o desembarque devido às grandes vagas que constantemente se vão quebrar na praia. Adaptado a essa circunstância, o bote do piloto, no qual desembarcamos, era guardnecido por poderosos flutuadores de madeira a fim de evitar que se virasse”¹²².

Esse desembarque inseguro em Fortaleza situava-se a norte da cidade, nas imediações onde mais tarde seria edificada a ponte metálica, na tentativa de facilitar as transações marítimas. Mesmo com a ausência de um cais, agravada pela violência das ondas, a ideia de instalar o porto mais distante,

119 Cf. RUGENDAS, João Mauricio. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Trad. de Sérgio Millet. São Paulo: Martins Editora, 1954, p. 59 e KIDDER, Daniel P. *Reminiscência de viagens e permanência no Brasil*. (Províncias do norte). Compreendendo notícias históricas e geográficas do Império e das diversas províncias. Trad. de Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Martins Editora, 1951, p. 135-136.

120 Em meados do século XIX, além de ser explorada pela Companhia Brasileira, Fortaleza beneficiava-se também da atuação da Companhia de Pernambuco, que igualmente explorava os portos de Aracati, Acaraú, Camocim, além de contar com a Companhia do Maranhão, que mantinha transações com Amarração, Camocim e Acaraú. A partir de 1856, o porto de Fortaleza passou a receber oito navios por mês, enquanto o do Aracati ficava apenas com quatro. Cf. GUABIRABA, Maria Célia. Ceará - A crise permanente do modelo exportador apud LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito de hegemonias*. Fortaleza: Stylus comunicações, 1991, p. 118-119.

121 KIDDER, Daniel P. op. cit., p. 6.

122 Idem, op. cit., p. 135-136.

no Mucuripe, não era apoiada a princípio, pela grande distância da cidade. Entretanto, desde o início da ocupação territorial da futura Fortaleza, o Mucuripe já fora reconhecido pelo holandês Matias Beck como “o sítio mais próximo e capaz para ancoradouro dos nossos hyates: dista do Siara obra de trez leguas”¹²³. Mesmo no início do século xx, apesar da construção de um quebra-mar, “o porto ficou pior do que estava. É difícil desembarcar sem um banho salgado... os recursos de carga e descarga são feitos à unha, não havendo no porto aparelhos próprios para descargas”¹²⁴.

O primeiro projeto relativo à instalação do porto do Mucuripe foi apresentado em 1870 por um engenheiro inglês, recomendando o início das obras na enseada ali existente. Cinco anos depois, o engenheiro John Hawkshaw deu continuidade ao projeto, que sugeriu a construção de uma muralha de 670 metros de extensão, instalada através de dois alinhamentos que seriam ligados à terra através de um viaduto metálico de 250 metros. Em 1883, a obra foi contratada no valor de 3:560\$000 (três mil quinhentos e sessenta contos de réis), mas somente três anos depois os trabalhos foram iniciados. Apesar do reconhecimento das condições do ancoradouro na ponta do Mucuripe, a quase ausência de arrecifes era apontada como um argumento contrário à instalação do porto naquela área. Em pouco tempo, a intensidade das ondas aterrou o viaduto e o próprio ancoradouro, sendo o projeto relegado. E as mercadorias continuaram levadas, em embarcações pequenas, para os navios que ficavam a 500 metros da praia, chegando molhadas ao seu destino. Provavelmente, receosa do aumento nos gastos do transporte, em virtude da distância do Mucuripe do comércio citadino, a Associação Comercial opunha-se à mudança do porto. A ponte metálica, que serviria de ponto de desembarque de passageiros e cargas, teve suas obras iniciadas em 1902. A armação era de ferro, mas o lastro fora construído com madeira. Posteriormente, o piso foi substituído por uma estrutura metálica, daí a denominação popular de ponte metálica.¹²⁵

123 Cf. Diário de expedição de Matias Beck ao Ceará em 1649. *Revista do Instituto do Ceará*, Fortaleza, v. 17, p. 342, 1903.

124 Cf. DIAS, Arthur. Ceará. (do livro *O Brasil actual*, 1904) in *Revista do Instituto do Ceará*, v. 27, p. 229.

125 Cf. Relatório de Sir John Howksaw em 1875. Sobre melhoramentos dos portos do Brasil. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 23, p. 183-187, 1909. Esse engenheiro inglês tornou-se co-

Em 1908, novos estudos foram efetuados e o porto, projetado pelo engenheiro Sousa Bandeira, denominado “porto-ilha”, teve a sua construção contratada com a empresa “Norton Guiffiths”. O orçamento elaborado teve que ser reelaborado, em virtude de problemas técnicos. Com o término do governo de Epitácio Pessoa e a suspensão das obras federais em andamento no Nordeste, somente 250 metros de viaduto foram construídos, de um total de 800 metros projetados. Desde 20 de dezembro de 1920 foi assinado o decreto 26.666, colocando o Governo do Estado como concessionário das obras do porto. Inicialmente os serviços foram contratados com a “Companhia de Construções Civas e Hidráulicas do Rio de Janeiro”, que construiria o acis e o quebra-mar. O assoreamento e a obstrução pela areia da obra iniciada reativaram as discussões acerca da viabilidade do projeto, retraindo a aplicação de recursos esperados. Mesmo com a posição favorável do Laboratório “Neyrelé”, de Grenobles, à continuidade dos trabalhos, a precariedade de verbas estaduais colocava os trabalhos projetados a reboque do apoio federal. A morosidade na aplicação parcelada de recursos, encrustada num processo que entravava a continuidade requerida, apenas prejuízos acarretava, protelando sempre a realização aguardada. A atitude pachorrenha das autoridades políticas no trato das obras públicas, tanto a nível federal como estadual, revela o descaso dos que usufruíam o poder em encarar a aplicação dos recursos governamentais. Além da quebra da continuidade das obras realizadas, como ocorrera a nível regional após o governo Epitácio Pessoa, o manuseio das verbas sempre causada polêmica, envolvendo o modo de aplicá-las e as benesses usufruídas por uma burocracia cada vez mais paternalista, na concessão de novas funções a um quadro crescente de assessorias nem sempre qualificadas. A ideia do Estado como máquina das inovações pretendidas encobria a malversação dos recursos disponíveis, sempre manuseados de acordo com interesses de uma burocracia incompetente. A lenta implantação do porto de Fortaleza por ser melhor explicada através

nhecido pelas obras do porto Ymuiden, na Holanda, na entrada do Canal de Amsterdã. Da referida ponte os passageiros e cargas eram conduzidos em barcos até os navios. Em 1921 foi reconstruída pelo IFOCS com a utilização do concreto. Conhecida como “Viaduto Moreira de Rocha”, “mobhe de desembarque” ou “porto de Fortaleza” foi desativado com a construção do porto do Mucuripe. Cf. AZEVEDO, Miguel Angelo de (NIREZ), *Fortaleza, ontem e hoje*. Fortaleza: PMF/Fundação de Cultura e Turismo de Fortaleza, 1991, p. 171.

da argúcia do jornalista Demócrito Rocha, em 27 de fevereiro de 1929: “Governos e governos se têm passado a escutar o reclamo do Estado. Mas todos eles, na incapacidade que os estereliza, deram as cartas ao poder, deixando, não o porto ambicionado, mas a família inteira bem colocada nos mais rendosos cargos e negócios. O mal dos novos governos afeta várias formas e uma delas, sempre frequente, é a deficiência mental em que eles obscurecem. Se o problema do porto de Fortaleza tem a sua incógnita revelada de maneira tão simples, a insolubilidade em que até hoje perdurou vem apenas atestar a curteza de vista dos nossos administradores”¹²⁶. No ano seguinte, o projeto do engenheiro Augusto Hon-Meyll, que defendia a enseada do Mucuripe como o local ideal à implantação do Porto, levou o surgimento de duas correntes: uma a favor e outra contra a instalação do ancoradouro enfrente à cidade ressurgindo a proposta de um “porto-ilha”. De acordo com o parecer de uma comissão técnica, formada pelos engenheiros Belfort Vieira, Armando Xavier, Carneiro de Albuquerque e Morais Rego, resultou o decreto n. 544, de 7 de julho de 1938, que transferiu a localização do porto para o Mucuripe, com um orçamento de 38.896.260\$000 (trinta e oito milhões e noventa e seis mil duzentos e sessenta centos de réis). Foram concluídos, em 1945, 400 metros de cais acostável, com um total de 1.500 metros de extensão, incluindo o quebra-mar. Faltavam as obras complementares, como aterro, drenagem, o canal de acesso, além do armazém, serviço de abastecimento de água, energia elétrica e ferrovia. Além do problema do assoreamento, a crise financeira do Estado, expressa no deficit orçamentário para 1950, que somava Cr\$ 35.664.026,00 (trinta e cinco milhões seiscentos e sessenta e quatro mil e vinte e seis cruzeiros), forçou a paralisação dos serviços portuários.¹²⁷

Seria dúbio, a priori, querer apontar a deficiência portuária no Recife, comparando-a com a precariedade dos serviços de desembarque marítimo no Ceará. Entretanto, se o agente responsável pela manutenção do sistema portuário dependia do Governo Federal tornava-se coetânea a problemática vivenciada pelas duas capitais, à retaguarda da iniciativa oficial, sempre en-

126 Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1953, p. 1. Desde a década de trinta, o jornal *O Povo* comentava o problema: “Esbarrar a expansão da cidade, à espera de futuros choques de seu urbanismo com as dependências de um porto, para o qual ainda não há nem a verba de construção é - não resta dúvida - uma cautela”. Fortaleza, o *Povo*, 17 out. 1931, p. 1.

127 Fortaleza, o *Povo*, 13 out. 1949, p. 1.

carada como a base das inovações desejadas. A falta de dragagem no porto do Recife, que servia “a todo Nordeste e em parte ao norte do país”¹²⁸ resultava na suspensão das viagens dos vapores estrangeiros durante a Segunda Guerra, impedindo o atracamento regular dessas embarcações. O contraste novamente era estampado nos jornais: apesar de, na década de vinte, no período do governo Sérgio Loreto, a capital pernambucana orgulhar-se do atracamento de transatlânticos, após o Estado Novo, “a dragagem sumiu e o porto começou a entupir-se. Os navios de grande calado não podem atracar no porto. O Recife está pior do que Cabedelo. No Rio os navios não entram por falta de espaço e no Recife porque o porto não permite”.¹²⁹

Os trabalhos de dragagem foram iniciados em 1947, mas nem os navios que vinham da Argentina tinham condições de atracar. Com as reformas em andamento, o cais voltou a encher-se de curiosos, na chegada e saída dos vapores, mas lamentava-se que 80% das despesas eram absorvidas pelo pessoal envolvido com as atividades portuárias. Em contrapartida, os armazéns continuavam mal conservados. Calçamento danificado, ferrugem prejudicando diversos setores e a maioria do material necessário encontrava-se em mau estado de conservação. O cais de Santa Rita, de 4.730 metros, se via prejudicado em virtude da invasão constante da areia trazida pelos rios: “maravilhoso recanto do Recife, tão maltratado, tão abandonado”.¹³⁰

O tráfego de carros, sobretudo de ônibus e caminhões, crescia diariamente, tornando-se difícil em virtude dos casebres, chamados “refúgios”, que ocupavam grande área nas imediações do porto, prejudicando o movimento de veículos. O cais constituía um ponto onde era comum os assaltos, principalmente à noite, pois a iluminação era escassa e diversas ruas permaneciam às escuras. Em 1950, recomeçou a atracação de grandes valores, alimentando o entusiasmo dos simpatizantes das viagens de navio, porque “apesar de ser tão vantajoso tomar-se aqui um avião, e cinco horas depois estar-se no Rio, para quem não tem pressa nada supera a viagem num bom

128 Recife, *Diário de Pernambuco*, 10 abr. 1946, p. 4.

129 Recife, *Diário de Pernambuco*, 7 fev. 1947, p. 4.

130 Recife, *Diário de Pernambuco*, 11 fev. 1947, p. 3; 15 abr. 1947, p. 4 e 2 set. 1948, p. 4 e Recife Câmara Municipal, atas das reuniões da segunda sessão ordinária de 1948, 5 ago. a 23 set. - ata da oitava reunião da terceira sessão ordinária, em 19 ago. 1948, p. 3.

vapor, com alguns dias de descanso a bordo”¹³¹

Nas proximidades do Cabanga Iate Clube cresciam os mocambos e os chamados “pardieiros”, edifícios arruinados e ocupados pela pobreza, considerados a grande nódoa na paisagem recifense. O cais de Santa Rita “não passa de um recanto imundo; de dia, depósito de lenha, cal e material de construção; de noite... escuridão e falta de policiamento”¹³². Mesmo ainda considerado o maior porto do Nordeste, a maioria dos grandes vapores excluía-mo do seu percurso. Apenas vapores pequenos que faziam roteiro, denominado de Mala Real, atracavam no Recife. Além de a fala de dragagem dificultar o desembarque de grandes navios, registrava-se constante congestionamento nos armazéns portuários, provocado não apenas pela intensidade do comércio regional, como também pela decisão de muitos comerciantes, que preferiam estocar suas mercadorias naqueles locais, saindo-lhes menos dispendioso. Em contraposição havia um déficit constante no orçamento e não se dispunha de recursos nem para cobrir as despesas com o pessoal empregado. Embora necessitando de novos armazéns, melhor aparelhagem e continuação das obras de dragagem, “o porto concentra a vida econômica do Nordeste”. A deficiente aparelhagem forçou a cobrança de 15% a mais sobre as taxas de fretes de navios vindos da Inglaterra ao Recife, em virtude do constante congestionamento do porto, que ocasionava frequentes atrasos nos desembarques programados¹³³. O *Diário de Pernambuco* lembrava que, antes da guerra de 1914 a Livraria Econômica, situada na Rua Nova, semanalmente expunha novidades literárias de Paris, recebidas antes das que chegariam ao Rio de Janeiro, mas, em 1951, restava apenas “uma linha perdida no mundo”, que era a do navio “Alcantara”, da Mala Real, que continuava atracando no Recife.¹³⁴

A ideia de ligar Fortaleza ao futuro porto do Mucuripe, por intermédio da avenida que seria denominada Atlântica, não foi viabilizada, pois acarretaria maiores gastos, restando como opção menos onerosa o prolongamento

131 Recife, *Diário de Pernambuco*, 17 jun. 1949, p. 4; 1 jul. 1949, p. 4 e 23 fev. 1950, p. 4.

132 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 mar. 1951, p. 4.

133 Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 mai. 1951, p. 4, 9 mai. 1951, p. 4; 8 jul. 1951, p. 4 e 24 jul. 1951, p. 4.

134 Recife, *Diário de Pernambuco*, 3 out. 1951, p. 4.

da Avenida Monsenhor Tabosa. Em setembro de 1946 o interventor Pedro Firmeza foi autorizado pelo Ministério da Viação e Obras Públicas a iniciar a construção das obras do porto, que também seriam custeadas pelo Estado, através do acordo firmado com a União. A obra proposta consistia na dragagem da bacia hidrográfica, na construção de aterro, armazéns, linhas férreas, instalação de luz, abertura da avenida, que ligaria Fortaleza ao Mucuripe.¹³⁵

Desde 1946, apesar da precariedade do porto do Mucuripe, o desembarque de mercadorias e passageiros fora ali transferido, diminuindo o movimento do viaduto Moreira Rocha, mais conhecido como a velha Ponte Metálica¹³⁶. Por isso, a manutenção da ponte ficava a reboque dos recursos disponíveis para as obras do Mucuripe. A situação tornava-se perigosa para os estivadores, que se viam “entre a vida e a morte”, ao transitarem pela escada danificada da ponte, que dava acesso ao mar. A força das ondas, obrigavam-nos a descer os degraus apoiados em cordas.¹³⁷

A morosidade das obras do porto do Mucuripe inviabilizava a concretização do plano traçado. Um dos problemas técnicos prendia-se a ausência de uma draga, que impedisse o avanço da areia sobre o quebra-mar. Nem o Departamento Nacional de Portos dispunha de dragas novas e, muito menos, o Governo Estadual tinha meios para adquiri-las. A letargia estatal estampava-se na velha draga que fora enviada, com quarenta anos de uso e parada, apesar de os técnicos tentarem adaptá-las aos serviços projetados. Os Cr\$ 6.000.000,00 (seis milhões de cruzeiros), que haviam sido estipulados no orçamento elaborado, não foram liberados de imediato e, para os técnicos, “a dragagem em nosso porto... [deveria] ser feita uma vez por ano, na barra propriamente dita, e quinzenalmente na extremidade do quebra-mar”¹³⁸

Apesar do entrevero constante, em maio de 1948 atracou no porto do Mucuripe o paquete “Aratimbó” que, mesmo não sendo um dos mais novos

135 Fortaleza, *O Unitário*, 11 set. 1946, p. 6.

136 Fortaleza, *o Povo*, 28 nov. 1957, p. 1, 10 e 12.

137 Fortaleza, *o Democrata*, 17 out. 1947, p. 1.

138 Opinião do Engenheiro Henrique Furtado Portugal, Chefe da Comissão Técnica. Fortaleza, *o Povo*, 11 mar. 1948, p. 3. Também havia a questão dos moradores pobres, situados na área do porto, envolvendo cerca de 400 pessoas, com casebres ameaçados de demolição, segundo o plano traçado pelo Engenheiro Aristides Barreto, taxado de “nazi-integralista” pelos comunistas. Cf. Fortaleza, *o Democrata*, 19 dez. 1947, p. 4.

da Marinha Mercante, ainda era considerado um dos mais luxuosos. Pertencia à frota que fazia a linha entre a região Norte e Recife. Mesmo assim, a ancoragem e a permanência dos navios no cais apresentavam dificuldades, pois o cais necessitava ser prolongado¹³⁹. No ano seguinte, comemorou-se em Fortaleza a atracação, no Mucuripe, do primeiro navio do Loyd Brasileiro. O entusiasmo estampava-se nos jornais, fazendo requerer o quanto ainda seria imprescindível aplicar a fim de concluir as obras projetadas: “Faltava apenas que a nossa grande empresa de navegação desse o seu passe decisivo na campanha em prol da atracação no Cais”. Para o próprio Comandante do Cargueiro “Ro São Francisco”, Tullio Scarpa, “atraquei nas melhores condições possíveis, sem nenhum perigo. O maior seria o do vento, mas esse sopra em contrário, e, assim, o perigo desaparece”.¹⁴⁰

A condição de trabalho, no embarque e desembarque de mercadorias, era bastante pesada, pela falta de recursos técnicos, o que restringia as condições de remuneração aos trabalhadores. Como testemunho da situação ocorreu a greve de julho de 1948, que paralisou o serviço de carga e descarga dos navios em Fortaleza. Setecentos estivadores protestaram contra a presença da polícia nos locais de trabalho, exigindo a libertação de 13 colegas que haviam sido presos. Tanto no Mucuripe quando no viaduto Moreira da Rocha, ainda funcionando em atendimento à carência do primeiro, os operários se negavam a trabalhar sob vistas da polícia, que apontava como motivo de prisão a vaia recebida dos estivadores e por alguns deles portarem facas, que na realidade eram usadas nos trabalhos de desembarque.¹⁴¹

O Prefeito Acrísio Moreira da Rocha reiniciou os trabalhos de abertura da Avenida Mucuripe, que ligaria a cidade ao porto, e haviam sido iniciados na gestão anterior do Prefeito Leite Maranhão. Como era comum um setor administrativo da época, a prefeitura não elaborou um plano adequado, que viesse atender a desapropriação e indenização dos moradores pobres da área requisitada. Criticava-se a execução dos trabalhos, pois nem o traçado da avenida, que fora realizado pela Diretoria de Obras vinha sendo obedecido. Consequentemente, casebres eram indenizados a baixos preços, sendo a

139 Fortaleza, o *Povo*, 31 mar. 1948, p. 8.

140 Fortaleza, o *Povo*, 1 ago. 1949, p. 1.

141 Fortaleza, o *Democrata*, 8 jul. 1948, p. 1 e 2.

avaliação feita, na maior parte das vezes, por funcionários da prefeitura, que não tinham conhecimentos abalizados da obra. Além dos casebres, até cercas e árvores foram derrubadas e muitos terrenos invadidos, sem nenhum acordo prévio. É verdade que a prefeitura efetuou o pagamento dos terrenos ocupados, mas a maioria dos proprietários era de pessoas analfabetas. As denúncias foram apresentadas na Câmara Municipal pelo vereador Américo Barreira, que forçou o prefeito a se prontificar para “qualquer injustiça que tivesse havido”. A exigência apresentada pelo vereador prendia-se à necessidade de o próprio Secretário de Obras controlar os serviços efetuados, a fim de que pudesse haver um acordo em relação aos preços estipulados. Apesar de o prefeito ter sido apoiado pelo PCB, durante a eleição, aquele vereador reconhecia as limitações do líder populista: “E como é duro a um homem tão cheio de individualismo, como o Sr. Acrísio Moreira da Rocha, reconhecer seus erros, (erros contra o povo e contra as leis, Constituição Federal, Constituição Estadual, Lei do Inquilinato e Código de Posturas), teve a coragem dos fracos: fugir ao debate. Foi uma mancada do popular prefeito”¹⁴². O que os vereadores condenavam, mesmo os políticos não comunistas como E. de Melo Távora, era a ausência de uma lei que orientasse as desapropriações, porque não se duvidava da importância da avenida a ser aberta.

A dificuldade de atracação dos navios na cidade, tanto no Mucuripe, quando na velha Ponte Metálica, ocasionava embaraços até na distribuição da gasolina. Em 1947, o consumo mensal de gasolina distribuída através do porto Mucuripe atingiu 1.500.000 litros, ou seja, 100% em razão do aumento registrado no número de veículos importados. Enquanto isso, as instalações disponíveis para o armazenamento compreendiam 2 tanques de 10.000 barris, equivalentes a 3.200.000 litros. Incluía-se nessa quantidade o combustível destinado às Forças Armadas, restando 2.800.000 litros para o consumo em todo o Estado. O problema maior provinha do atraso de até quinze dias para a chegada de um petroleiro, que se agravava com a insegurança de atracação dos navios no porto. O banco de areia e o quebra-mar incompleto prejudicavam as transações comerciais requisitadas por uma cidade em crescimento. Além do jornal *O Povo*, outros noticiosos, como o *Nordeste*,

142 Fortaleza, o *Democrata*, 31 ago. 1948, p. 1 e 2 e p. 4.

também denunciavam a precariedade portuária: “Vai faltar gasolina em Fortaleza, pois o navio tanque que devia chegar no meado neste mês não mais aqui tocará, devido ao entupimento do porto”. Na verdade, os postos ficaram sem gasolina. Os donos de empresas de ônibus e mesmo os proprietários de carros particulares passaram a utilizar a gasolina vendida em latas, a preço superior ao normal, visando a evitar o colapso nos transportes. A saída encontrada foi restaurar a draga Paraíba, mas a falta de recursos deixava o governo inerte: “E o pior é que o Governo do Estado não se mexe, não toma uma providência, não demonstra qualquer atitude capaz de afastar o perigo, já não mais potencial porém atual”. Mesmo com a recuperação daquela draga, as condições do porto ainda continuariam limitadas, impedindo a atracação de navios petroleiros estrangeiros, o que aumentava as restrições dos setores importador e exportador.¹⁴³

Em uníssono, os protestos partiam de diferentes setores, na tentativa de que o governo resolvesse a questão, mas a situação pouco se modificava. O próprio comandante do Loide Brasileiro, Augusto do Amaral Peixoto Junior, declarou na Associação Comercial que reconhecia o agravamento da situação do comércio e da indústria do Ceará, proveniente da deficiência do porto do Mucuripe, que não atendia as exigências dos transportes marítimos. “Capital e boa vontade” sintetizava a fórmula proposta pela diretoria da Associação Comercial, que comungava com a opinião do Comandante do Loide: “O Ceará não pode permanecer, por mais tempo, no abandono em que se encontra, incapaz de poder desenvolver o ser progresso a falta de um porto. O problema do Mucuripe é o problema número um do Ceará”¹⁴⁴. Mais de dois anos depois, a obra continuou se arrastando e novamente o protesto da Associação Comercial reconfirmou o antigo embaraço em relação à economia: “Enquanto não solucionarmos, continuaremos atrasados um século em relação aos Estados vizinhos que possuem escoadouros para a sua produção”¹⁴⁵.

143 Fortaleza, o *Povo*, 5 out. 1948, p. 3; o *Nordeste*, 8 mar. 1949, p. 1; O *Povo*, 28 mar. 1949, p. 1; o *Nordeste*, 8 abr. 1949, p. 7 e *Unitário*, 30 abr. 1949, p. 6.

144 O próprio engenheiro Aristides Barreto classificava “a ação subterrânea do retardamento... como um trabalho de rapa, sempre com interrupções”. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 6 out. 1948, p. 3 e 26 out. 1948, p. 3.

145 Cf. Fortaleza, o *Povo*, 6 jan. 1951, p. 2. E em 1951 a situação econômica do Estado era con-

Desde junho de 1949, passaram a atracar no porto navios nacionais e estrangeiros e o “acontecimento mais significativo foi o registrado a 17 de outubro, quando ocorreu ” ... a atracação simultânea de dois navios cargueiros, fato pela primeira vez registrado na história do porto do Mucuripe”. Os dois navios mercantes, o “Bury” e o “Rio Parnaíba”, pertenciam ao Loide Brasileiro. Entretanto, no final do mesmo ano a força do vento quebrou os cabos de amarra do vapor “Rio Douro”, levando-o a chocar-se com o cais. Para o jornal *O Nordeste*, “isso prova que o nosso cais não é acostável em todas as épocas do ano”. O porto de Camocim, na zona norte do litoral cearense, exportava cerca de 20% da produção do Estado, que apesar da precariedade portuária ainda figurava em sétimo lugar como centro exportador, sendo superado por Pernambuco no quadro regional. A cera de carnaúba, o óleo de oiticica, a mamona e o milho constituíam a prioridade no setor exportador e Estados Unidos e Inglaterra eram os maiores compradores desses produtos.¹⁴⁶

A construção do cais de 400 metros e de um quebra-mar de 1.500 metros, como complemento ao abrigo da enseada, tinha sido concluída em 1945. Todavia, as obras complementares, como a construção dos armazéns, a instalação da energia elétrica e da ferrovia, implantação do abastecimento de água, dos guindastes, além da dragagem, ficaram a cargo do Estado, “mas absolutamente acima da sua reduzida capacidade financeira”. A partir de outubro de 1949, o projeto do porto foi encaminhado ao Congresso Nacional pelo Deputado Paulo Sarasate, na busca de um crédito especial de Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros), para concluir o porto. Esse orçamento ficaria a cargo do Ministério da Aviação e Obras Públicas. O convênio entre o Governo Federal e o do Estado, deixava a cargo do primeiro a dragagem e o aterro, armazéns, ficando o Estado com as despesas complementares. Já existia o Plano SALTE, que previa recursos para cinco anos, porém não atendia às necessidades imediatas. Precisava-se também da montagem de uma usina elétrica, a óleo diesel, que se destinaria exclusi-

siderada razoável, pois o inverno trouxera boas colheitas, especialmente para o algodão, que conseguira boa cotação, favorecendo o comércio exportador.

146 Fortaleza, o *Povo*, 17 out. 1949, p. 1 e o *Nordeste*, 28 dez. 1949, p. 7; o *Povo*, 7 out. 1949, p. 1. Cf. discurso do Deputado Paulo Sarasate; quarenta milhões de cruzeiros para a conclusão das obras do Porto do Mucuripe.

vamente ao porto, além da aquisição de uma locomotiva para os trabalhos da zona portuária. Sete guindastes elétricos seriam instalados e o armazém deveria ocupar uma área de 6.000m². Também era imprescindível a conclusão da rodovia, que ligaria o porto à cidade, além da abertura de uma linha férrea.¹⁴⁷

Com os trabalhos do porto do Mucuripe em andamento, mesmo em um ritmo lento, os terrenos situados nas suas proximidades foram sendo valorizados. A imobiliária Antonio Diogo, em 1950, loteou uma área, que se estendia do farol do Mucuripe até a barra do rio Cocó. Compreendia 7 quilômetros de comprimento por 600 metros de largura, perfazendo um total de 4.000.200 m². Cada uma das quadras, divididas em 12 lotes, com 20 metros de frente por 40 de fundo. No depoimento de um jornalista, convidado a visitar a área loteada, percebe-se o impacto da paisagem natural, expressa em estilo gongórico: “As praias de banho chegam a ser sedosas à distância e a trescalar um cheiro de infância e virgindade que só as angras de ilhas perdidas são capazes de sugerir”.¹⁴⁸

No Recife, apesar da hegemonia comercial que lhe fora garantida pela economia canavieira, durante a Segunda Guerra Mundial, o porto foi sendo dominado pela areia, os guindastes estragados pela ferrugem e os armazéns mal conservados, tudo isso como resultado da não ancoragem dos vapores durante o conflito. E a dragagem necessária não se efetuara, porque o rebocador continuou estragado à espera de conserto. A área do cais, que deveria ser alargada, se via limitada ante diversas oficinas, depósitos de madeira e de material de construção.¹⁴⁹

147 Alguns jornais, como o *Correio do Ceará*, mostravam-se otimistas, na fase inicial dos trabalhos: “Grande intensidade nas obras do porto, uma das realizações mais importantes para o progresso do Ceará”. Cf. *CCE*, 7 fev. 1945, p. 6. Vide Também o mesmo em 17 fev. 1945, p. 6. “Será o melhor porto do Norte a partir de S. Salvador”. Vide também o projeto nº 845-49, do Deputado Paulo Sarasate, também apoiado por outros políticos, como Edgar de Arruda, José Borba, Humberto Moura, Raul Barbosa, Fernandes Teles, Beni Carvalho, João Adeodato, Alencar Araripe, Juraci Magalhães, Leão Sampaio, Osvaldo Studart, Alves Linhares e Flores da Cunha. Cf. o *Povo*, 10 fev. 1949, p. 1; 29 jul. 1949, p. 3 e 11 out. 1949, p. 1. Quando os recursos a serem aplicados, em 1945 o Interventor Menezes Pimentel conseguira, junto ao Banco do Brasil, uma verba de Cr\$ 15.000.000,00 - o Nordeste, 13 fev. 1945, p. 3.

148 Fortaleza, o *Povo*, 22 mar. 1950, p. 4.

149 Recife, *Diário de Pernambuco*, 15 dez. 1950, p. 4 e 22 jun. 1952, a Marinha assinara contrato para o início das obras de sua base naval. Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 mar. 1952, p. 4.

Mesmo as notícias do início das obras de melhoria do porto acarretavam problemas à cidade. Em 1952, quando foi assinado um contrato para realização do serviço de dragagem e ampliação do cais, foi cancelada a atracação de navios italianos, que atendiam o Recife. Os mocambos proliferavam nos arredores, alguns inclusive levantados nas proximidades da rua Imperial. Apesar da campanha pela sua extinção eles se multiplicavam nas imediações do Cais e, por isso, os jornais estampavam o contraste do crescimento urbano: “Terceira cidade do país... honra excessiva para nós o tributo que não devemos aspirar, pois se baseia na miséria, no desajuste e no marginalismo de uma população adventícia”. Os moradores do cais do Areal mantinham uma vida vegetativa: “pescam-se siri, caranguejo, guaiamuns, marisco; joga-se bicho, fazem-se biscates e pequenos furtos” Com a derrubada dos mocambos do Cabanga, os seus moradores buscavam abrigo no cais do Areal e em outros locais abandonados.¹⁵⁰

De forma lenta continuavam os trabalhos de restauração do porto, à custa da União, dando continuidade ao serviço de dragagem do ancoradouro e de prolongamento do cais. O velho rebocador “4 de outubro”, que servia ao porto há mais de 25 anos, vivia em constantes reparos. Os grandes vapores se viam impedidos de atracar e os de médio porte demoravam a chegar. O cais desmoronava em 10 metros e as despesas de restauração chegavam a Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros). Em função das limitações portuárias, muitos navios tinham de aguardar vagas para efetuar o desembarque. Os viajantes que desejassem visitar a Europa teriam de se deslocar a Salvador para apanhar o valor inglês “Andes”, que não mais ancorava no Recife. As lamentações e a rememoração das condições do porto em décadas anteriores constantemente tornavam-se temas de pronunciamentos e artigos de jornais. Por outro lado, se comentava que alguns exportadores haviam optado pelo porto de Cabedelo, na Paraíba, como alternativa de manutenção do comércio. Até o Loide Brasileiro anunciava a suspensão de seus navios que atendiam o Recife. A escala de embarcações, em outubro de 1958, caiu em 50%, o que provocava o encarecimento das mercadorias. Quando ocorria a passagem de alguns navios de grande porte pelo Recife, como os transatlânticos de turismo, tais embar-

150 Recife, *Diário de Pernambuco*, 11 jun. 1954, p. 4.

cações não ancoravam. E a posição de primazia do antigo porto ficava nas recordações dos recifenses.¹⁵¹

Em meados de 1959 anunciava-se a recuperação do antigo rebocador “4 de outubro”, com “chapeamento novo, máquinas retificadas, algumas delas mudadas”, mas o porto continuava deficiente, com guindastes e dragagem à espera de melhorias. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico não aprovou a aquisição de novo rebocador e o “Estacio de Coimbra”, velho e submetido a contínuos reparos, tinha de continuar funcionando. Desde o ano anterior aguardava-se a vinda, da Holanda, de novo rebocador. Apenas em setembro de 1960 foram anunciadas as obras de ampliação do cais, um total de 470 metros. E o porto permanecia congestionado, devido às precárias condições do ancoradouro não permitindo que os grandes navios tivessem acesso regular, pois ainda faltavam a dragagem adequada e a recuperação dos obsoletos equipamentos existentes.¹⁵²

Em Fortaleza, a esperança foi reacesa, em setembro de 1951, em virtude da assinatura de um contrato, no Rio de Janeiro, para que fosse desobstruído o ancoradouro, sempre prejudicado pelo deslocamento da areia, que constituía a principal barreira ao andamento do projeto. A draga inglesa ‘San Pedro’ solucionaria o impasse frustrado em três tentativas anteriores. E o receio de iludir o anseio de há muito esperado persistia, temendo-se que os navios permanecessem “melancolicamente... fundeados ao largo, como nos velhos tempos da Ponte Metálica” e as dragas trabalhavam inutilmente pela recuperação do porto.¹⁵³

A morosidade das obras enriquecia o anedotário popular, segundo o qual as três sinfonias inacabadas de Fortaleza eram a Catedral, o Cine São Luiz e o porto de Fortaleza. E as quantias gastas nos serviços projetados fugiam ao cálculo racional. Só num aterro foram gastos Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros) dispendidos na construção do cais¹⁵⁴. Em resu-

151 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 nov. 1955, p. 4; 16 fev. 1956, p. 4; 19 fev. 1957, p. 4; 27 jul. 1957, 4; 3 jun. 1958, p. 4; 8 ago. 1958, 5 set. 1958, p. 4 e 23 jan. 1959, p. 4. Cf. CMR - Ata da décima quinta reunião da quarta sessão ordinária, em 3 nov. 1958, p. 2.

152 Recife, *Diário de Pernambuco*, 24 mar. 1959, p. 4; 13 jul. 1960, p. 8; *Jornal do Commercio*, 4 set. 1960, p. 7 e 40.

153 Fortaleza, o *Povo*, 29 set. 1951, p. 3.

154 Depoimento do engenheiro Aristides Barreto Neto in o *Povo*, 28 dez. 1951, p. 1.

mo, dos trabalhos que haviam sido suspensos em 1945, apenas o aterramento prosseguia a passos lentos. A demora ou mesmo interrupção constantes nas obras do porto testemunhavam o marasmo administrativo vigente no país, sempre tratando os serviços públicos sem responsabilidade exigida. Por isso, numa capital de 240.000 habitantes, em 1952, o porto era definido como um “amortilhado em ferrugem... uma certidão de inépcia federal e dos dinheiros da Nação maltratados em obra que não se construiu”.¹⁵⁵

Novamente a esperança foi reativada, em outubro de 1952, quando teve início a execução do contrato, celebrado entre o Governo Federal e a firma “Civilhidro”, prevendo-se um prazo de 4 meses para a conclusão da dragagem. Aguardava-se a chegada do rebocador “Hedro”, de origem dinamarquesa, que traria uma draga e um barco, destinado ao transporte de carga. Também era aguardada outra draga e a firma responsável pela execução dos trabalhos era holandesa, que celebrava contrato com o Governo Federal, através do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais e fora vencedora da concorrência para dragagem de vários portos no país. Com as obras previstas, esperava-se que o porto aumentasse sua capacidade, a fim de receber navios de maior porte, beneficiando o comércio local.¹⁵⁶

Na verdade, o comércio fortalezense se defrontava com prejuízos constantes, em virtude das obras inacabadas do porto, que forçavam os navios a ancorar à grande distância do cais, exceto os de menor calado. O desembarque ao largo tornava as mercadorias mais onerosas. Mesmo com a retomada das escavações no cais pela draga “Europa”, comentava-se nos jornais que havia interesse em sabotar a obra de drenagem, no intuito de prolongar os serviços e garantir lucros por mais tempo aos envolvidos nas obras.¹⁵⁷

Como um dos resultados do estorvo portuário, a cera de carnaúba cearense passou a ser exportada por outras capitais. Entretanto, alguns fatores também forçavam o desvio de mercadorias. A fiscalização rigorosa, por parte da alfândega e do Banco do Brasil, no Mucuripe, contra a fraude de peso e classificação incomodava certos grupos. Por isso, alguns exportadores preferiam embarcar seus produtos mesmo através do Rio de

155 Fortaleza, o *Povo*, 10 jan. 1952, p. 3 e 11 ago. 1952, p. 3.

156 Fortaleza, *Unitário*, 21 out. 1952, p. 6 e 8.

157 Fortaleza, o *Povo*, 21 mar. 1953, p. 8.

Janeiro, de Salvador e, em menor escala, de Santos.¹⁵⁸

As críticas pesavam mais do que os trabalhos em andamento no porto “Para quem chega, se vem por mar, dá de cara com um porto, que é uma ameaça e uma tristeza. Se desse ao rés do chão pelas ladeiras do céu, defronta-se com uma gare de emergência, construída para tempos de guerra pelos americanos, e que mais parece, baixa e quente como um forno, com uma casa de farinha”.¹⁵⁹

O Governador do Ceará, Raul Barbosa, prometera terminar as obras do porto com o apoio do Governo Federal. Entretanto, o serviço de dragagem fora interrompido e o da construção de armazéns continuava vagarosamente, assim como o de pavimentação da estrada que ligava à cidade. O Estado mantinha em funcionamento os velhos guindastes, “montados como relíquias do passado nas bordas do novo cais, pagando lenha e homens em número reduzido”. Necessitava-se de guindastes elétricos e não movidos a diesel. A área portuária não era cercada, o que facilitava roubos do material disponível.¹⁶⁰

Além de diversos navios permanecerem ao largo, o que encarecia o custo das mercadorias, de desembarque, de passageiros exigia-lhes “sangue frio e vocação acrobática”. Apesar dos armazéns construídos, vigorava o boato de que o porto fora edificado de modo errado. Os técnicos refutavam tal ideia, afirmando que faltavam apenas o prolongamento e a elevação do quebra-mar para evitar o temido deslocamento de areia.¹⁶¹

Apesar de o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais ter aberto concorrência pública, através de edital de 31 de agosto de 1954, estipulando-se um prazo de dois anos para conclusão das obras, só dois anos depois elas foram reiniciadas.¹⁶²

158 Fortaleza, *Unitário*, 29 abr. 1953, p. 6.

159 Fortaleza, o *Povo*, 26 mai. 1953, p. 3 e req. n. 186/53, do Vereador Alencar Araripe, propondo um apelo ao Diretor do Departamento de Portos, Rios e Canais, a fim de que não fosse interrompida a dragagem do ancoradouro do Mucuripe e outro, destinado ao Ministério da Fazenda para que liberasse a verba necessária, à continuidade dos trabalhos - Fortaleza Câmara Municipal Ata da sexagésima nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1953, realizada a 22 jun.

160 Fortaleza, o *Povo*, 14 jan. 1954, p. 3.

161 Fortaleza, o *Povo*, 29 jan. 1955, p. 1.

162 A construtora Emilio Hinko assumiu os serviços, orçados em Crs 74.000.000,00 (se-

Em 1957, Virgílio Távora anunciou a dotação de Cr\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de cruzeiros) para o porto do Mucuripe, além de Cr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros), para proteção das praias de Iracema e do Pirambu. Segundo A. B. Figueredo, “já diziam os antigos engenheiros ingleses, que a obra portuária é a prostituta das obras”, do ponto de vista técnico e financeiro. Enquanto o porto do Rio de Janeiro possuía 7 quilômetros de cais, o de Fortaleza só dispunha de 400 metros. A precariedade das instalações portuárias de Fortaleza trazia sérios prejuízos às companhias de navegação e de comércio, que sempre tinham de esperar para efetuar o desembarque de mercadorias. Um navio passava 16 dias parado, gastando Cr\$ 60.000,00 (sessenta mil cruzeiros) por dia, esperando a chance de atracar. Só um guindaste funcionava e o desembarque se processava lentamente, com prejuízo aos importadores, que tinham de recorrer às alvarengas, para facilitar o embarque e desembarque, elevando os custos da comercialização.¹⁶³

Não fugindo à tradição das tentativas anteriores relativas ao porto, em setembro de 1959 a firma “Engenharia Civil e Portuária” paralisou as obras de prolongamento do cais. O contrato inicial estipulava Cr\$ 130.000.000,00 (cento e trinta milhões de cruzeiros) para a extensão de 400 metros, além da construção de um quebra-mar, que partiria da Usina do Mucuripe para reencontrar com a ponta do prolongamento do ancoradouro, que fora previsto para dezembro de 1960. Os trabalhos tinham sido iniciados, mas o reajustamento pedido no valor de Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de

tenta e quatro milhões de cruzeiros). Desde 1954 o orçamento da União concedera Cr\$ 180.000.000,00 (cento e oitenta milhões de cruzeiros), que não foram aplicados de imediato no orçamento de 1955, havia Cr\$ 36.000.000,00 (trinta e seis milhões de cruzeiros) destinados ao porto do Mucuripe. Cf. o *Povo*, 29 jan. 1955, p. 8. Do total das despesas, Cr\$ 58.000.000,00 (cinquenta e oito milhões de cruzeiros) destinavam-se as obras do porto e Cr\$ 16.000.000,00 (dezesseis milhões de cruzeiros) para instalações ferroviárias. Dois quebra-mares, seriam concluídos numa extensão de 400 a 450 metros, a fim de que fosse evitada a obstrução do porto pelo deslocamento da areia. Dos Cr\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de cruzeiros) destinados ao aparelhamento de portos no país, Cr\$ 650.000.000,00 (seiscentos e cinquenta milhões de cruzeiros) seriam para o porto de Santos, Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros) para o Rio de Janeiro, Cr\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de cruzeiros) para o Recife, Cr\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros) para o de Fortaleza e Cr\$ 180.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros) para o de Cabedelo. Vide o *Povo*, 4 out. 1956, p. 1.

163 Fortaleza, o *Povo*, 10 fev. 1959, p. 2 e 2 jul. 1959, p. 5.

cruzeiros), não foi aceito pelo Tribunal de Contas da União e, como decorrência lógica, as obras novamente foram paralisadas e dispensada parte do pessoal envolvido.¹⁶⁴

No final de 1960, o assoreamento voltou a ameaçar o movimento do porto de Fortaleza. Impulsionado pela corrente marítima, grande banco de areia tomava o canal, de modo progressivo, exigindo a dragagem do local. Com a organização de novo grupo de trabalho, tendo à frente os engenheiros Lauro Tavares e Elzir Cabral, o Governador Parsifal Barroso tentou regular o contrato firmado entre o Departamento Nacional de Rios e Canais e a firma americana “Standart Draeding”, para a dragagem do porto. Por três votos o contrato foi negado pelo Tribunal de Contas da União, sobre a justificativa de que havia discordância entre o edital e a concorrência efetuada. Os esforços do governador foram inúteis e o movimento de navios no porto diminuiu, face das precárias condições de atracação no ancoradouro. E a areia persistia no avanço em direção ao porto.¹⁶⁵

Após a Segunda Guerra Mundial surgia, nos padrões americanos, a teoria da modernização, que se converteu no farol a iluminar a trilha a ser seguida pelas Nações do Terceiro Mundo, de acordo com o que se ressaltava na análise voltada ao desenvolvimento, mas nos anos cinquenta, no Nordeste brasileiro, a situação se invertia. O sonho do moderno, a necessidade de melhoria dos recursos urbanos e dos meios de produção faziam parte do anseio coletivo, expresso por diferentes lideranças políticas. Entretanto, o moderno se afigurava apenas nos discursos e projetos delineados. O outro lado do espelho era a falta de recursos básicos, de indústrias ou de outros setores produtivos, com uma população sobretudo constituída por desocupados ou “sub-assalariados”. O vazio dos discursos e das atitudes governamentais, sempre a proteger os beneficiados com a malversação de verbas federais, diluía a mensagem do discurso modernizador ante uma situação que contradizia o moderno, expressa por exemplo nas boas condições ambientais do porto do Recife, mas desaparelhado para atender os encargos de exportação e importação. Em Fortaleza a situação adversa afetava a modernização desejada e as

164 A Companhia que trabalhava na obra concluiu apenas 100 metros do quebra-mar de proteção, no prazo em que deveria ter construído 400 metros - Fortaleza, o *Povo*, 26 set. 1959, p. 1 e 2 e 09 jun. 1960, p. 3.

165 Fortaleza, o *Povo*, 09 jun. 1960, p. 3.

dunas falavam mais alto do que os recursos técnicos aplicados num porto inseguro.¹⁶⁶

166 Acerca da abrangência do conceito de “Brasil Moderno”, Octanio Ianni adverte: “Depois de 1930, virão 1945, 1964, 1985 e outras datas, simbolizando rupturas, retrocessos, aberturas. A sociedade continuou a modificar-se em termos, sociais, econômicos, políticos e culturais. O que não significa que sempre se modificou para melhor, segundo os interesses da maioria do povo”. In *A ideia do Brasil Moderno*. São Paulo: Brasiliense, 1992, p. 44. Vide também BOSI, Alfredo. *Dialética da Colonização*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, especialmente “Post-Scriptum 1992”, p. 347-375.

5. Uma amostragem da problemática social: semelhanças e contrastes no cotidiano

O controle social se configurava nas limitações impostas às condições de vida e lazer, tornando-se patente na defesa da moral que vigiava e punia, sobretudo os mais pobres. Os exemplos mais implícitos do crescente índice de pobreza estampavam-se no elevado índice de mortalidade infantil e das parcas medidas assistenciais.

A mendicância sempre se associou ao crescimento urbano, sendo repeliada através da violência policial, sobretudo em Fortaleza, onde se cristalizara a ideia de expulsar das ruas e praças centrais os mendigos, incômodos à estética urbana.

5.1. O LAZER E O PRAZER NAS RUAS

As condições de lazer em sociedade onde a pobreza constitui o pano de fundo, estampada no quadro urbano, corre o risco de concentrar-se em atividades usufruídas pelos grupos sociais privilegiados. Manuseando os jornais da época, em sua maioria controlados pelas classes dominantes, percebe-se o contraste entre opções de lazer dos grupos privilegiados, valorizadas e destacadas como símbolo de progresso e modernização e as escassas oportunidades usufruídas pelos pobres, em geral limitadas pelas normas que norteavam a manutenção da ordem pública. A presença de pobres, quase sempre pretos nas praias e festas públicas, valorizadas pelas pessoas de “boa família”, era associada à irresponsabilidade e falta de decência. Contudo

havia a combatida “molecagem” que em diversas ocasiões, despontava entre pessoas consideradas de origem privilegiada ou de “boa família”, conforme o jargão da classe média, em recintos “saudáveis”, como os melhores cinemas da época¹. Os meios de controle e o rigor das sanções impostas variavam, dependendo da escala social dos agentes envolvidos. As rígidas normas morais orientadoras da constante vigilância simbolizavam um sustentáculo repressor da conduta social, onde o ideal e o real nem sempre se coadunavam.²

No Recife, a abertura da Avenida Boa Viagem pelo governo Sérgio Loreto foi comemorada, na década de quarenta, fazendo a população esquecer os antigos locais, como Milagres, Carmo, Olinda ou Brum, onde se ia tomar ‘banho salgado’, pois o Pina, Boa Viagem e Piedade passaram a ser o novo foco de atração de “um domingo alegre e feliz”³. A inauguração da linha de ônibus no Pina estimulou a valorização do banho de mar, opção restrita em décadas anteriores. As casas a serem alugadas durante o verão eram poucas, pois com a abertura da avenida começara a fixação definitiva de diversas famílias no novo bairro e não apenas durante o verão. Com a procura acentuada da praia de Boa Viagem, sobretudo nos domingos ensolarados, começou a circular no bairro um “jornalzinho”, lançado pelos “Postos de Salvamento”, anunciando apresentação de bandas militares, concursos, corridas de bicicletas e passeios programados. Anunciava precaução para evitar acidentes como a aquisição de modernos aparelhos respiratórios, “para casos de asfixia por imersão”. A prefeitura prometeu instalar divertimentos para crianças e “tudo isso vem animar as nossas praias... lugar de alegria e de bem estar para o povo”⁴.

No final da década de quarenta aumentou o número de construções em Boa Viagem e muitas pessoas frequentavam a praia sempre aos domingos:

-
- 1 Cf. LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal: por uma antropologia do Litoral Nordeste sem cana e sem açúcar*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992. p. 271-275.
 - 2 Sobre a força da classe média nos usos, costumes e reivindicações políticas de Fortaleza é perspicaz a observação apresentada por Paulo Linhares, ao explicar a derrota “do grupo do Cambéba”, (Tasso Jereissati, Ciro, Assis) na última eleição à prefeitura da cidade: “a classe média faz a cabeça de Fortaleza. Brigar com ela é um erro fatal”. E a considera a “alma da cidade”, pois “tem um peso profundo em termos de formação de gostos, de opinião”. - Cf. Fortaleza, *O Povo, Vida & Arte*, 24 out. 1992, p. 5-6.
 - 3 Recife, *Diário de Pernambuco*, 28 de set. 1946, p. 4.
 - 4 Recife, *Diário de Pernambuco*, 10 set. 1947, p. 4.

“o povo está com outra mentalidade, mais esportivo, mais alegres e mais feliz”. No terminal de Boa Viagem aumentaram as barracas de venda de coco verde, consideradas sujas e pouco convidativas pelos mais exigentes⁵. Embora Boa Viagem despontasse como o novo polo de lazer, no resto da cidade havia pouco a oferecer nos finais de semana, principalmente nos subúrbios, antes mais valorizados, pois as ruas esburacadas e mal iluminadas, como ocorria na Várzea e em Dois Irmãos, afastavam os visitantes⁶. Apesar de bem conceituado pelos recifenses, o Horto de Dois Irmãos, com seu “parque zoo-botânico” situado distante da cidade, pois com uma estrada deficiente e sem contar com o serviço de bondes, a saída era usar “sopas” e “beliscadas”, camionetas velhas e desconfortáveis, “numa verdadeira corrida de obstáculos”. Os mais ricos poderiam, vagarosamente, deslocar-se de automóvel até lá, mas para a classe média o preço das corridas dos carros de praça ficava fora do orçamento.⁷

A expansão urbana trouxe problemas à arborização que existia tanto na área litorânea como em outros bairros. Nas praias de Boa Viagem e Olinda calculou-se em 200.000 o número de cajueiros derrubados e nos antigos sítios, localizados na Torre, em Madalena e nos Aflitos, mais de 80.000 árvores haviam sido prejudicadas. Aos poucos os grandes quintais murados foram sendo ocupados, com o surgimento de loteamentos e de novas construções. Em 1949, a prefeitura passou a exigir um tipo padronizado de barracas, destinadas a venda de coco verde, em Boa Viagem, utilizando o próprio material do coqueiro, o tronco e suas palhas, a fim de evitar a sujeira que dominara nas barracas anteriormente existentes.⁸

A valorização dos banhos de mar chocava-se com o receio de afetar a moral e os bons costumes, que decorriam de atitudes dos mais afoitos. O surgimento de um Cassino em Boa Viagem passara a atrair “gente de vida

5 Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 out. 1948, p. 4. No verão, as frutas também eram valorizadas e em pleno centro da cidade, na rua da Hora, a safra de manga contribuía para que diminuísse o consumo de pão da cidade, pois “todo recifense... se agarra de manhã cedo a uma manga... e vai deixando o pão de lado”. O médico Dr. Ulisses Pernambucano reconhecia que as mangas, os cajus, as mangabas e as jacas é que alimentavam o povo do Recife durante o verão. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 nov. 1948, p. 4.

6 Recife, *Diário de Pernambuco*, 31 dez. 1948, p. 4

7 Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 jun. 1949, p. 4.

8 Recife, *Diário de Pernambuco*, 31 ago. 1949, p. 4 e 12 nov. 1949, p. 4.

airada”. Também no Pina as famílias maldiziam as casas de jogos ali situados. A ousada liberdade de exibição de roupas sensuais preocupava os bem comportados: “Não ha maillot Bikini, mas há um tal desconchavo de vestuário e tamanho relaxamento nos gestos e atitudes que seria oportuno por ali aparecer a Delegacia de Costumes a fim de coibir muitos abusos”.⁹

As despovoadas praias de Piedade, Candeias e Barra de Jangada, no vizinho Município de Jaboatão, começaram a ser ocupadas, principalmente quando a maioria dos terrenos situados em Boa Viagem havia sido vendida. A cidade se expandia onde outrora só viviam pescadores¹⁰. A praia de Boa Viagem só se tornava menos atraente durante o inverno, principalmente nos meses de junho e julho, quando mais chovia. Mesmo com o banho menos valorizado, durante o inverno, muitas famílias ainda permaneciam residindo em Boa Viagem, diferente do que ocorria antes, quando se regressava à cidades.¹¹

Aos poucos, o chapéu de sol geralmente feito de palhas de coqueiro, embora ainda modestamente, começou a ser usado na praia. O Lions Club promoveu, em 1954, um concurso dos chapéus de sol, como estímulo à sua divulgação.¹²

A cidade tradicional foi sendo substituída pelo novo Recife, refletido especialmente pela vida em Boa Viagem. Desde a vinda dos americanos, no período da Segunda Guerra, a valorização dos carros importados aumentara e, naquele período, havia contraste entre os guardas civis e os americanos, que se localizavam em pontos estratégicos, “de caras fechadas e mascando chicletes”. Nos bairros antigos, como São José e Boa Vista, os casarões de telhados baixos e velhas igrejas persistiam. Com o aumento do fluxo de veículos surgiram os protestos contra o barulho antes desconhecido. Em 1939 Recife dispunha de 3.070 veículos motorizados e em 1959 circulavam 9.115. Aos poucos também despontavam protestos contra os edifícios modernos, de dez ou vinte andares, que iam sendo levantados, “tapando as vistas mais

9 Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 out. 1950, p. 4.

10 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 dez. 1950, p. 4.

11 Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 jun. 1952, p. 4.

12 Recife, *Diário de Pernambuco*, 14 out. 1954, p. 4.

bonitas da cidade, anulando a paisagem, escondendo até o mar”.¹³

Nas proximidades de Boa Viagem o famoso “Cassino Americano” constituiu um reduto da boêmia recifense e atingiu fase áurea no período da guerra. “Por ali iam embriagar-se de falsos uísques, de envenenados gins, de determinados conhaques a marujada americana, em serviço de guerra. Muitos sucumbiam de coma alcoólica... pobres rapazes, vindos do Texas, da Flórida, do Arizona”. A prostituição crescente era oriunda da pobreza incrustada nos arredores do bairro, explorada pelo chamado “mercado dos brancos”. Os inúmeros casebres de prostituição, calculados em mil, ficavam a reboque dos mais sofisticados, denominados “boites”. Como havia a classe letrada e de boas famílias, um pouco além dos prostíbulos, o drama humano da área litorânea do Recife lembra-nos Walter Benjamin, quando destaca: “livros e putas podem-se levar para a cama. Livros e putas entrecruzam o tempo. Dominam a noite como o dia e o dia como a noite”.¹⁴ Antes, o Pina constituía apenas uma povoação de pescadores, na qual havia uma oficina que cuidava dos reparos do material do porto. Com a ponte construída, por Saturnino de Brito, que dava passagem aos pedestres e servia para conduzir o cano coletor de esgotos, a área foi sendo ocupada rapidamente. Em consequência, o bairro crescia sem alinhamento e sem higiene, sendo por isso ocupado pela pobreza e pela prostituição.¹⁵

Em 1946, uma comissão de alunas dos colégios Recife iniciou um movimento em prol da moralização das praias, pois achavam “que os ‘maillots’ em exposição nas vitrines do Recife, não se compadecem com os hábitos de recato da moça pernambucana. E alegam motivos de ordem moral e religiosa”. O uso de roupas de banho que representassem o meio termo constituía a solução. O melhor seria nem usar os maiôs escandalosos das artistas de cinemas, nem entrar no mar com roupas de escafandristas¹⁶. Até nos meados da década de cinquenta, o rigor moralista perdurava. O jornal católico *A Tribuna* norteava a campanha pela moralização das praias. Na optica ecle-

13 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 jun. 1952, p. 1.

14 BENJAMIN, W. *Obras escolhidas*, 2 ed. Trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa, São Paulo: Brasiliense, s. d., v. 2, p. 33.

15 Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 jun. 1959, p. 4.

16 Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 out. 1946, p. 4.

siástica ressurgia o regresso da civilização cristã ao paganismo: “A exibição dos corpos desnudos das jovens que, com a criminosa complacência das respectivas famílias passeiam sua falta de pudor, espicaçando a concupiscência dos rapazes que, por sua vez, destituídos do senso moral, aplaudem e aderem a esse torpe nudismo”. Na tentativa zelosa de levar adiante o trabalho de “higiene moral”, as Filhas de Maria do Recife resolveram fundar o Clube “Fortaleza Mariana”, que iria tentar impedir a ação de outras perigosas Marias, fortalecidas pelo vigor da sensualidade, que desencastelava sonhos outrora reprimidos.¹⁷

Em Fortaleza, na década de trinta, o banho de mar ainda não fazia parte do programa dos finais de semana. A praia de Iracema, que era o cartão postal da cidade, onde a beleza natural atraía os curiosos, foi destruída com o avanço do mar, em virtude das obras do porto do Mucuripe. Entretanto, outros pontos da área litorânea começavam a constar na lista dos entusiastas das belezas naturais. Na Barra do Ceará, a oeste de Fortaleza e considerada distante do centro, o rio Ceará, que ali desemboca, fora escolhido como local de pouso dos hidraviões que atendiam aos viajantes privilegiados, capazes de assumir os gastos de uma viagem aérea. Um prédio fora instalado nas imediações, dispondo de luz elétrica, com banheiros e serviço de cozinha com fogão de ferro, a fim de abrigar os passageiros ou curiosos dos voos programados. Embora se afirmasse que “dentro em breve, a Barra do Ceará será o logradouro preferido por todo que desejam respirar um ar puro e calmo”, a opção de passeio e frequência ao local se restringia aos que acompanhavam ou desejavam contemplar aqueles que desfrutavam das viagens nos hidraviões. No entanto, após a Segunda Guerra, a Barra do Ceará voltou a ser área excluída do programa de lazer da elite fortalezense. A pobreza foi o agente de ocupação dos terrenos à beira-mar, estendendo-se até a miserabilidade chocante que se concentrava no Pirambu.¹⁸

O interesse dos fortalezenses pela região praieira limitava-se às praias de Formosa, Iracema e do Meireles, que ficavam próximas. A de Iracema passara a ser valorizada com a construção de residências, sendo algumas de veraneio, mas as obras do porto e o conseqüente avanço do mar diminuiu a

17 Recife, *A Tribuna*, 17 dez. 1955, p. 8.

18 Fortaleza, *o Povo*, 17 jun. 1931, p. 8.

extensão daquelas praias, prejudicando os simpatizantes dos banhos de mar. A esperada modernização citadina com as obras do porto abalara fortemente a opção de lazer, que começara a ser valorizada no pós-guerra, deixando aos saudosistas apenas a lamúria poética sobre o que perderam da antiga praia de Iracema: “pouco resta ainda de sua decantada beleza e os banhistas quase que não lhes dão mais preferência”.¹⁹

Como medida de prevenção ao contínuo avanço do mar, na praia de Iracema, foram colocados diques de pedras, restando apenas um exíguo espaço para os banhistas. O espaço praiano aberto só começava após aquela praia, a partir da praia do Meireles, nas proximidades do Clube dos Diários, prolongando-se até a Volta da Jurema. Por isso, manifestava-se a opinião de que o banho de mar só progredia com limitações, pois “as praias do Futuro, situada além do porto, constituía apenas um desejo alimentado. E o único banho público oferecido à população defrontava-se com “nosso velho mar... cheio de pedras”.²⁰

Um leitor do jornal *O Povo*, lembrando a existência do jornal “Praieiro”, no Recife, boletim dos postos de salvamento e da Diretoria de Documentação e Cultura da Prefeitura, distribuído gratuitamente aos domingos, extravasava sua repulsa pelas praias de Fortaleza: “podem ser classificadas... praias infectadas: praia de cavalos, praias de ‘jeeps’, e praias de ébrios”. Lembrava que, no sentido oeste, a do Pirambu tornava-se imprópria aos banhistas, pois o serviço de esgotos ali despejava os seus dejetos. A classificação em praias dos cavalos devia-se ao costume dos que passeavam a cavalo pelas praias e o “jeeps” eram considerados “quadrúpedes motorizados”. As praias dos ébrios eram as situadas nas proximidades do porto, onde a população pobre habitava e tinha nos botecos uma oportunidade de esquecer as agruras da miséria. Por isso, na radical opinião do missivista, que apenas em parte revelava as limitações do lazer praiano, muita gente “se enche de com-

19 Cf. Fortaleza, o *Povo*, 12 nov. 1948, p. 3. E foi através dos vapores que, na década de quarenta, chegaram os automóveis: o Lincoln, o Packard considerados mais luxuosos, e os carros menores como o Renault, além de outros franceses e ingleses. Só de uma remessa foram desembarcados 60 automóveis, além de caminhões. A maioria destinava-se a uso particular. Os deselegantes “jeeps” iam sendo substituídos por carros mais confortáveis. Vide Fortaleza, o *Nordeste*, 19 fev. 1949, p. 3.

20 Fortaleza, o *Povo*, 20 nov. 1951, p. 3. A praia do Futuro foi denominada Antonio Diogo pela lei municipal 484, de 27 jun. 1952, mas o povo continuou a chamá-lo pelo antigo nome.

plexos e prefere o chuvisco de níquel entre paredes de azulejo branco ou a tina de água dormida com a cuia de lado ao mar desprotegido, à praia promíscua”.²¹

Na década de cinquenta a afluência aos banhos de mar cresceu e foram instalados dois postos de salvamento de banhistas, situados na Praia do Meireles.²²

Em virtude da crescente afluência de usuários em 1956 as praias já eram consideradas sujas, com lixo acumulado. Reclamava-se da “molecagem e mulheres de má reputação que invadem trechos para onde se deslocam as famílias”. O foco de atração chegava ao Iate Clube, onde a praia tornara-se muito concorrida, “a Copacabana em miniatura”. A praia de Iracema perdera o seu brilho com casas estragadas e o espaço do antigo balneário diminuíra. A praia Formosa ia sendo tomada por casebres de zinco e de palha, pelos prostíbulos e o lixo se acumulava.²³

Desde 1945 a Secretaria de Segurança Pública, com o incentivo do jornal católico “*O Nordeste*” passou a reprimir “a falha de moralidade, reinante nas nossas praias”. A Igreja no combate à moralidade associava-se ao rigor policial, que impunha a repressão como um recurso sadio, influenciada pelo autoritarismo, incrustado na política da década anterior. A caça à falta de pudor e à libertinagem passava à deriva dos problemas sociais que mereciam ser encarados com pragmatismo. Por trás da indecência, pelo menos em considerável percentual, encontrava-se a miséria dos que se envolviam com a prostituição como saída de sobrevivência, forçada pelas circunstâncias. O exagero da caça policial também visava a atingir os “namorados indecentes” e “vagabundos” que geralmente se exibiam nas ruas. A imoralidade a ser combatida era sobretudo oriunda das classes inferiores, que tinha de ser repelida, pois acontecia fora do regaço familiar.²⁴

21 Fortaleza, o *Povo*, 21 nov. 1951, p. 3.

22 Fortaleza. CMF. Ata da nonagésima sessão ordinária do primeiro período legislativo, em 30 jun. 1953, p. 94.

23 Fortaleza, o *Povo*, 12 dez. 1956, p. 3.

24 Fortaleza, o *Nordeste*, 11 set. 1945, p. 3 e 18 nov. 1946, p. 1. A respeito de como a sociedade cearense considerava a virgindade, até os anos cinquenta, o jornalista Lustosa da Costa relembra: “Aquele tempo, comeu, tinha que casar. Se a família de classe média tinha poder de fogo para exigir o casamento, tudo bem. Se não, a vítima era discretamente exportada pro Rio, onde as moças do Norte, virgens ou não, tinham excelente aceitação no

O uso de calções e “maillots” nas praias jamais deveria ser adotado por pessoas católicas e recomendava-se aos confesores que não absolvessem “às penitentes que se acusarem do uso destes”. Até o traje de calções nas ruas, em geral praticado pelos que se dirigiam à praia, passou a ser combatido.²⁵

No Recife diversos clubes atraíam jovens e adultos como centros de diversão e promoções sociais. Muitos constavam na lista dos recomendados às pessoas de boas famílias. A valorização de associações esportivas e recreativas tivera o seu marco inicial com o que Gilberto Freyre intitulara “a britanização” da sociedade brasileira, principalmente na segunda metade do século XIX. A partir de meados deste o nome do clube a que estavam filiadas era um dos requisitos, que classificavam a posição social desfrutada pelas pessoas. Na década de quarenta funcionava em um sobrado o “Club Internacional”. Os portugueses e seus descendentes frequentavam outro sobrado, na rua do Imperador, conhecido como o “Gabinete Português de Leitura”. A comunidade britânica usufruía do “Golf Club de Caxangá”, onde “brasileiros e ingleses se unem na mesma e fraternal camaradagem”. Ostentava seus campos gramados, “que mais parecem uma alcatifa, com os seus... eucaliptos e o seu doce ar bucólico e onde se reúnem, nos fins de semanas... algumas pessoas de boa vontade... para beber o seu drink ou o seu chá e jogar o seu golf. O Club que torna mais humana, compreensiva... e amável a vida. Neste duro meridiano”²⁶. O “Iate Clube do Cabanga”, apesar de valorizado, via-se rodeado por “horrorosos casebres”, que tanto o afeiam” e a solução para preservar a beleza do clube consistira em repelir os mocambos para tornar a paisagem mais limpa.²⁷

Como centro de atração das principais festas de Fortaleza, desde o final do século XIX, havia a “Fenix Caixerai”. Embora reservada aos que trabalhavam no comércio, conhecidos como caxeiros, nas solenidades ali comemoradas o salão nobre acolhia autoridades federais e estaduais, além de

mercado matrimonial. Primeiramente, entre nordestinos, nostálgicos dos conterrâneos. Falo da classe média Ricos e pobres enfrentavam o problemas sem maiores complicações”. - Cf. COSTA, Lustosa da. DN/Gente/Corte. Fortaleza, *Diário do Nordeste*, 15 nov. 1992, p. 2.

25 Fortaleza, o *Nordeste*, 28 set. 1949, p. 3 e 25 mai. 1954, p. 3.

26 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 set. 1948, p. 4.

27 Recife, *Diário de Pernambuco*, 16 jun. 1949, p. 4.

representantes da imprensa e de outros setores de destaque da sociedade. Uma das comemorações mais concorridas ocorria nos finais de ano, quando havia a entrega dos diplomas aos que haviam concluído o curso de “Guarda-livros”²⁸. O “Ideal Club” foi inaugurado em 1931 e se situava na Avenida João Pessoa, antiga estrada de Parangaba, considerada a melhor do estado, pois fora construída em concreto, o que atraía e facilitava o fluxo de veículos. O edifício do clube contribuía para valorizar o bairro. Contava doze sócios fundadores, pertencentes a famílias de destaque na sociedade.²⁹

Até a década de vinte, a vida social se restringia às festas dançantes residenciais, aos filmes exibidos no “Majestic” e no “Moderno” e, aos domingos e feriados, à noite, as retretas realizadas no Passeio Público que atraíam os interessados. Em 1928, o “Clube Iracema” e a dos “Diários” disputavam nas comemorações programadas. A seleção dos sócios se prendia ao rigor estabelecido, “pela distinção e pelo alto nível de educação... [e] ninguém seria capaz, por exemplo, de frequentar um clube sem estar decentemente vestido, como ninguém se dirigia a uma senhora e a convidaria para dançar sem a devida apresentação de alguém que a conhecesse”. Havia um total de doze clubes na cidade e reconhecia-se o contraste existente: “Fortaleza é, sem dúvida, no Brasil, a cidade mais bem provida de clubes de alta categoria, porém isto além das possibilidades do povo”, que só tinha como meio de diversão as praias, as festas religiosas ou as comemorações realizadas em praças públicas. O “Ideal” funcionava na Raul Barbosa e possuía 300 sócios. O “Clube do Líbano Brasileiro” orgulhava-se de ser o único a possuir “Cinemascope” e se localizava na Tibúrcio Cavalcante. O “Comercial” fora fundado em 1948 e o “Caça e Pesca” no princípio da década de cinquenta, às margens do rio Cocó, na Praia do Futuro, onde se praticava o tiro ao alvo e dispunha de uma estrada com calçamento ao longo da praia, facilitando o deslocamento dos sócios que vinham da cidade. O Iate Clube congregava os simpatizantes do esporte à vela. Também funcionavam a “Associação Atlética Banco do Brasil”, o “Clube Militar”, o “Clube Médico Cearense”, o “dos Advogados”, o

28 Fortaleza, o *Povo*, 25 jun. 1931, p. 1.

29 Fortaleza, o *Povo*, 5 out. 1931, p. 1. Os sócios fundadores Pedro Sampaio, Clovis Matos, José Menelau de Pontos Filho, Raul Conrado Cabral, Luis Gonzaga Flávio da Silva, Joaquim Markan, Otávio Frota, Antonio Gentil, João Gentil, Maximimiano Leite Barbosa Filho, Meton Gadelha e Mirtill Meier.

“dos engenheiros”, o “Aero Clube”, o “Clube dos Oficiais da Reserva”, sendo o mais popular o “General Sampaio” localizado na rua do mesmo nome.³⁰

A ideia de construir a sede própria do “Náutico Atlético Cearense”, na praia do Meireles, contribuiu para valorizar a área praieira, mesmo localizando-se além da praia de Iracema. O projeto elaborado no final da década de quarenta era de autoria de Emilio Hinko e alimentava a esperança do surgimento de “um prédio majestoso”, que contribuiria para torná-lo um dos cartões postais de Fortaleza. O apoio do poder municipal ao referido clube expressou-se na aprovação de uma lei pela Câmara de Vereadores, garantindo durante cinco anos a isenção de impostos, além de cancelar qualquer dívida da entidade para com a municipalidade³¹. A nova sede do Clube foi inaugurada a 22 de janeiro de 1950. Até o jornal *O Democrata*, do PCB, sempre vigilante a criticar os esbanjos da burguesia, entusiasmou-se com as comemorações do evento, estampando em manchete: “depois de longos anos de árduas lutas, ora encetadas contra os descrentes, era levantadas contra a própria natureza, os almejados dirigentes do Náutico Atlético Clube Cearense, num esforço hercúleo e sobrehumano, edificaram as majestosas praças de esportes do querido e tradicional grêmio alviverde, que amanhã, em notável solenidade, serão entregues à família associada, a fim de que a nossa juventude possa se divertir sadiamente e melhorar as condições físicas da raça”.³²

O “Náutico” tornar-se-ia motivo de orgulho dos fortalezenses, sempre exibido com entusiasmo aos visitantes. Criou-se o chavão de classificá-lo como “um edifício dos mais belos e confortáveis da América do Sul” e “vir ao Ceará e não ir ao Náutico é como ir a Roma e não ver o Papa”³³. A fun-

30 Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1958, p. 12.

31 Fortaleza, o *Nordeste*, 9 jan. 1948, p. 5 e lei n. 17, de 14 jun. 1948 da CMF.

32 Cf. Fortaleza, o *Democrata*, 21 jan. 1950, p. 4.

33 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da sétima sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952 em 8 ago. 1952, p. 2; Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1958, p. 12. Quando da tentativa de obtenção de um empréstimo, no valor de Cr\$ 4.000.000,00 (quatro milhões de cruzeiros), pelo Náutico, junto ao Banco do Brasil, a Câmara aprovou a emissão de um telegrama ao Presidente da República, como reforço ao pedido efetuado. Além de um auxílio de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros), concedido pela Câmara, a Comissão de Finanças e Administração aprovou a isenção de impostos e taxas do Clube, “que tanto enaltece os nossos foros de cidade adiantada e progressista, constituindo meritória ajuda à iniciativa particular de seus dedicados idealizadores e dirigentes” - Cf. Fortaleza Câma-

dação do clube ocorrera em 9 junho de 1929, na antiga Praia Formosa. Além dos carnavais e dos bailes considerados “suntuosos”, havia as costumeiras tertúlias e as vesperais infanto-juvenis, sempre “... em um ambiente de distinção, de ordem e respeito”³⁴. O bairrismo fortalezense defendia que em relação ao Náutico, “no país inteiro não havia coisa melhor”, mas o depoimento de um pernambucano em visita a Fortaleza, mesmo no intuito de destacar a sua terra, revelava o outro lado da moeda: a existência de elegantes clubes em Fortaleza contrastava com a inexistência de uma maternidade e o Recife já possuía 7, embora precisasse do dobro para atender a população. Por outro lado, também havia pernambucanos que se empolgavam com a beleza da capital cearense. O industrial Alberto Bezerra de Melo, além de simpatizar com o povo, “sociável, compreensivo, de contactos amáveis”, elogiava “o que há de maravilhoso no seu clima sem essa umidade que pesa sobre nós” e falava até de cearenses orgulhosos, que não aceitariam trocar o “banco dos velhos”, situado a Praça do Ferreira, pela *Praça Paris*. Provavelmente, o visitante não conheceu o Pirambu ou outros bairros ocupados pela pobreza sempre crescente na cidade.³⁵

Em 1949 foi inaugurada, com grande festa, a pista do hipódromo “jockey Club Cearense”, que só posteriormente disporia do edifício sede e de arquibancadas. Um outro clube que passou a ser valorizado pela elite foi o “Iate Clube” inaugurado, em 1954, situado após a Igreja de Nossa Senhora da Saúde, nas proximidades do cais do porto.³⁶

ra Municipal. Ata da quinquagésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1952, em 7 out., p. 3; ata da quadragésima oitava sessão ordinária do segundo período legislativo de 1953, em 30 set., p. 161 e parecer nº 141/53 da Comissão de Finanças e Administração, referente à lei mun. nº 749, de 30 nov. 1953.

34 Em 1955 anunciava-se como uma das metas prioritárias de sua diretoria a construção de quatro piscinas: nas olímpicas, outra de saltos, a terceira de aprendizagem e a última destinada a crianças. Cf. Fortaleza, *Unitário*, 9 jun. 1955, p. 4.

35 Recife, *Diário de Pernambuco*, 1 jun. 1954, p. 4 e 3 out. 1958, p. 4.

36 A pista de corridas possuía 1.600 metros de extensão e 20 de largura. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 9 ago. 1949, p. 8. Dois anos após a sua fundação, o Iate Clube já possuía 116 sócios. Fortaleza, o *Povo*, 8 ago. 1956, p. 8. Entretanto, para os menos afortunados, Fortaleza era uma “cidade sem distrações... Tudo é mesmice, rotina, monotonia, repetição”. Como os clubes ficavam distante do centro, aos que não possuíam carro e nem podiam pagar os carros de aluguel não havia opção. Por isso, “brotinhos e rapazes coçam o queixo, tentando saber como passear, como divertir-se barato, como encher o vazio dos bares em sadia comunicabilidade”. Vide, Fortaleza, o *Povo*, 7 dez. 1956, p. 3.

Os cinemas também atraíram o recifense, principalmente nos finais de semana. Além das mais conhecidos e sempre procurados pelas “boas famílias”, havia até os clandestinos, denunciados pelo jornal católico “*A Tribuna*”, que apelava à Delegacia de Vigilância Geral e Costumes para “lançar sua ação repressora contra um cinema clandestino..., que funcionava no edifício Trianon, sempre exibindo filmes “obscenos, desses que são produzidos por industriais degenerados, para uma clientela não menos degenerada. Homens debochados e jovens precocemente senis vão ali buscar os estimulantes requeridos pelos seus corpos apodrecidos”. A grita eclesiástica, na defesa da moral e dos bons costumes, se estendia contra as casas de prostituição, situadas no centro, e até os programas de rádio eram criticados devido “as anedotas e ditos indecorosos que nos entram pelos ouvidos... através de certos programas de rádio, como os de ‘Cuquito’ ou do humorista Badu, o pregoeiro do homossexualismo”. Até mesmo a revista *O Cruzeiro*, de circulação nacional, não escapava da reação eclesiástica, pois estampava em suas páginas fotografias em “*close-up*”. E a conclusão do artigo, assinado por D. M., apresentava-se de forma tétrica: “se todos os que tem suas chagas físicas ou morais tivessem a liberdade de as exibir, o mundo se transformaria no paraíso dos urubus”.³⁷

O espírito moleque sempre saliente na vida urbana nordestina também se observava no Recife. Os reflexos da vadiagem popular não se restringiam aos cinemas de terceira categoria. A chamada “molecagem” atingia também os melhores cines, tornando diversas casas de espetáculos “infrequentáveis” e os agentes das algazarras dentro dos cinemas advinham da chamada “*je-neusse doré*”, que “encarregava-se de manter indormida essa campanha de rebaixamento de nossos níveis sociais de convivência”. Num domingo de 1950, numa das sessões vespertinas do “Art-Palácio” foi jogada uma bomba dentro do salão, que estava lotado, para desespero da platéia.³⁸

O cine “São Luiz”, comparado aos melhores do sul, foi inaugurado a 6 de setembro de 1952. Com ele, o conforto do “Trianon” ficou a reboque, pois “o seu luxo não tem competidores”. O cine “Moderno”, embora ainda conti-

37 Recife, a *Tribuna*, 18 jun. 1949, p. 4.

38 Recife, *Jornal do Commercio*, 14 jun. 1950, p. 2. Nesse mesmo cinema, em 1955, numa sessão de desenho animado, foi lançado um pedaço de ferro, que atingiu de leve uma senhora na parte térrea do cinema. Recife, *Jornal do Commercio*, 13 jan. 1955, p. 2.

nuasse bastante frequentado, necessitava de reformas, como ocorria como o “Royal”. Os outros cinemas do Recife eram considerados razoáveis.³⁹

Quanto a Fortaleza, a empresa Severiano Ribeiro controlava a maioria dos cinemas existentes. Pouco a pouco, os seus concorrentes, inclusive os dos bairros conhecidos como “poeias”, foram sendo eliminados pelo poder de expansão daquele grupo. A empresa “Jango” mantinha os cinemas “Rex”, “Odeon” e “Santos Dumont”. O cine “Diogo”, construído pelo proprietário que teria o seu nome perpetuado, fora considerado o mais luxuoso da cidade e também foi adquirido pelo grupo Severiano Ribeiro. Antes do “Diogo”, o “Majestic” fora a atração dos que procuravam diversão. O “Moderno” também era bastante frequentado. O “Diogo”, na sua fase inicial, dispunha de uma boa ventilação, mas posteriormente o ar só se fazia sentir no trecho próximo à tela, local que passou a ser disputado pelos expectadores. O “Majestic” tornara-se conhecido como cinema popular e, por isso, proporcionava boa renda. Era bastante quente, principalmente durante o dia, pois não dispunha de ventiladores⁴⁰. Já o cine “Moderno” possuía ventiladores, mas em pequeno número. Ainda permaneciam alguns cines que atendiam alguns bairros, como o de Otávio Bonfim e o “Santos Dumont”, na Aldeota, que abolira o abatimento de 50% para estudantes, além do “Atapu” que funcionava na Visconde do Rio Branco, próximo ao bairro São João do Tauape e o América, com fundo correspondente ao Colégio Juvenal de Carvalho, no Jardim América.⁴¹

A esperança de modernização dos cinemas de Fortaleza reservara-se à inauguração do “São Luís”, cujo edifício fora iniciado desde a década de quarenta. A demora no andamento da obra repercutia nas discussões da Câmara Municipal, de onde requerimentos partiam solicitando aceleração nas obras. A polêmica acerca da lentidão em se construir esse cine ampliava-se

39 Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 jul. 1952, p. 4.

40 A campanha contra a frequência de menores a casas de diversões atingiu o “Diogo”, onde os vigilantes da moral ficaram decepcionados, pois “lá dentro o que não faltavam eram meninos e meninas que assistiam as cenas ultra-amorosas e as beijoqueiras intermináveis de Clark Gable e Lena Turner”. Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 9 jul. 1945, p. 8. O cine Majestic, construído pelo rico comerciante Dr. Plácido de Carvalho, fora inaugurado em 14 jul. 1917. Além dos filmes ali também eram apresentadas peças teatrais. O referido Cine foi atingido duas vezes por incêndio. - Cf. SILVA, Esmerina. O glorioso Majestic. O Povo/Especial. Fortaleza, o *Povo*, 17 jan. 1993, p. 29.

41 Fortaleza, o *Democrata*, 18 dez. 1948, p. 6 e o *Nordeste*, 15 jun. 1949, p. 8.

através dos jornais. A construção fora iniciada, mas o prédio inacabado era tido como “o aleijão que afeia a Praça do Ferreira, e não tem havido modos ou meios de convencer o Sr. Severiano Ribeiro de que deve botar para a frente aquela obra”. A crítica lembrava o contraste entre a exigência de concessão de licenças para que as residências fossem pintadas, enquanto o amontoado de material de construção permanecia cercado, durante anos, no centro da cidade.⁴²

A “moleçagem” da plateia dos cinemas constituía motivo de preocupação frequente da Polícia, que inclusive chegou a organizar uma campanha de vigilância nos cinemas: “Já se pode assistir a uma fita, sem ouvir as piadas de mau gosto, os gritos e assobios. Ontem foram presos onze pessoas, acusadas de promover anarquia”. A ação repressora da polícia também recebia apoio da Câmara Municipal, que se preocupava com a “falta de decoro que ora se observa nos cinemas da cidade, onde atuam pessoas mal educadas e moleques”.⁴³

Um das tentativas de romper o monopólio do grupo Severiano Ribeiro surgira com a instalação do cine “Jangada” que, apesar de modesto, possuía um bom som, moderna máquina de projeção e uma tela de boa luminosidade, além de poltronas confortáveis. Aquele grupo era concessionário dos principais filmes comerciais, destacando-se os de “Tarzan”, “Lulu Belle”, “Bandoleiros do Oeste”. Já com o novo concorrente surgiam os filmes italianos e franceses. A direção do “Jangada”, do “Grupo Cinemar”, planejava construir outros cinemas no centro da cidade, contando com o aval daqueles que estavam cansados do “rol das promessas a ‘São Luís’, cuja inauguração é anunciada há mais de dez anos e cujo arranha-céu já parece uma ruína cheia de visagens a desafiar a paciência do Ribeiro”.⁴⁴

O depoimento de frequentadores assíduos dos cinemas nos revela os problemas por eles enfrentados, alguns por sinal bastante curiosos, que ul-

42 Fortaleza, o *Nordeste*, 12 ago. 1948, p. 3.

43 Fortaleza, o *Nordeste*, 26 out. 1949, p. 8. Para o vereador Manoel Feitosa, o responsável por tudo eram as empresas de cinema que exibiam péssimos filmes. Cf. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadricentésima nonagésima terceira sessão ordinária em 9 nov. 1949, p. 1.

44 Fortaleza, o *Povo*, 17 fev. 1950, p. 3. Para atrair a clientela, a concorrência levou à redução do preço dos ingressos em alguns cinemas. Cf. Ata da décima nona sessão ordinária do segundo período legislativo da CPMF, em 29 ago. 1952, p. 1.

trapassava a costumeira reclamação contra o calor ou condições inadequadas. Em 1951, um dos impasses enfrentados prendia-se ao final das projeções. A pressa de uma plateia inquieta em retirar-se dos cinemas, nos finais das exhibições, irritava um frequentador do cine “Diogo”. Os mais apressados levantam-se, levando outros espectadores a fazerem o mesmo. Por isso, muitos fãs de Ingrid Bergman não puderam ver os momentos finais do filme “Sob o Signo de Capricórnio”: “o mar de cabeça impedia a visão do ‘écran’”. Era o “sinal da época. Época de desmedida sofreguidão, de excessiva velocidade, de maléfica escravização às horas”. E desejava-se ordem, pois “até os divertimentos se assemelham hoje, a trabalhos árduos, a tarefas obrigatórias, a tristes recreios de colégios rigorosos”.⁴⁵

O vereador Manoel Lourenço solicitara ao Secretário de Polícia e Segurança Pública para “intensificar o policiamento dos chamados cinemas elegantes de nossa capital, a fim de pôr termo ao canalhismo que se observa, principalmente aos domingos”. Apesar da maioria dos filmes exibidos serem de procedência estrangeira, no final da década de cinquenta já funcionava em Fortaleza a “Empresa Cinematográfica do Ceará, Cinemar”, que obtivera um crédito de Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros) para montagem de um filme de 35 milímetros sobre a vida e a obra de Pe. Cícero Romão Batista.⁴⁶

Em 1957 o Cine “São Luís” ainda estava em construção e muitas pessoas incluíam nos seus roteiros ao centro da cidade a visita ao comentado prédio, em fase de acabamento. A decoração deslumbrava a todos, pois a pintura em alto relevo embelezava o interior da sala de projeção, que dispunha de tapetes e lustres, além de algumas paredes e pias de mármore. A longa escadaria da sala de espera, ostentando os corrimões de bronze, dispunha de refrigeração e alto-falantes com sistema estereofônico. Daí a classificação bairrista “do maior cinema da América do Sul”. A expectativa fortalezense acirrava o desejo dos entendidos de cinema que aguardavam lançamentos internacionais que ainda não haviam sido exigidos no Ceará: “Os Brutos

45 Fortaleza, o *Povo*, 17 jan. 1951, p. 3.

46 Req. nº 145/57, do sr. Manoel Lourenço in Fortaleza Câmara Municipal ata da vigésima nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1957, em 8 mai., p. 1 e 2; lei municipal nº 1.118 de 18 jul. 1957.

também Amam”, “Luzes da Ribalta” e diversos outros.⁴⁷

No Recife o reduto chave da prostituição que na definição de Benjamin significa “não tanto um elemento antagônico ao amor, mas sim como a sua decadência” se concretava nas velhas ruas do centro, nas proximidades do porto e alguns pontos da área comercial. Com a expansão da cidade em direção a Boa Viagem, a prostituição acompanhou o crescimento de novos espaços, embora se expandisse em áreas onde a pobreza residia, como no bairro do Pina. As famílias que ali habitavam, na tentativa de salvaguardar tradição, criaram um “comitê pró-moralização” do bairro, na tentativa de minimizar o avanço das chamadas “casas de tolerância”, em sua maioria voltada a jogos de azar e à prostituição. Ao lado de casas ocupadas por pessoas de classe média, em diversas ruas, como a avenida Herculano Bandeira, a Conselheiro Aguiar, Ondina, dos Pescadores e a 15 de Novembro, a prostituição dominava em meio a residências e um dos prostíbulo mais frequentados era do Alzira Melo.⁴⁸

Segundo dados da Secretaria de Segurança Pública havia uns 30.000 prostíbulo no Recife. Só o primeiro semestre de 1959 ocorreram 600 crimes de sedução na cidade. A exploração das conhecidas “mariposas”, muitas menores de quinze anos, contribuía para propiciar dinheiro aos donos de prostíbulo. Embora os dados sejam aproximados calculava-se em 35.000 o número de prostitutas, 25.000 ladrões e 15.000 menores abandonados, que representavam o resultado dos contrastes de uma cidade dominada pela pobreza. O Pina sobressaía com as conhecidas casas isoladas, as “boates”, também denominadas “cabarés granfinos”, além dos prostíbulo menores, que tinham clien-

47 Em meados da década de cinquenta após um incêndio ocorrido, o cine “Majestic”, outrora o melhor da cidade, começou a ser demolido. Vide req. nº 69/55, do Sr. Dorian Sampaio in Fortaleza Câmara Municipal ata da trigésima sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 04 de mai. p. 245 v. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 7 dez. 1957, p. 3. Nesse ano ainda continuava a construção do Estádio Presidente Vargas, iniciado na década de quarenta, com as obras do muro de alvenaria, mas já havia sido entregue ao público desde 1951. Até em 1959 ainda havia recursos federais sendo aplicados na sua construção em fase final. Sobre o referido estádio, vide CMF - lei nº 125, de 11 fev. 1949; Fortaleza Câmara Municipal; ata da quadragésima primeira sessão ordinária do segundo período legislativo de 1951 em 22 out. 1951 p. 382; *Diário Oficial do Município*, ano 5, n. 1.056, Fortaleza, 11 fev. 1957 e ata da trigésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo em 20 mai. 1959, p. 1.

48 BENJAMIN, W. *Charles Baudelaire. Um lírico no auge do capitalismo*. Obras escolhidas. São Paulo: Brasiliense, 1989, v. 3, p. 242. Cf. Recife, *Jornal do Commercio*, 10 nov. 1957, p. 26.

tela certa. Na rua da Guia figuravam as “pensões”, sempre procuradas pelos interesses em casas de amor. Apesar dos diversos conflitos integrantes do cotidiano recifense, poucos casos eram encaminhados à Polícia e as pensões de “mulheres da vida” passavam a ser ocupadas por jovens, na faixa de 14 a 16 anos. As ruas da Guia, do Apolo, do Bom Jesus, do Rangel e os bairros do Recife e o Pina constituíam os redutos prediletos da prostituição. Para o Secretário de Segurança, “a coisa é mais séria do que se pensa. Inicialmente, o que podemos fazer é evitar os excessos, combater a falta de higiene, de alguns locais e pensar, de futuro, numa maneira prática de solucionar o caso. Não usaremos de violência”. Apesar das boas intenções do secretário e da promessa de busca de solução, a realidade agravava-se cada vez mais, diluindo as intenções reabilitadoras e tornando realidade a violência que prometia ser combatida.⁴⁹

Na capital cearense “as pensões alegres” situavam-se no centro da cidade, de preferência na parte superior de velhas construções, vizinhas ou próximas a casas comerciais. A polícia realizava rondas frequentes nas ruas mais procuradas pelos boêmios.⁵⁰

A polícia agia com frequência no contraditório embate à prostituição, que não podia nem seria compensador extinguir, pois mais uma vez, usando a comparação feito por Benjamin entre livros e putas “cada um deles tem sua espécie de homens que vivem deles e os atormentam”⁵¹. A “caça” destinava-se aos “desregrados, inveterados, alcoólatras, mundanas tuberculosas e animais repugnantes”. Na Coréia, um dos bairros de miséria e de fome e na Volta da Jurema situavam-se outros locais “de perdição”, esse último situado próximo à localização dos grandes clubes e belas residências. Conhecido como “coaça” [sic] ali situavam-se “casas toscas”, onde “mundanas, maco-

49 Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 jul. 1959, p. 2.

50 Fortaleza, o *Nordeste*, 13 jan. 1949, p. 1. Para os de melhores posses, “os motéis ambulantes com os carros de praça, os automóveis dos postos Mazini, Vitória, Nove, Pará, da Praça do Ferreira. Com o argumento de boa gorjeta, os motoristas levavam os casais à Praia do Futuro, então sem asfalto e se risco de assalto. Ficaram fumando, sentados numa pedra, num monte de areia, fitando as estrelas no céu, enquanto o banco traseiro do automóvel servia de quarto de casal. Era incômodo as moças ficavam “manjadas”. Ninguém, porém, deixou de namorar por isso o proibido tornava o prato mais valorizado - Cf. COSTA, Lustosa. Fortaleza. *Diário do Nordeste*, 15 nov. 1992, p. 2.

51 BENJAMIN, W. *Rua de mão única*. Obras escolhidas, ed. 2. São Paulo: Brasiliense, s.d., v. 2, p. 34.

nheiros, ladrões e criminosos eram procurados”.⁵²

Em outros bairros da periferia aumentavam as reclamações contra os prostíbulos. Em Porangabuçu e no Campo do Pio também residiam “mulheres suspeitas”, que costumavam ser apanhadas pelos rapazes em automóveis, muitas vezes dirigindo embriagados.⁵³

A Arraial Moura Brasil representava uma das “zonas perigosas”, bem próximo ao centro, onde adolescentes e crianças conviviam com prostitutas. Nas proximidades do Estádio “Presidente Vargas”, na rua Marechal Deodoro, “as casas suspeitas” animavam as noitadas de pândega, gerando protestos contra as “gritarias e bebedeiras das mulheres em trajes semi-paradisíacos”. No Cercado Zé Padre, nas ruas desertas e escuras também se encontravam “mocinhas prostituídas”.⁵⁴

Anunciou-se, em 1947, uma “medida saneadora”. O Secretário de Polícia comprometeu-se a “sanear moralmente o trecho central da cidade que serve de ‘zona livre’. A intenção de transferir a prostituição para locais distantes do centro, apesar de ser reconhecida como prioritária, foi sendo protelada pelas circunstâncias problemáticas, que envolviam diferentes opiniões e ameaçava uma segura fonte de renda para seus agenciadores. Na surdina da vida diária as autoridades policiais tinham um pacto com o meretrício, intrínseco a uma incoerência moralista, que se incrustava na contradição entre o discurso e a prática vivenciada. Enquanto isso, em quarteirões inteiros das ruas centrais, como a Barão do Rio Branco, Major Facundo, Sena Madureira, Pessoa Anta e mesmo na vizinhança dos clubes elegantes pontilhavam as procuradas “pensões”.⁵⁵

Até as tradicionais retretas, que anteriormente representavam um dos principais meios de animação popular, realizadas em praças públicas, iam perdendo o seu significado, pois afetavam os interesses e a tradição das

52 Inclusive anunciava-se a prisão de 3 mulheres e 3 homens por negociarem maconha. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 31 out. 1959, p. 5.

53 Fortaleza, o *Democrata*, 06 mai. 1946, p. 8. Uma campanha de prevenção à sífilis foi organizada pela “Secção de Repressão ao Meretrício”, dirigida pelo Sr. Antonio Farias Ferreira. Visava difundir a profilaxia e a educação das prostitutas, inclusive através da exibição de filmes como o “Combate à Sífilis”. Cf. Fortaleza, o *Democrata*, 1 out. 1946, p. 5.

54 Fortaleza, o *Democrata*, 24 dez. 1946, p. 8 e 24 set. 1947, p. 4.

55 O prazo dado para retirada, dos cabarés do centro fora de 60 dias. Cf. Fortaleza, *Correio do Ceará*, 14 jun. 1947, p. 6.

“boas famílias”. Em 1948 tentou-se reativar as retretas do Passeio Público, que seriam animadas pela banda de música do “23º Batalhão de Caçadores”, mas as recatadas pessoas sentiam-se inseguras na outrora concorrida Praça, “dada a vizinhança de casas suspeitas e cabarés de má vida”.⁵⁶

A polícia, tentando controlar o crescimento de bordéis, exigia a concessão de licenças para as diversões dançantes que fossem programadas, mas o jornal católico denunciava: “em vez de evitar que tal chaga imunda e putrefracta se exhiba aos olhos de todos, lhes garante o funcionamento”. Até as quermesses, organizadas sobretudo nos subúrbios, realizavam-se sob controle policial, que procurava restringir as diversões, relacionando festas dançantes com locais suspeitos ou cabarés. Inclusive a venda de bebidas alcoólicas só passaria a ser permitida a partir das 19 horas.⁵⁷

A Câmara Municipal aprovava o projeto que criava o “Serviço Anti-Venéreo do Município” e denunciava os espancamentos efetuados pela Polícia Estadual contra mulheres e menores, jogadas no “Depósito de Presos”, numa das atuações costumeiras da Polícia.⁵⁸

O *Democrata* associava a propagação do número de mulheres prostituídas à força imperialista, presente através da ação dos “louros boys americanos”, que se estabeleceram em Fortaleza durante a Segunda Guerra Mundial. As jovens de Fortaleza, Salvador, Recife, Natal e Belém haviam sido “vítimas indefesas dos soldados do dolar”. Como consequência da onda de programas, regados a dolar e ao refrigerante introduzido pelos americanos no Brasil, as

56 Fortaleza, o *Nordeste*, 9 jun. 1948, p. 1. O Passeio Público fora um conhecido polo de lazer no século XIX, que aos poucos caíra no esquecimento. Cf. pronunciamento do vereador Denizard Macedo sobre as antigas retretas e o protesto pela prática de futebol pela garotada entre as estátuas ornamentais, trazidas da França pelo comendador Achilles Boris e pelo Barão de Camocim - Fortaleza Câmara Municipal. Ata da ducentésima sexagésima sexta sessão ordinária em 12 dez. 1948, p. 2 e Fortaleza, o *Povo*, 23 nov. 1949, p. 3. O jornal *O Nordeste* apresentou um curioso comentário acerca do Passeio Público, deixando claro o testemunho da divisão social dos seus frequentadores: “ali se reunia a fina flor da nossa alta sociedade, sem ficar esquecida também a parte mais baixa, que dispunha... [de espaço] para divertimento, sem que se verificasse qualquer mistura”. Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 08 mai. 1951, p. 3.

57 Fortaleza, o *Nordeste*, 24 set. 1948, p. 3 e 27 set. 1948, p. 3.

58 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da ducentésima vigésima terceira sessão ordinária da CME, em 20 out. 1948, p. 2 e denúncia do vereador Antonio Diogo in ata da quadricentésima vigésima sétima sessão ordinária em 17 ago. 1949, p. 1.

meninas usadas sexualmente passaram a ser taxadas de “pobres coca-colas”.⁵⁹

Mesmo as casas populares mantidas pela Legião Brasileira de Assistência eram denunciadas por serem utilizadas por meretrizes, que recebiam proteção de pessoas de recursos. A resposta da LBA aos ataques agravou a situação, decidindo vender as casas e lançando diversas famílias ao desabrigo.⁶⁰

A Delegacia de Ordem Política e Social organizou uma campanha contra o meretrício, mas o próprio jornal defensor da moral pública reconhecia os exageros cometidos. Por isso, recomendava que fossem evitados “os excessos”, manifestados através de prisões arbitrárias, pois devia-se reagir apenas contra aquelas casas “em que houver atentado positivo ao decoro público”. Em Antonio Bezerra, diversas famílias protestavam contra a ação de uma “importante madame” que mantinha um cabaré no bairro, frequentado “por gente de alta roda ou que se presume sê-lo”⁶¹. Na praia de Iracema começavam a surgir as casas de “rendez-vous” entre as residências familiares, de modo semelhante ao verificado na praia do Meireles. O Moura Brasil se destacava pela baixa prostituição e pelo comércio de maconha. Calculava-se em 800 as prostitutas do bairro, também conhecidas como as “mulheres do curral”, onde a água escorria pelo calçamento e poucos casebres dispunham de sanitários.⁶²

No Jardim América calculava-se em dez as casas de “mulheres públicas”. Na rua Delmiro de Farias localizavam-se três cabarés, sob a chefia das madames Zaré, Gerarda e Laura. Nas ruas Alexandre Baraúna, Ana Nery e Pe. Cícero outros prostíbulos funcionavam. As madames responsáveis garantiam que autoridades policiais haviam concedido autorização. Com o centro já não representava o ponto exclusivo da prostituição, os bairros acolhiam o excedente e a explicação do problema recaía na pobreza: “não tem quem possa brincar com a fome, dizem as vítimas do modo de vida ‘cristão e oci-

59 Fortaleza, o *Democrata*, 25 jan. 1950, p. 7.

60 Fortaleza, o *Democrata*, 21 mar. 1950, p. 7 e 18 ago. 1950.

61 Fortaleza, o *Nordeste*, 11 abr. 1950, p. 5 e 21 ago. 1951, p. 3.

62 Fortaleza, o *Nordeste*, 29 a 31 out. 1951 e 5 nov. 1951, p. 8 e 17 a 22 dez. 1951, p. 8; 24 dez. 1951, p. 8 e 16 fev. 1950, p. 8.

dental”⁶³.

Na zona portuária, no Mucuripe, começava a surgir a prostituição e, por isso, em 1952, 600 mulheres foram ameaçadas de despejo pela Secretaria de Polícia, pois algumas famílias exigiram a transferência dos prostíbulos para outros lugares. Os botequins e a prostituição eram os acusados “da degradação em larga escala” no Mucuripe que se expandia.⁶⁴

A decantada defesa da moral pública, o combate a prostituição e malandragem criavam um clima de medo constante nos bairros pobres. O “regime de lata”, ou seja, o trabalho gratuito e forçado dos presos em obras públicas constituía uma conquista do Secretário de Segurança Cordeiro Neto, que ganhou prestígio e foi eleito prefeito da cidade⁶⁵. E os casos de repressão nem sempre justificada aumentavam. Na Aldeota, algumas domésticas que conversavam numa esquina com três rapazes foram espancadas por soldados da Radio Patrulha. Também um casal de namorados fora perseguido em Jacarecanga. Nos cines “Moderno” e “Majestic” concentravam-se policiais e as lanternas fiscalizavam em todas as direções, pois lá era onde se reuniam os casais de namorados e a estudantada moleca. A polícia era acusada de explorar a prostituição, na busca gorjetas das madames, que assim poderiam agir livremente.⁶⁶

Em maio de 1960, a Secretaria de Segurança Pública prometia afastar o meretrício do centro da cidade, desviando-se a rota da prostituição para as imediações do Farol do Mucuripe, onde não se residiam famílias de classe média que pudessem ser perturbadas com a vida noturna dos cabarés.⁶⁷

63 Fortaleza, o *Democrata*, 13 jun. 1952, p. 6.

64 Fortaleza, o *Democrata*, 02 jul. 1952, p. 8; o *Nordeste*, de 22 a 26 abr. 1952, p. 8. Na praia Formosa um policial do bairro Moura Brasil era acusado de agredir uma prostituta, que se recusara a conceder-lhe a dança. Fortaleza, o *Democrata*, 3 ago. 1953, p. 1.

65 Sobre a gestão do General Cordeiro Neto à frente da Polícia, o jornalista Lustosa da Costa, na sua coluna *Diário do Nordeste*. DN/Gente/Diálogo, em 3 mai. 1992, p. 2, apresenta um interessante comentário a respeito do regime de “lata”: “Eram trabalhos forçados para os presos que construía calçamentos nas ruas da capital. Certa vez, a Polícia recolheu os pederastas que vadiavam pelas ruas da cidade e os condenou à lata. Eles passaram, pela Praça do Ferreira, num caminhão da Polícia, rumo à tarefa que lhes era imposta. Naturalmente, levaram a maior vaia. Um dos presos, negão largo e forte como um armário, no meio de bonecas, reagiu aos apuros, distribuindo “bananas” e explicando, com todo orgulho: Não sou veado, não. Eu sou é ladrão”.

66 Fortaleza, o *Democrata*, 3 ago. 1953, p. 3

67 Fortaleza, o *Nordeste*, 20 mai. 1960, p. 4.

A rede hoteleira do Recife ainda se restringia ao centro da cidade e as condições apresentadas eram precárias. Com exceção do “Grande Hotel”, os demais não se modernizaram e a má conservação e o material obsoleto prejudicavam a sua tradição. Desde o final da guerra, a ideia de incentivo ao turismo surgia, provavelmente como fruto de retomada do comércio marítimo e quando os aviões passaram a ser procurados pelos que dispunham de recursos. Como meio de incentivo ao turismo a prefeitura concedera isenção de impostos municipais aos hotéis que fossem construídos nos bairros de Santo Antonio, São José e Boa Vista.⁶⁸

Enquanto o turismo constituía mais uma intenção almejada do que uma atividade rentável, as diversões nos bairros mais pobres concentravam-se nas festas populares e religiosas. Os botecos da rua substituíam os clubes, como abrigo dos que recorriam à cachaça para esquecer os problemas vivenciados. O jogo do bicho também atraía a atenção da maioria da população. Apesar de classificado como uma contravenção pela legislação federal, ocorrera na Câmara Municipal um processo, propondo o pagamento de uma taxa de imposto pelos que exploravam o jogo do bicho.⁶⁹

Em Fortaleza, a Secretaria de Polícia prometia acabar com os jogos de azar, mas tornou-se difícil definir a posição do órgão ante o comentado envolvimento de policiais com os bicheiros. Parte do dinheiro apreendido na caça ao jogo clandestino destinava-se a gratificar os policiais, ficando outra parcela com a Secretaria também havia um percentual a ser encaminhado a instituições de caridade.⁷⁰

O espírito pilhérico do fortalezense sempre se manifestou ao longo de sua história. A frequência de vaias populares que eclodiam na Praça do Fer-

68 Recife, *Diário de Pernambuco*, 15 dez. 1946, p. 4. CMR - lei nº 4.815 de 2 out. 1957.

69 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 fev. 1959, p. 3.

70 Fortaleza, o *Nordeste*, 25 abr. 1949, p. 8 e ata da nona sessão ordinária do primeiro período extraordinária da CME, em 12 dez. 1955, p. 1. Em 1950, os agentes indicados para a perseguição aos cambistas ganharam uma gratificação de Crs 500,00 (quinhentos cruzeiros). Foi afirmado um acordo entre a Loteria e os banqueiros para o jogo do bicho não funcionar às sextas-feiras e a polícia não perseguira os cambistas nos outros dias. Para O *Democrata* “as negociatas do governo arreiam afinal a máscara de “moralistas” que estavam usando”. Cf. Fortaleza, o *Democrata*, 27 jan. 1950, p. 8 e 3 fev. 1950, p. 8. Sobre o assunto, consultar a tese de Doutorado de SOARES, Simone Simões Ferreira. O jogo do bicho. A saga de um fato social brasileiro numa abordagem antropológica. Brasília/UNB, 24 mai. 1992, p. 303. É considerada o primeiro trabalho científico sobre o assunto. Cf. Fortaleza, *Diário do Nordeste*, 4 abr. 1992, p. 4; Cidade.

reira ou as piadas inteligentes de um Quintino Cunha fazia parte do folclore local. Entretanto, numa sociedade repressiva e defensora de normas rígidas de controle, o tom galhofeiro recebia outra denominação: “molecagem” era a taxativa classificatória dos que defendiam a ordem pública, incorporada ao cotidiano de Fortaleza. Para a Polícia, “a molecagem nos cinemas e outros centros de diversão popular, bem como na Praça do Ferreira, é um dos grandes e aparentemente insolúveis problemas de Fortaleza”. E os responsáveis eram sobretudo “mocinhos irresponsáveis e indisciplinados”. Na chamada “Esquina do Pecado”, na Praça do Ferreira, onde o vento constante ameaçava levantar as saias das mulheres que ali transitavam, fincavam-se os plantonistas do gracejo. Também nas imediações da Coluna da Hora, no centro daquela praça, os galhofeiros se instalavam, forçando a política a iniciar uma constante vigilância.⁷¹

O escritor Abelardo F. Montenegro explicava o usual tom zombeteiro do fortalezense como algo além da rebeldia, uma forma original de encarar a crueza da vida: “Há, inquestionavelmente, uma disposição temperamental do cearense para a galhofa. A chalaça constitui uma constante na vida do cabeça chata”. A imbricação da seca com a fome levava o cearense a encarar com o riso os “golpes do destino”, pois “a língua constitui arma poderosa”. E “o coração do Ceará-Moleque situa-se é na Praça do Ferreira”.⁷²

O carnaval em Fortaleza jamais teve o brilho e originalidade das comemorações esfuziantes, que envolviam a população do Recife e de Olinda. Contraditoriamente, havia na capital cearense uma severa vigilância da Polícia às comemorações momescas, nos clubes e nas ruas. Em 1945 até a realização de corsos foi proibida e o uso de lança-perfumes não era permitido nos clubes. Os banhos de mar com fantasias só com a permissão da Polícia, no horário de oito às trezas horas. Segundo uma nota fiscal distribuída pela Secretaria de Segurança, não seria permitido “o uso de fantasias atentatorias à moral, proibindo-se a participação de grupos constituídos maltrapilhos à guisa de blocos e empunhando latas, fragmentos de madeira, reco-reco,

71 Fortaleza, *Correio do Ceará*, 28 ago. 1952, p. 8. Até nos cinemas dos bairros, como o do Cristo Rei, havia manifestações que levavam à ação policial. Cf. req. do Vereador Alencar Araripe do Secretário de Polícia in ata da septuagésima quinta sessão ordinária do segundo período legislativo em 13 nov. 1953, p. 201.

72 Fortaleza, o *Povo*, 4 ago. 1956, p. 38.

empanadores e objetos outros que possam tornar instrumentos de agressão, sendo os infratores imediatamente encaminhados à Delegacia de plantão”. O uso de uniformes que imitassem os das forças armadas também era vedado. Os estrangeiros, que participar dos festejos. Os ensaios não poderiam ultrapassar a meia noite. Proibiu-se também o uso de máscaras e mesmo as canções que atacassem o governo ou os “bons costumes”.⁷³

Consequentemente, o carnaval de rua recebeu um golpe mortal. Só nos clubes elegantes as comemorações carnavalescas se tornavam animadas. Apesar das restrições, os blocos desfilavam nas ruas, mas sem a animação de carnavais anteriores.⁷⁴

Em 1948 *O Nordeste* criticava o prefeito por ter cedido a “Cidade da Criança” para a realização de festas carnavalescas, sendo cobrada a entrada dos interessados. O dinheiro distribuído aos blocos deveria ser aplicado em benefício dos pobres famintos. Para a Igreja, se o carnaval era uma festa popular, o povo deveria comemorá-lo às suas custas.⁷⁵

As medidas tomadas pela polícia para garantir a desejada ordem pública geralmente eram rigorosas. No entanto, mesmo na vigilância sobre a vida noturna entremeava-se a flexibilidade do sistema repressor, que variava de acordo com a clientela a ser vigiada. A polícia estabelecera três horários para o fechamento dos bares da cidade, de acordo com as respectivas categorias. Os de primeira classe fechavam às 23 horas, os de segunda às 21 horas e os de terceira, que pontilhavam no centro, mas proliferavam na zona do meretrício, só lhes era permitido funcionar até às 19 horas. Tais medidas, apesar de anunciadas com estardalhaço nos jornais tinha efeito passageiro e variavam de acordo com as condições observadas. O porte de armas, a venda de cachaça à noite e a permanência das prostitutas nas ruas, depois de 22 horas foram proibidas em 1954. O Secretário de Segurança Cordeiro Neto tentava

73 A nota da Secretaria de Negócios de Polícia e Segurança Pública do Estado do Ceará, datada de 8 fev. 1945, era assinada pelo Cle. José Goes Campos de Barros, Comandante da Força Policial, respondendo pela Secretaria de Polícia e Segurança Pública in *Fortaleza, Correio do Ceará*, 8 fev. 1945, p. 6.

74 Os blocos populares intitulavam-se “Malandros da Folia”, “Banco do Amor”, “Não quero choro”, “Aldeia de Iracema”, “Marujos do Amor”, “Casamento da Yayá”, “Dragão do Mar”, “Baianas”, “Maracatu de Ouro” e “Zombando da Lua”. *Fortaleza, Correio do Ceará*, 14 fev. 1945, p. 6.

75 *Fortaleza, o Nordeste*, 29 jan. 1948, p. 4.

revigorar a severa vigilância, de que se orgulhava a polícia e a sua inflexibilidade como homem ordeiro lhe abriu as portas da carreira política.⁷⁶

A onda moralista que tivera força marcante na década de quarenta jamais seria esquecida, pois a vigilância e a defesa dos bons costumes representavam a bandeira que a sociedade desejava. Todavia, a inconsistência policial se mantinha. A partir de meados dos anos cinquenta, começaram a ser estampadas nos jornais as críticas ao deficiente policiamento em Fortaleza. Mesmo na zona central, com o crescimento registrado, o número de guardas, incluindo-se os municipais, já não se apresentava como o bastante para dar continuidade à anunciada campanha contra a molecagem”, que não trouxera os resultados esperados. Os “desocupados”, que se estabeleciam nos pontos mais movimentados da Praça do Ferreira “se comprazem em dirigir-se às moças e senhoras de nossa melhor sociedade com expressões impróprias”.⁷⁷

Se a polícia representava a materialização do sistema repressor imiscuído na história da sociedade brasileira, a Igreja ocupava uma função punitiva mais privilegiada. Ditar as normas de conduta social e descobrir nas minúcias do cotidiano o perigo da sexualidade, que afetava a moral consagrada pelos pastores do rebanho divino, constituía sua missão. As regras, cujas raízes pendiam-se ao Concílio de Trento, na metade do século XVI, a princípio aplicadas aos conventos e seminários, significavam “técnicas minuciosas de explicitação discursiva da vida cotidiana, de autoexame, de confissão, de direção de consciência, de relação dirigidos-diretores”. Era o controle moral injetado “de cima para baixo” e que teria a sua estabilidade garantida até o Concílio Vaticano II, pois a preocupação com os menos favorecidos, através da Teologia da Libertação, ainda não chegara ao centro das reflexões eclesiais. A Igreja era parceira e orientadora da repressão social, especialmente no campo da manutenção dos valores morais⁷⁸. Uma prova da força

76 Fortaleza, o *Nordeste*, 15 jun. 1951, p. 7; 29 jul. 1957, p. 2 e o *Povo*, 22 mai. 1954, p. 3. Em 1956, o Juiz de Menores Proibiu o uso de maiôs e biquínis no carnaval, “mas as tais coca-colas saem quase despidas, e o que é pior, em trejeitos os mais repugnantes. E não são presas” Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 3 fev. 1956, p. 3.

77 No cine “Santos Dumont”, popularmente denominado “Dioguinho”, ainda persistiam a algazarra e as piadas da plateia, que irritavam as boas famílias”. Fortaleza, o *Povo*, 15 mar. 1954, p. 3.

78 FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 6 ed. Org. e trad. de Roberto Machado, Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986, p. 249.

eclesiástica, sempre apoiada pela repressão policial ocorreu em Fortaleza em 1948. Quando o grupo Severiano Ribeiro começou a propaganda do filme “Extase”, a reação da Igreja se manifestou de imediato, “procurando atender as justas reclamações das pessoas dignas de Fortaleza” A resposta do Chefe do Serviço de Censura do Cinema e Teatro, do Rio de Janeiro, endereçada ao Secretário de Segurança local tornou-se jocosa: o filme já fora liberado há mais de um ano.⁷⁹

Uma vez que as prostitutas tinham sido proibidas de circular nas ruas antes das 22 horas, a vigilância moralista descobriu novos agentes. Desta feita, “moças de família” foram flagradas “agarradas com rapazelhos imberbes” por uma ronda policial⁸⁰. A vigilância puritana também atingia os concorridos programas de auditório, em geral realizados nos finais de semana. E o receio dos brios afetados se expunha principalmente quando artistas de fora vinham apresentar-se nesses programas. Em abril de 1948 criticava-se um tal “Bodu” por proferir imoralidades no auditório de uma emissora local, “diante de uma platéia animalizada ao desclassificada que lhe aplaudia alvarmente as despuadoras anedotas ou as cantigas indecentes”. E Grande Otelo, artista consagrado no país, era taxado de “Negro Otelo”, ou melhor, um “negrinho insolente e mal educado”. A emissora acusada era a PRE-9, que resolvera trazer a “dupla de malfeitores intelectuais”. O próprio Arcebispo de Fortaleza felicitava a polícia pelo esforço em preservar a venerada moralidade pública. Reconhecia-se, entretanto, que para completar o controle social, faltava apreender as revistas e livros indecentes.⁸¹

Os cinemas constituíam outro reduto perigoso à manutenção da “pureza” dos jovens, devido às cenas “de audácias sexuais, de intimidades provocantes entre namorados, de trajes escandalosamente diminutos, de mulheres sem pudor”. O uso de calças compridas pelas mulheres igualmente

79 Fortaleza, o *Nordeste*, 4 fev. 1948, p. 6.

80 A atitude da polícia passava a ser enaltecida, como refreadora dos atentados à moral. Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 11 mar. 1948.

81 Fortaleza, o *Nordeste*, 6 abr. 1948, p. 3. Outra emissora que mantinha animados programas dominicais era o Rádio Iracema. Fortaleza, o *Nordeste*, 14 out. 1948, p. 2. A TV Ceará Canal 2 só seria inaugurada em 27 nov. 1960. Quando foram apresentados, pela primeira vez, o som e a imagem “dezenas de pessoas se acotovelaram nas lojas para observar a novidade” e “o contentamento do público era imenso”. Fortaleza, *Unitário*, 25 nov. 1960 e 27 nov. 1960, p. 1.

mexeu com os brios dos vigilantes morais. Como o costume se expandia com rigidez, a classificação tinha de ser contundente: “debilidade mental” significava a opção das que aderiam ao acusado vestuário. Quando se comemorou a primeira carteira de motorista, tirada por uma cearense, a optica eclesiástica só vislumbrava maus presságios: “quanto mais o sexo feminino adota a profissão masculina, mais as casas se despovoam, os berços ficam vazios e as cozinhas abandonadas. Tudo isso, não resta dúvida, sintoma de uma humanidade em declínio”.⁸²

Na década de cinquenta a perseverança eclesiástica em vigiar o comportamento social continuava firme, embora os resultados pouco significassem ao atendimento das necessidades sociais. O *Nordeste* denunciava que mesmo os locais próximos às delegacias de polícia, como a Praça da Igreja Coração de Jesus costumavam ser prediletos aos “namoros indecorosos”.⁸³

Além das denúncias constantes, foi organizada pelos moralistas a “Semana da Decência”, cujo encerramento ocorreu numa sessão solene no Instituto de Educação do Ceará. Também denunciava-se a “Boite Lua Nova” por funcionar sem a vigilância da polícia. E havia casos de punição policial. A mulher “Margot”, “apesar de altamente protegida por gente sem critério, mas que se diz grande” foi condenada pelo juiz Floriano Benevides a 4 anos de prisão e cinco contos por ter atentado contra o pudor. Em 1957 novamente reativava-se a companhia de moralização. Uma empresa teatral chegou a ser proibida de apresentar uma peça, no Teatro José de Alencar, em virtude de um movimento organizado por estudantes universitários.⁸⁴

O desafio que iria colocar em baixa a força moralizante da polícia despontou em meados da década de cinquenta, quando a atuação dos “rabos de burro” começou a inquietar Fortaleza. Não eram marginais comuns, mas rapazes que dispunham de automóveis e cometiam abusos sexuais contra moças, geralmente estudantes desacompanhadas. O número de casos au-

82 Fortaleza, o *Nordeste*, 23 out. 1948, p. 2 e 4 nov. 1948, p. 2 e 29 dez. 1948, p. 2.

83 Fortaleza, o *Nordeste*, 20 abr. 1951, p. 3.

84 Fortaleza, o *Nordeste*, 2 jul. 1953, p. 8 e 21 abr. 1954, p. 8. Um jovem encaminhara à campanha o protesto contra os rapazes que atormentavam as vesperais cinematográficas, com piadas e pilhérias às meninas. Taxava de “canalhice ambulante”, geralmente praticada por estudantes fardados. Sugeriu-se, como norma de controle, que os jovens com fardas colegiais, frequentadores de cinemas, tivessem os seus nomes encaminhados aos pais. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 13 nov. 1957, p. 3.

mentou rapidamente e o assunto passou a ser discutido através dos jornais, foi alvo de intensos debates na Câmara Municipal. A vereadora Maria Eulália, em 1954, pedia uma resposta concreta da Polícia ao “terror implantado na cidade pelos chamados ‘rabos de burro’, notadamente com respeito aos estabelecimentos de ensino, mais atingidos pelos mesmos indivíduos”. Em contrapartida, o vereador Fernando Sobreira, mais cauteloso, apesar de concordar com o requerimento da colega, achava que “se trata de problema muito mais transcendental do que a proposição objetiva”. Sugeriu, como aditivo, “que as investigações policiais em torno do caso, sejam de ordem sigilosa e obedeçam a princípios médicos higiênicos e psiquiátricos”. Outro vereador chegou a sugerir que a Secretaria de Segurança aprovasse todos os requerimentos para porte de armas, como garantia de defesa pessoal. A medida não foi aprovada por ferir a legislação penal. O apelo dos vereadores foi dirigido a todas as autoridades locais, inclusive aos comandantes militares.⁸⁵

O terror dos “rabos de burro” foi amenizado ante a reação e os protestos que partiram de diferentes setores. Mais fortes que a ação policial, de pouca eficácia na solução do enigma, foram os responsáveis pelas violências sexuais que recuaram, dada a repercussão dos protestos, restando os registros de queixas no rol dos casos insolúveis.

A relação entre o poder e o dinheiro sempre foi visível em diferentes sociedades. E um dos meios de se perceber a união valorativa de ambos se estampava nas atividades de lazer. O modo e os meios de diversão e entretenimento envolviam a ânsia de exibir uma situação social de prestígio, a ser louvada pelos mais íntimos e invejada pelos competidores. As festas promovidas pelos clubes e associações serviam de ocasião à exibição do luxo e prestígio adquiridos pelos envolvidos nas comemorações. Só que a forma de usufruir o lazer limitava-se aos mais favorecidos. Quanto aos pobres, as opções encolhiam, restando apenas a participação em festas religiosas ou algumas atividades singelas. Os incautos se viam dominados pela força de álcool, consagrado através da valorizada cachaça. Desse modo, constata-se

85 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da vigésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo de 27 out. 1954, p. 1. CMF. Req. dos vereadores Dorian Sampaio e Agamenon da Frota Leitão. Vide substitutivo do vereador René Dreyfuss in ata da quadragésima sessão ordinária do primeiro período legislativo em 14 mai. 1955, p. 262. Req. 115/59 do vereador Hermenegildo Barroso in ata da quinquagésima sessão ordinária do primeiro período legislativo, em 09 jun. 1959, p. 2.

a relação entre o poder estabelecido na sociedade e o usufruto das atividades recreativas. O controle se cristalizava no comportamento vigilante dos setores policiais, que se voltavam com rigidez para os pobres. As regras que orientavam a decência e o moralismo deviam ser cumpridas à risca sobretudo por pessoas de condição social subalterna. A repressão à falta de pudor e o olhar atento aos namoros e banhos de praia ou mesmo ao recinto fechado dos cinemas tinham o ponto central na visão reacionária que limitava as manifestações de afeto e sensualidade, prejudiciais à sonhada ordem social. O repúdio à prostituição sempre se enroscava nos benefícios reservados aos vigilantes da moral, mas a ação repressora tinha a sua fronteira na posição social do seu agente. Enquanto as festas dos principais clubes reuniam os privilegiados do lazer, a prostituição barata se expandia, sendo empurrada para a zona portuária, onde se misturavam “carregadores e meretrizes, produtos antropomorfos da putrefação”.⁸⁶

No que diz respeito ao lazer, não constitui novidade reconhecer a simbiose entre o caráter conservador e repressivo, que se embutira na vida urbana do Recife e de Fortaleza. Afinal, o tradicionalismo das normas de conduta da época simbolizava uma das partes do alicerce típico de sociedades patriarcais.

5.2. A MORTALIDADE INFANTIL E O DESAMPARO DO MENOR

O espectro de miséria, sempre estampado na história do Nordeste, serviu de condimento às mais diferentes observações, apresentadas pelos que se debruçavam sobre as contradições da vida urbana. A ideia de caridade associada à promessa de uma recompensa na outra vida figurava como um postulado insofismável, embora a dedicação fosse alimentada por diferentes matizes. Aos que controlavam o poder preocupar-se com a pobreza e extravasar os sentimentos em discursos apoteóticos serviam de substancial alimento aos interesses político-eleitorais defendidos. Além disso, um dos aspectos mais controversos da política assistencial resultava da imbricação entre o apoio prestado e a repressão embutida nas medidas tomadas. Mesmo

86 BENJAMIN W. Rua de mão única. Obras escolhidas, 2. 2 ed. do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, s.d., v. 2, p. 198.

a ação de entidades religiosas, que deixava sua marca no sentido de amparar os mesmos favorecidos como uma obrigação, esbarrava em paradoxos, pois os meios e os esquemas seguidos quase sempre se limitavam aos padrões dominantes. O panorama torna-se mais sombrio quando no imenso cenário da miséria urbana se busca captar o drama das crianças. O desamparo e a fome sempre formaram o elo da onda de miséria. Os desajustados, os ladrões e as prostitutas ou os analfabetos que iriam sobreviver do subemprego seriam os sobreviventes da mortalidade infantil, fruto e continuidade da miséria urbana. Apesar de nos discursos e nas propostas a atenção dos que controlavam o poder centrar-se no interesse de amparo aos menores, a realidade cotidiana revelava os contrastes entre o dito e o feito.

Em 1938, já se confirmava, no Recife, o elevado índice de mortalidade infantil. Na opinião de alguns observadores, de cinco em cinco horas uma mulher paria um feto morto na cidade. Em 1947, o total de óbitos chegava a 4.000. No ano anterior, fora de 1.573 o número de nascimentos e faleceram 4.138 antes de completar um ano, sendo 1.530 decorrentes da tuberculose. (Quadro 8). O número de crianças mortas, na faixa de 0 a 1 ano, somava cerca de 1/3 dos óbitos confirmados. A maioria das vítimas, na faixa de 0 a 1 ano, tinha sido atingida por enterite, inflamação intestinal, pois 70% dos casos fatais se fixavam em problemas do aparelho digestivo.⁸⁷

Quadro 8: Mortalidade infantil no Recife: 1938-1947

ANOS	ÓBITOS DE 0 A 1 ANO	ÓBITOS GERAIS	% SOBRE ÓBITOS GERAIS
1938	2.754	8.580	32,10
1939	2.662	8.638	31,18
1940	2.600	8.717	29,83
1941	2.793	9.174	30,44
1942	2.917	9.091	32,09
1943	3.119	9.819	31,76
1944	3.581	-	-
1945	3.598	-	-
1946	4.138	-	-
1947	3.995	-	-

FONTE: Recife, *A Luta*, 16 fev. 1948, p. 1.

87 Em 1947 Pernambuco recebera uma verba de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiro) pra a campanha da maternidade e contra a mortalidade infantil. Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 mai. 1947, p. 3.

De 1941 a 1947, 6.805 foram natimortos e de 1940 a 1945, 17.653 crianças morreram no Recife antes de completar um ano de vida. Algumas sucumbiam devido à fome, de acordo com a verificação de óbitos registrada. Em 1940, 1.070 foram os natimortos e 2.600 as crianças que não chegaram a completar um ano de idade. Em 1945 os natimortos atingiam 1.553 e 4.138 faleceram antes do primeiro ano de vida. Do total de 12.294 crianças nascidas, persistia um coeficiente de 253 mortes por mil nascimentos, mais alto do que o índice de 100 por mil, considerado elevado pelos técnicos em saúde pública. A cada dia faleciam três crianças menores de 1 ano, pois não dispunham de assistência médica. Em 1947, morreram mais crianças no Recife do que em São Paulo, que possuía uma população quatro vezes maior. Nos quatro primeiros meses de 1947, haviam morrido 1.426 crianças no Recife, enquanto em São Paulo os atingidos chegavam a 794.

Para o jornalista Edmar Morel, de três em três horas morria uma criança no Recife. Mortalidade e carência de recursos básicos, como alimentação requerida pelo ser humano, constituíam os dois polos, que oscilavam na cambiante expectativa das crianças em busca da sobrevivência.

O cenário da miséria absoluta estampava-se diariamente na participação infantil num terreno baldio, no bairro de Santo Amaro, defronte ao cemitério, onde um repórter viu uma multidão correndo atrás de um caminhão. Meninos e velhos, homens e mulheres, nas proximidades, disputavam com os cães restos de comida — O lixo da base americana, ali era jogado fora”. Essa busca pelos restos de comida, “um espetáculo degradante” tornou-se conhecido como “A Beliscada” em que e “um cachorro disputa com um menino de 7 anos um osso. O garoto pálido e com as pernas sujas... vendo aproximar-se um transporte com lixo saiu a correr, procurando alcançar as traseiras do carro passante” Calculava-se uma média de cinco enterros de menores por dia.⁸⁸

A mortalidade infantil no Recife se apresentava mesmo em Boa Viagem, à borda do bairro onde os ricos residiam. A área com serviços sanitários da cidade permanecia restrita, prevalecendo o regime de fossas na maior parte

88 De acordo com o depoimento de João Maurício Lyra, carregador de água de Santo Amaro, seis dos seus nove filhos morreram antes de completar um ano. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 mai. 1945, p. 1.

da zona habitada. A limpeza pública sofria com o deficiente atendimento e em razão à falta de fiscalização. Das 100 toneladas recolhidas por dia, apenas 20 ou 30 chegavam a ser incineradas.⁸⁹

A mortalidade infantil sempre se manteve em posição ascendente no Recife, assemelhando-se à força da tuberculose que levava um terço dos atingidos que tentavam hospitalização. Em 1945 necessitava-se de 2.066 leitos e só se dispunha de 186 numa cidade que contava com 12.264 tuberculosos⁹⁰. Só na primeira semana de abril de 1945, das 115 mortes registradas no Recife, 24 tinham sido provocadas pela tuberculose e, na semana seguinte, o número de casos fatais subira para 35.

A “beliscada”, dramática disputa pelo lixo, que começava em Santo Amaro, estendia-se pelo centro da cidade, às portas dos restaurantes e do Velho Mercado. E as crianças se viam envolvidas na questão, pois segundo um pai de família “os meus dois ‘bichinhos’ (filhos) mais novos morreram por causa das coisas podres que a gente ‘apanhamos’ p’ra comer lá na ‘beliscada’”.⁹¹

O drama da mortalidade infantil se revestia de um aspecto peculiar: os atores eram visíveis e sempre lamentados, mas ninguém desejava assumir a direção do espetáculo, transferindo à responsabilidade alheia o impacto. O *Diário de Pernambuco*, em 1947, taxava de exagero culpar exclusivamente os ricos, como passara a ser divulgado pelos próprios órgãos oficiais, que trabalhavam contra a mortalidade infantil. “É uma leviandade, que só pode correr por conta do desejo de agradar aos comunistas e instigar a luta de classes”. A culpa era atribuída à irregularidade na aplicação de verbas, oriundas da LBA, e do descuido governamental. Ora, a omissão governamental na assistência social somava-se a manipulação das verbas, de acordo com os interesses eleitorais imediatos. Governos populistas ou governos reacionários, apesar dos pronunciamentos voltados à pobreza, sempre estiveram limitados às regras do assistencialismo que tinha como alvo central não afetar os interesses dos mais poderosos, exatamente os mais assistidos pelo governo, através de isenções tributárias, a fim de manter a situação e aparente tranquilidade. A

89 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 mai. 1945, p. 4.

90 A tuberculose, só na primeira semana de abril de 1945, levou à morte 115 crianças, contra 60 em São Paulo, 20 em Salvador e 22 em Porto Alegre e 19 em Belo Horizonte. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 20 mai. 1945.

91 Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 mai. 1945, p. 1.

culta, portanto, recaía nos omissos que mantinham as garantias estabelecidas.⁹²

As medidas de cunho assistencial tinham seus defensores em diferentes setores e, principalmente, nos meios políticos. Mas os recursos liberados apenas serviam de paliativo ante a crescente miséria urbana. Em 1947 noticiava-se o lançamento da pedra fundamental de um pavilhão reservado a indigentes cancerosos, ao lado do Hospital Santo Amaro, com capacidade para 50 doentes. O movimento tinha à sua frente “bondosas senhoras”, que esperavam o apoio de contribuições particulares.⁹³

Na Câmara Municipal, em apoio à Liga Pernambucana Contra a Mortalidade Infantil, tramitava um projeto, criando a taxa adicional de 10%, a ser cobrada dos clubes sociais, durante o carnaval, para reforçar a campanha que dispunha de poucos recursos.⁹⁴

No período de 1944 a 1951, a mortalidade infantil mantinha-se elevada no Recife, oscilando de 250,4 a 216,5 o número de óbitos por ano para uma taxa de 1.000 partos. A alimentação costumeira das crianças possuía pouco valor nutritivo: “papa d’água” e mingau de mandioca.⁹⁵

As medidas governamentais representavam um paliativo. Os próprios vereadores reconheciam a não existência de um plano de defesa da criança. Apesar do anúncio acerca da instalação de balanços e “escorregos” em alguns bairros, destinados ao lazer das crianças, o percentual de óbitos sempre crescia nos subúrbios.⁹⁶

Segundo dados provenientes do Departamento Estadual de Estatística, no período de 1941-1950, observou-se um aumento no índice de mortalidade infantil, inclusive, no tocante à média de casos registrados na faixa de 0 a 1 ano como no total de “nascidos mortos”. (Quadro 9)

92 Recife, *Diário de Pernambuco*, 28 jan. 1947, p. 4.

93 Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 ago. 1947, p. 4.

94 Recife Câmara Municipal. Ata da vigésima quinta sessão da primeira sessão ordinária de 21 jan. 1948 in *Atas da ...*, 15 dez. 1947 a 28 jan. 1948, p. 7.

95 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 ago. 1954, p. 4.

96 Recife, *Diário de Pernambuco*, 3 set. 1953, p. 4.

Quadro 9: Variações da mortalidade infantil no Recife: 1941-1950

ANO	CRIANÇAS	MÉDIA POR MÊS DE 0 A 1 ANO	POR DIA	POR HORA	NATI-MORTALIDADE (SIC)
1941	2.798	233,2	7,7	0,34	1.043
1942	2.917	243,1	8,0	0,33	1.210
1943	3.119	259,9	8,5	0,36	1.167
1944	3.581	298,4	9,8	0,41	1.379
1947	3.818	318,2	10,5	0,44	1.699
1948	4.684	390,3	12,8	0,53	1.720
1949	4.734	394,5	13,0	0,54	-
1950	4.620	385,0	12,7	0,53	-

FONTE: Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 nov. 1951, p. 3.⁹⁷

Quadro 10: Mortalidade infantil de 0 a 1 mês em relação a mil nascimentos no Recife: 1944-1951

ANO	MORTALIDADE INFANTIL POR 1.000 NASC. VIVOS
1944	244,4
1945	229,2
1946	235,9
1947	216,5
1948	248,6
1949	250,4
1950	230,4
1951	218,8

FONTE: PARAHYM, Orlando da Cunha. Contribuição ao estudo da mortalidade infantil no Recife. (Fatores econômico sociais). Tese de Livre Docência da Cadeira de Higiene da Fac. de Medicina da Universidade do Recife. Recife, 1953, p. 67.

Sabe-se que esses dados não devem ser tomados como indicativos precisos, porque variavam de acordo com a coleta efetuada e, além disso, a deficiência do registro de nascimentos no Recife, conforme ocorria em diferentes cidades do país, afetava os levantamentos registrados. De acordo com o médico Orlando Parahym, das crianças que frequentavam os órgãos assistenciais do Estado, apenas 15,8% possuíam registro de nascimento. A

97 Média diária: 1941 - 2,86; 1942 - 2,32; 1943 - 3,20; 1944 - 3,78; 1947 - 4,65; 1948 - 4,71. Em 1951 foram registrados 4.012 óbitos de menores de 1 ano de idade.

mortalidade era elevada, especialmente nos primeiros meses de vida, de acordo com o que se constata nos dados apresentados. (Quadro 10).

Como não poderia deixar de ser, o número relativo à mortalidade infantil acentuava-se principalmente os bairros de periferia, embora não fossem excluídos os do Recife e de Santo Antonio, localizados na área central da cidade que também não escapavam do registro negativo. (Quadro 11).

Quadro 11: Nascimentos e coeficiente de mortalidade infantil no Recife: 1942 a 1951

ZONA	Nº DE NASCIDOS VIVOS (SIC)	Nº DE ÓBITOS DE 0 A 1 ANO	COEFICIENTE DE MORTALIDADE POR 1.000 NASCIDOS VIVOS (SIC)
RECIFE	2.828	173	61,5
SANTO ANTONIO	3.455	186	53,8
AFOGADOS	14.019	6.437	459,2
CASA AMARELA	14.184	7.251	511,2
BEBERIBE	14.145	6.175	436,6

FORTE: PARAHYUN, O. da Cunha, op. cit., p. 67.

Em Fortaleza, no período de 1944 a 1948, a mortalidade de menores de 1 ano aumentou principalmente durante os meses de janeiro a junho, período da estação chuvosa local. Em janeiro de 1944 o total de crianças mortas, naquela faixa de idade, somava 312. Em 1945, 440 óbitos, em 1946, 211 e, em 1947, 386, atingindo 309 em 1948. Apontava-se a presença de moscas no leite distribuído na cidade, durante o inverno, como um dos fatores responsáveis pelo aumento de casos. Entretanto, as condições sanitárias e o baixo poder alimentar certamente constituíam determinantes marcantes, pois nem toda família pobre tinha recursos para fornecer diariamente o leite de gado às crianças.⁹⁸

Além desses fatores apontados, a mortalidade infantil elevava-se à proporção que se acentuava a crise econômica do Estado. Apelar à Comissão de Preços constituía a débil esperança de atenuar o impacto das dificuldades “que visem esfolar a parca economia Popular”. A gastroenterite tinha suas raízes na precária alimentação das crianças. Em janeiro de 1945, o Gabinete Médico Legal, ligado à Secretaria de Polícia e Segurança Pública, registrara 168 óbitos, sendo 127 relativos a menores, cuja idade variava entre 2 a 36 me-

98 Fortaleza, o *Povo*, 11 ago. 1949, p. 3.

ses. Dessas, 108 crianças foram vítimas pela gastroenterite e 41 adultos em decorrência da tuberculose.⁹⁹

O médico Dr. José Fernandes, Presidente da Sociedade Cearense de Pediatria, discordava do Gabinete Médico Legal, pois considerava os recursos usados na diagnose como obsoletos, preferindo apontar como *causa mortis* a intoxicação no fígado, classificada como “toxi-infecção” ou “toxicose”. E muitas vezes os diagnósticos efetuados não correspondiam ao total de óbitos. Na verdade, tal querela não desmerecia o forte poder das infecções intestinais registradas em crianças pobres. A crítica prendia-se sobretudo à centralização do trabalho do Gabinete Médico Legal, responsável pelos atestados de óbitos emitidos, relativos a crianças indigentes. Por isso, as críticas à omissão das autoridades persistiam: “Por que os serviços de assistência infantil da capital (será que existem mesmo?) não se incumbem da tarefa, muito mais pertinente a eles do que a Polícia?”¹⁰⁰

Em apenas dois dias a média de óbito infantil chegara a 25 na capital cearense. A “desintéria bacilar” (sic) ou “amebiana”, tinha como incentivo forte — além de uma alimentação deficiente — a água contaminada usada nos bairros pobres. As sugestões apresentadas na imprensa, apesar da intenção humanitária e do arroubo difundidos, nem sempre se tornaram realidade. Para o Jornal *O Povo*, “quando todos os cearenses movidos do mais são patriotismo, se decidirem a libertar a nossa infância da negra escravidão que a oprime, cooperando com a nova entidade protetora da criança, então poderemos apagar de uma vez para sempre esta mancha que ainda polui os nossos foros de cidade civilizada — a calamitosa mortalidade infantil de Fortaleza”.¹⁰¹

A tênue reação do Departamento estadual de Saúde Pública se manifestava na tentativa de isolar os enfermos e evitar a contaminação da água, quando o número de mosquitos e insetos se propagava, a partir das primeiras chuvas de janeiro. Asseio, água filtrada ou fervida recomendava-se aos habitantes dos casebres sem as mínimas condições de higiene.¹⁰²

99 Em um só dia 17 crianças foram mortas por essa doença. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 17 jan. 1945, p. 12.

100 Fortaleza, o *Povo*, 19 jan. 1945, p. 6.

101 Fortaleza, o *Povo*, 1 fev. 1945, p. 6.

102 Fortaleza, o *Povo*, 10 fev. 1945, p. 7.

Em maior de 1945, o Diretor da Saúde Pública, Dr. Joaquim Eduardo de Alencar publicou um folheto sobre a mortalidade infantil. Tendo por base o coeficiente de natalidade por 1.000 habitantes, no período de 1938 a 1942, Fortaleza tinha um índice de 12,7 sendo superada por Belo Horizonte, que registrava 21,3. E anunciava que "... a Metrópole cearense não corre o mesmo perigo de Belém, São Luiz, Recife, Maceió, Salvador e Porto Alegre, em que há deficit muitas vezes acentuado" Era irrefutável a liderança do Recife, mas os dados da referida Secretaria se apresentavam mais com uma justificativa de defesa de seus propósitos do que a amostragem de uma realidade concreta, apresentada na periferia ou mesmo em pontos mais próximos ao centro de Fortaleza.¹⁰³

Com o início do inverno ampliava-se a mortalidade infantil, aumentando "a safra de anjinhos", pois diariamente dezenas de enterros ocorriam. Na Câmara de Vereadores corria um projeto, em prol da instalação de postos médicos nos bairros as necessidade, pois, "quem é pobre deve viver como pobre, isto é, dentro das suas possibilidades".¹⁰⁴

Os que escapavam do índice gradativo da morte prematura tinham que enfrentar as sequelas da miserabilidade, manifestas em diversas modalidades, inclusive através dos exageros de interpretação apresentados. Em 1948, anunciava-se no jornal *O Povo* que um casal de agricultores possuía cinco filhos com todos os traços de macaco". "Física e intelectualmente anormais — A forma do Craneo e os Gestos, o aspecto do rosto e a falta de instrução — Habitos e Costumes das Selvas. — "O Povo" visita uma "macaquinha nesta capital. Para os que adotam a teoria de origem das espécies, de Darwin, há no Ceará elementos capazes de robustecer o ponto de vista do naturalista inglês". O sensacionalismo da notícia, na busca de captar leitores, revela, além do interesse comercial em aumentar a tiragem do jornal, a vesga optica através da qual a sociedade visualizava a pobreza infantil. Por isso, os cinco filhos anormais de João Bala e Francisca Bala, de Maranguape, sem restrição eram classificados como "perfeitos macacos".¹⁰⁵

Só em Fortaleza morriam 2.000 crianças, antes de completar 1 ano de

103 Fortaleza, o *Nordeste*, 16 mai. 1945, p. 3.

104 Fortaleza, o *Nordeste*, 20 mar. 1948, p. 3.

105 Fortaleza, o *Povo*, 16 jun. 1948, p. 1.

idade. O próprio Delegado da Criança no Ceará, Dr. Newton Potsch Magalhães, afirmava que anualmente nasciam 8.000 crianças na capital e 1/4 delas falecia antes de completar o primeiro ano de vida, e enquanto outro 1/4 morria antes de atingir os quinze anos.¹⁰⁶

Como demonstração do índice de mortalidade infantil em Fortaleza, observe-se que, em 20 de março de 1950, das 21 mortes registradas, 19 eram de crianças. E, como foi salientado, tal ocorrência despontava sobretudo nos primeiros meses do ano. Em janeiro, dos 279 óbitos, 193 eram de crianças, portanto, só 86 adultos. No mês seguinte o número de mortalidade foi mais elevado. Dos 335 óbitos registrados, 275 atingiram crianças e, mantendo a tradição a gastroenterite e a verminose lideravam as mortes. O mais curioso é que os dados diziam respeito às crianças que tiveram suas mortes registradas em cartórios, mas um grande percentual nem chegava aos hospitais ou a outros órgãos que pudessem calcular a totalidade.¹⁰⁷

A Câmara Municipal de Fortaleza constatou que apenas 2% das crianças que morriam pertenciam às famílias ricas, 20% de classe média e a maioria, 70% à pobreza¹⁰⁸. Pelos informes cartoriais, em apenas 2 meses, 991 crianças haviam morrido em Fortaleza. Dessas, 684 situavam-se na faixa de 1 a 7 anos, além dos 90 “natimortos”. No Cartório de Parangaba, a mortandade atingira 217 crianças em dois meses e, no bairro de Porangabuçu, 114. A determinante fundamental assemelhava-se a do Recife: a subnutrição que limitava o crescimento familiar.¹⁰⁹

O ano de 1950 se destacara dos demais, pois quase 3.000 crianças faleceram sem assistência médica em Fortaleza. O número divulgado somara, em 1950, 2820 casos, sendo 198 por tuberculose, 24 por assassinato, 22 em consequência de desastre e 22 nas ruas. (Quadro 12).

106 Fortaleza, o *Povo*, 14 out. 1949, p. 1.

107 Fortaleza, o *Povo*, 21 mar. 1950, p. 8.

108 Fortaleza, o *Democrata*, 23 mar. 1950, p. 1.

109 Fortaleza, o *Democrata*, 7 jun. 1959, p. 1.

Quadro 12: Mortes registradas em Fortaleza
de janeiro a dezembro de 1950

Meses	Mortos	Crianças	Adultos	Desastres	Assassinatos	Tuberculose	Morte Repentina	Outros
JAN.	290	245	48	4	2	20	0	20
FEV.	333	288	75	2	2	14	4	53
MAR.	428	361	67	3	1	23	1	39
ABR.	441	363	65	1	3	36	2	49
MAI.	406	306	94	1	1	39	0	53
JUN.	194	212	82	3	3	24	2	46
JUL.	274	186	88	1	1	36	0	56
AGO.	299	203	86	2	2	31	3	48
SET.	188	142	46	1	1	16	1	28
OUT.	269	189	82	1	4	23	2	52
NOV.	227	176	51	1	2	19	3	26
DEZ.	234	185	49	2	2	20	2	22

FONTE: Dados do Gabinete Médico Legal in Fortaleza, o *Povo*, 3 mar. 1951, p. 8.

Em fevereiro de 1951, mais de cem crianças faleceram em quatorze dias.¹¹⁰ A forte gripe, conhecida como “coreana”, destacava-se como uma das causadoras de morte. De 1 a 14 desse mês, 118 crianças, com idade inferior a dez anos, haviam morrido. A média mensal oscilava de 50 para 70 mortes e em um só dia ocorreram 25 mortes.¹¹¹

No Recife, quase metade da população ocupava os bairros de Casa Amarela, Beberibe e Afogados, 42% segundo dados oficiais e a maioria vivia na miséria. Por isso, os maiores percentuais de óbitos, na faixa de 0 a 1 ano, ocorriam nesses bairros, apesar de alguns postos de assistência médica terem sido instalados.¹¹²

Em Casa Amarela, próximo ao Mercado Público, no local conhecido como “Oiteiro”, as crianças subnutridas viviam em casebres, cobrando-se

110 Como se constatara, o período chuvoso dos primeiros meses ampliara a mortalidade infantil, que liderava outros índices apresentados. Alguns anos depois o *Democrata* apontava o número de 4.572 mortos entre os nascidos em Fortaleza, embora se anunciasse a melhoria das condições sanitárias do Estado. Cf. Fortaleza, o *Democrata*, 23 jan. 1954, p. 1.

111 Fortaleza, o *Povo*, 14 fev. 1951, p. 1.

112 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 abr. 1953, p. 4. Dos 7159 óbitos, registrados em 1953, 3180 diziam respeito a menores de 1 ano de idade e 989 a “natimortos”. Cf. PARAHYIM, O., op. cit., p. 17.

por uma lata de água vinte centavos. No Alto do Deodato, crianças de 0 a 2 anos morriam numa proporção estimada em 4 óbitos diários. A fome e a miséria alastravam o índice da mortalidade infantil nos Altos da Conceição, do Coqueiro e do Céu. Em janeiro de 1952, 656 crianças morreram e, só na primeira quinzena de janeiro do ano seguinte, o número chegaria a 300¹¹³. Em Beberibe, Afogados, Casa Amarela, bem como em Santo Amaro, Tegipió, no Poço e na Várzea, constatavam-se as “dolorísimas [sic] condições em que vive uma população submetida aos mais pronunciados desajustamentos físico, financeiro e moral”¹¹⁴. Consequentemente, os índices de mortalidade infantil elevavam-se sobretudo nesses bairros carentes. (Quadro 13).

Quadro 13: Mortalidade infantil no Recife tendo por base 1.000 nascidos vivos em 1953

BAIRROS	NÚMERO DE MORTALIDADE
Boa Vista	75,0
Graças	55,5
Beberibe	436,6
Afogados	459,2
Casa Amarela	511,2

FONTE: PARAHYM, Orlando da Cunha, op. cit., p. 24 e 25.

No primeiro semestre de 1953 o número de óbitos, de 0 a 1 ano, no Recife, somava 3.180 e os “natimortos” chegavam a 989, sendo de 7.159 o total de mortos. Portanto, o percentual de falecimentos naquela faixa de idade, considerando o total de mortes, atingia 44.4. Era o resultado dos baixos salários, dos casebres cobertos de telha, palha ou zinco, alugados em 66,5% do seu total, pois apenas 35,5% pertenciam aos moradores. A maioria das casinhas tinha piso batido, sem sanitários, fossas ou água encanada.¹¹⁵

Tanto o *Diário de Pernambuco* quanto os jornais de esquerda, concordavam em um ponto: a causa principal da mortalidade infantil, antes de 1 ano de idade, prendia-se à miséria e à fome. O leite do FISI, distribuído nos

113 Recife, *Folha do Povo*, 1 jan. 1953, p. 1 e *Diário de Pernambuco*, 21 jan. 1953, p. 4.

114 PARAHYM, O., Contribuições ao estudo da mortalidade infantil no Recife. (fatores econômico-sociais) Tese de livre Docência da Cadeira de Higiene da Fac. de Medicina da Univ. do Recife. 1953, p. 25.

115 ---, op. cit., p. 39, 43 e 46.

bairros pobres, simbolizava um tênue veio de água ante o grande reservatório da miséria. E o papel do governo tornava-se enigmático: “ou... enfrenta o problema ou foge de sua missão”.¹¹⁶

No período de 1955 a 1956, a mortalidade de crianças no Recife, na faixa de 0 a 9 anos, registrava o número de 20 por dia. O fator preeminente continuava centrado nas perturbações do aparelho digestivo, provocadas pela insuficiência alimentar. Apesar da existência do Departamento Nacional da Criança e da Campanha Pernambuco Pró-Infância, os recursos disponíveis não correspondiam às atividades planejadas. À inexistência de cuidados pré-natais somava-se a falta de berçários e creches¹¹⁷. Em 1956, Recife se destacava com a taxa de mortalidade infantil mais elevada entre as sete maiores capitais do país. O índice que mais se aproximava do Recife era o de Fortaleza, pois, enquanto a primeira tinha 243,56 de atingidos no primeiro ano de vida, considerando-se 1.000 o total de nascimentos, Fortaleza registrava 236,16. Enquanto o Rio de Janeiro apresentava um percentual de 97,16 e São Paulo 93,36, o Recife ultrapassava o dobro, embora a sua população fosse bem inferior à população das duas outras capitais.¹¹⁸

Em janeiro de 1952 morreram 330 crianças em Fortaleza sem assistência médica. Na semana da criança, em outubro do ano anterior, elevaram-se a dezenas os óbitos semanais de crianças. Em São Paulo tinham sido registradas 79 óbitos em cada mil nascimentos, no Rio de Janeiro chegaram a 108, em Aracaju 238, em Natal 414 e Fortaleza destacava-se de todas, com 832. No Brasil, em geral 60% das crianças morria ainda nos primeiros meses de vida.¹¹⁹

Na Hospedaria Getúlio Vargas a morte de crianças tornara-se uma rotina. Segundo o diretor dessa entidade, “a promiscuidade imperante, o baixo índice de profilaxia observado, a insuficiência de alimentação, a falta absoluta de comodidade para os internados que vivem em condições animais” revelam as condições existentes.¹²⁰

116 Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 abr. 1953, p. 4. No chamado Brejo do Beberibe, em Nova Descoberta, e também no Vasco da Gama não havia postos de assistência à saúde infantil. Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 mai. 1953, p. 5.

117 Recife, *Diário de Pernambuco*, 4 set. 1957, p. 4.

118 Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 set. 1956, p. 3.

119 Fortaleza, o *Nordeste*, 17 out. 1951, p. 3; 05 fev. 1952, p. 5 e 23 out. 1953, p. 3.

120 Fortaleza, o *Nordeste*, 11 out. 1951, p. 3.

A mortalidade infantil em Fortaleza, no período de 1947 a 1951, apesar de registrar somente declínio parcial, elevava-se rapidamente. Em 1947 ocorreram 2.581 mortes, em 1948 2.366, em 1949 3.047, em 1950 2.983 e em 1951 3.825. Considerando alguns meses de 1951 e 1952, verifica-se o elevado peso da mortalidade, superando o número dos que conseguiam sobreviver. (Quadro 14)

Quadro 14: Mortalidade e Natalidade em Fortaleza: 1951-1952

MÊS	MORTALIDADE	NATALIDADE
Maio/1951	759	608
Novembro/1951	314	138
Janeiro/1952	416	311
Fevereiro/1951	401	351

FONTE: Fortaleza, *o Povo*, 26 set. 1952, p. 3.

A média de mortes de crianças, em Fortaleza, em março de 1953, ultrapassava 30. Entre 1º de janeiro e 14 de março de 1954, o Gabinete Médico Legal da Secretaria de Polícia indicara 1.374 falecimentos de crianças, de 0 a 2 anos de idade. E aí não se incluíam os dados relativos aos distritos da capital, como Antonio Bezerra, Messejana e Parangaba, onde residia muita gente pobre, incluindo-se os trabalhadores de fábricas, comerciários e pequenos funcionários. Quatrocentas mortes ocorreram nas duas primeiras semanas de março, o que comprovava o aumento contínuo de mortes referentes a menores de 2 anos. Em janeiro, morreram 365 e em fevereiro, 417 que “pertencem à pobreza subterrânea dos subúrbios, aos párias dos casebres de taipa e de lata, em que o leite, a fruta, o ovo, a verdura não penetram, dada a carência do poder aquisitivo de seus pais”. De janeiro a março de 1955, mais de 1.500 crianças faleceram em 1 ano foram sepultadas no Cemitério de Parangaba. A tuberculose matara 380 pessoas em 1956 e 37 crianças morreram em 22 de fevereiro de 1957, chegando a média de 21 a 23 crianças falecidas por dia, na base de uma a cada hora. Em apenas 19 dias daquele mês faleceram 435, na faixa de 1 a 6 anos, de continuavam nos bairros pobres. No Campo do América, a média de mortalidade chegou a dois casos por dia, onde “as crianças magras, pálidas e subnutridas rastejam pelas areias infectadas das

mais variadas espécies de micróbios pois não há aparelhos sanitários”.¹²¹

A partir de 1958, além do tifo e de outras doenças que sempre atingiam as famílias pobres, a paralisia infantil deixava suas marcas, sendo registrados 9 casos só nos arredores de Boa Viagem. O Ministério da Saúde avaliara em 250 o número de crianças mortas, de 0 a 1 ano, de um total de mil nascimentos. Entretanto, em diversos bairros do Recife, o índice atingia o dobro, o que levava a ‘terceira cidade do Brasil’ a um nível de miséria alarmante.¹²²

A liderança da mortalidade infantil no Nordeste ficava em Fortaleza, em 1958, onde houvera 272,15 mortes, na faixa de 0 a 1 ano, por mil nascidos, seguindo o Recife com 243,56. Para o *Diário de Pernambuco*: “Essa percentagem constitui uma vergonha pública; sendo que, em Fortaleza, há os mais opulentos clubes do Brasil, onde o café-society folga à larga”. No Recife havia algumas maternidades, mas em Fortaleza ainda estava sendo construída a primeira, por iniciativa do jornalista João Calmon. Nas duas capitais, apesar dos pronunciamentos políticos alusivos ao problema, as medidas práticas apenas engatinhavam: “A miséria é a grande companheira da mortalidade infantil, pois as mães pobres não tem recursos para alimentar os filhos”. Como o leite em pó custava caro, só do “FISI” chegava ao atendimento de algumas famílias pobres. Na visão instigante da coluna do *Diário de Pernambuco*, “Cousas da Cidade”, “dizem que há deputados eleitos pelo leite do FISI”.¹²³

Em 1958 os dados da mortalidade infantil no Recife oscilaram, embora no cômputo geral sempre houvesse um crescimento. Entretanto, o que mais chama a atenção relaciona-se ao aumento crescente da mortalidade que não se restringia ao período chuvoso do primeiro semestre, pois em dezembro, por exemplo, ocorreu o maior índice de mortes. Na faixa de 1 a 4 anos havia meses em que morriam mais de 200 crianças. (Quadro 15).

121 Fortaleza, o *Nordeste*, 26 mar. 1953, p. 3; o *Povo*, 17 mar. 1954, p. 3; o *Democrata*, 1 abr. 1954, p. 1; o *Nordeste*, 18 mar. 1955, p. 2; 20 fev. 1957, p. 6 e 18 set. 1959, p. 5; o *Democrata*, 19 jan. 1957, p. 1 e 23 fev. 1957, p. 1; o *Povo*, 14 fev. 1957, p. 3 e o *Democrata*, 1 fev. 1957, p. 3.

122 Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 set. 1958, p. 4. Cousas da cidade; 27 mai. 1958, p. 4.

123 As capitais que mais se destacavam na mortalidade infantil eram Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, Salvador, Porto Alegre, Belo Horizonte, Fortaleza e Belém. Cf. Recife, *Diário de Pernambuco*, 21 nov. 1958, p. 4.

Quadro 15: Mortalidade infantil no Recife de janeiro a dezembro de 1958

MÊS	MORTALIDADE INFANTIL
Janeiro	561
Fevereiro	710
Março	512
Abril	401
Mai	389
Junho	299
Agosto	322
Setembro	263
Outubro	642
Novembro	557
Dezembro	801

FONTE: Recife, *Diário de Pernambuco*, 3 jun. 1959, p. 4/Anuário estatístico de Pernambuco, 1958.

A solução apontada no Recife consistiria em transferir famílias, consideradas “desajustadas”, para o interior do Estado, o que seria inviável como medida racional, pois a busca do emprego se fixara como um anseio contínuo, incentivando a migração. Se os que viviam de biscate, do jogo do bicho ou da pesca de marisco insistiam em permanecer no Recife a razão era simples: no interior as condições de sobrevivência tornavam-se mais difíceis de suportar.¹²⁴

Aos observadores mais atentos o visual da miséria no Recife deixava a sua marca, principalmente quando conheciam bairros como Casa Amarela, onde 500 crianças morriam da 1.000 nascidas a metade da população não sabia ler ou escrever. Assim, nos “altos”, “corgos”, “travessas” e “becos”, re-dutos da população pobre, “algumas centenas de milhares de pessoas vegetam nas condições mais incompatíveis com a própria natureza e dignidade humana”. Quando a filha do Marechal Lott visitou alguns bairros, em 1960, deixou o seguinte depoimento: “Nunca vi tanta miséria junta”. Já Rubem Braga foi mais espontâneo na observação: “Recife, bela Recife, toma cuidado, se não você se estrepa”¹²⁵. E a cidade estampava os 100.000 mocambos sem receber água encanada e possuía uma população 50% composta por analfabetos. Por isso, temia-se a reivindicação do PCB pela legalização do voto do

124 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 abr. 1959, p. 4.

125 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 jan. 1959, p. 4.

analfabeto, “pois o analfabeto votará sempre no vermelho”.¹²⁶

Em Fortaleza, na Hospedaria Getúlio Vargas, que devia ao comércio Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros) em maio de 1958, 83 crianças morreram e até meados de junho haviam falecido mais 32. Tal cifra agravava-se com a seca desse ano, que gerava o afluxo de flagelados em busca de acomodação. Pelas declarações do Diretor do Departamento Estadual de Saúde, em apenas uma semana de maio morreram por dia, em média, 25 crianças e 17 adultos. A taxa diária de mortalidade chegava a 41. A *causa mortis* predominante era a gastroenterite. Embora o Delegado Federal de Saúde apontasse, como fator determinante da propagação de moléstias contagiosas, a proliferação de moscas, tal opinião não correspondia a uma explicação fundamentada desse inseto. Como decorrência da prevenção oficial, instalaram-se guardas, que portavam metralhadoras, na entrada do prédio, onde um “corpo de cavalaria” se fixara para “vigiar” os flagelados¹²⁷. Enquanto algumas crianças permaneciam na Hospedaria, os casos mais graves eram encaminhados ao Hospital Infantil e Instituto Rocha Lima. Todavia, muitos morriam debaixo dos cajueiros que serviam de abrigo aos excedentes daquela instituição, que apenas ajudava no enterro das vítimas.¹²⁸

O elevado índice de mortalidade infantil aproximava o Recife de Fortaleza. Enquanto na primeira, em 1956, ocorreram 4.042 óbitos de menores de 1 ano, na capital cearense só no primeiro semestre de 1957, os cartórios registraram 3.135 mortes, sendo a taxa de mortalidade de 300 em cada 1.000 crianças. O êxodo rural, agravado com a seca de 1958, esbarrava num deficiente e emperrado serviço de atendimento aos menores¹²⁹. Em Parangaba, subúrbio mais distante do centro, calculava-se em dez as mortes diárias de crianças. O registro nem sempre era seguro, pois os comprovantes disponíveis dos enterros consistiam em talões, oriundos da Subprefeitura local. Não

126 Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 ago. 1960, p. 8.

127 Fortaleza, o *Povo*, 21 mai. 1958, p. 1. Em maio de 1958, 85 crianças haviam morrido e 45 faleceram no início de junho. Conforme se reconhece, esses dados sempre são aproximados e dificilmente poderiam expressar o número real do que ocorria. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 17 jun. 1958, p. 8; vide o *Democrata*, 17 jun. 1958, p. 6.

128 Fortaleza, o *Povo*, 17 jun. 1958, p. 8.

129 Cf. LEITE, Rogaciano. No Reino Faminto da Criança Pobre in Fortaleza, o *Povo*, 18 out. 1958, p. 1 e 11.

havia livro de registro e os sepultamentos não obedeciam a uma numeração sequenciada. Mesmo assim, “de dia p’ra dia aumenta o número de enterro de anjinhos”.¹³⁰

No Recife, à precariedade de recursos disponíveis ao atendimento da pobreza somava-se a visão limitada de algumas autoridades que enfrentavam o problema dos menores. Na opinião do Delegado de Menores, Augusto Duque, a divulgação de notícias e comentários sobre os menores abandonados teria um resultado negativo: “é matéria científica, hoje em dia, que a publicação das infrações cometidas por menores tem sido um dos maiores estímulos para a repetição das mesmas faltas, e exerce um extraordinário poder sugestivo sobre a multidão de leitores menores”. O exótico é situá-lo como público leitor de jornais, principalmente quando se trata de crianças pobres.¹³¹

Para Agamenon Magalhães, o que chocava a quem visitasse a periferia de Recife, “é o número de garotos que em bandos brincam nos pontos de rua, nas... portas das quitandas e bodegas enchendo horas” Um grande percentual de mendigos que perambulavam pelas ruas acompanhavam-se de crianças que as auxiliavam, muitas vezes como guias. Apesar de não explicitar o que fixava os menores na mendicância, o jornalista Nertan Macedo de Alcantara lembrava que “grande parte de novos mendigos são crianças viciadas... na roubalheira e na vagabundagem pelas esquinas, nos cafés, nos bares... nas igrejas”. O mérito do artigo prendia-se ao reconhecimento de ineficácia do Juizado de Menores no trato da questão. Havia os abrigos destinados à recuperação do Menor. O do Jangadinho, em Cavaleiro, Jaboatão, tinha capacidade para abrigar 150 crianças, mas só atendia 100. No Bongi, havia um estabelecimento assistencial para 100 crianças. Estimava-se em mais de 10.000 o número de garotos desamparados e, com a falta de recursos, o Juizado de Menores pouco atendia às necessidades que atormentavam o menor carente.¹³²

Os menores também auxiliavam os pais nos disputados subempregos

130 Fortaleza, o *Povo*, 28 out. 1958, p. 1. Quanto à paralisia infantil no ano de seca 4 casos de morte foram registrados. Já nos dois primeiros meses de 1959 15 casos da mesma doença foram verificados. Fortaleza, o *Povo*, 12 fev. 1959, p. 1.

131 Recife, *Diário de Pernambuco*, 12 mar. 1948, p. 5.

132 Recife, *Diário de Pernambuco*, 17 out. 1951, p. 3.

do Recife. Muitos dos engraxates, que trabalhavam no centro da cidade, situavam-se numa faixa de idade de 10 a 15 anos. E os cidadãos zelosos viam um perigo decorrente da aglomeração dessas crianças nos meios de sobrevivência. As piadas e palavras, às vezes em tons pornográficos, incomodavam os passantes que reclamavam das brincadeiras de arremesso das latas vazias de graxa nas ruas.¹³³

Também não se podia dissociar o impacto da mendicância do menor da própria propagação dos pedintes adultos, que se concentravam nos pontos centrais da cidade. O assunto sempre manteve um teor polêmico, pois na hora de descobrir os responsáveis, as próprias autoridades se posicionavam inflexíveis em transferir a responsabilidade exclusivamente aos que sobreviviam da mendicância. O Coronel Emílio Sá, em 1931, dava a sua versão da situação observada: “Julgo imprescindível que a polícia redobre de atividade quanto aos falsos mendigos. Noventa por cento dos pedintes são homens e mulheres sadios, que pedem filhos alheios por empréstimo, para provocar a compaixão do público.

Essas criaturas se recusam a trabalhos domésticos e corretos, porque estão certos de que a caridade não as deixa passar fome”. E a solução ficava em mãos da polícia, que deveria agir em prol da ordem desejada, “expurgando a cidade dos malandros que exploram a piedade dos incautos”¹³⁴. Na verdade, havia e continuaria a haver a exploração de menores entre os pedintes. Todavia, acusá-las como as únicas responsáveis pelo impasse significa restringir-se a um julgamento precipitado. Se os pais desses menores os cediam a outras pessoas, a fim de formarem o batalhão de pedintes, significa que eles próprios necessitavam de recursos para enfrentar a miséria que os rondava. E a entrega do caso à Polícia revelava a limitada visão das autoridades em tratar o menor carente.

Desde 1949, se noticiava na imprensa fortalezense a prática de roubos por meninos nas ruas centrais da cidade. Às vezes por trás dos pequenos assaltos havia um adulto que os comandava, como ocorreu com um grupo liderado por um certo “Gavião”. A explicação para a existência de grande

133 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da décima nona reunião da terceira sessão ordinária, realizada em 3 set. 1953, p. 33.

134 Fortaleza, o *Povo*, 9 nov. 1931, p. 2.

número de postes de iluminação às escuras e algumas placas indicativas de ruas danificadas voltava-se à ação dos menores¹³⁵. O Jornal *O Nordeste* reconhecia que a maioria das crianças que mendigavam o fazia “pelas duras contingências da sorte”. Entretanto, achava que a maioria agia por “matreirice”, em parte decorrente de um controle policial deficiente. Mesmo os gazeteiros, que buscavam seu ganha-pão na venda de jornais, eram acusados pela prática de jogos não recomendados. Geralmente no período noturno, esses meninos se reuniam às portas dos jornais, como no chamado Quarteirão da Imprensa, na Rua Senador Pompeu, e para preencher o tempo até a liberação do jornal, de madrugada, costumavam fazer pequenas apostas ou “puxavam uma nica... [deturpação do termo “níquel”], a fim de o colega acertar a data da cunhagem, o que era feito com apostas. E o que também preocupava o articulista eram “os nomes feios [que] ‘comem de esmola’... as famílias que não saíam à porta. Pois... os gazeteiros estão acabando à força com esse hábito tão provinciano e tão querido ‘rodas de calçada’”. Era o exagero moralizador dos que temiam ver a tradição da família fortalezense ser afetada por simples garotos, que usufruíam de lazer improvisado, na expectativa de liberação dos jornais a serem vendidos. Alguns gazeteiros costumavam dormir nas portas de jornais *O Estado*, *O Unitário* e até mesmo na Praça do Ferreira.¹³⁶

Tornara-se rotineira a presença de menores mendigando nas portas dos cafés e nas filas de ônibus das principais ruas. Assim, “alistam-se os exércitos da mendicância ou de vadiagem, caldo de onde saem os malandros, os viciados de toda sorte, os inúteis ao esforço social”. A Praça do Ferreira não mais constituía o recanto exclusivo dos aposentados, intelectuais ou mesmo dos que trabalhavam no centro e aproveitavam os momentos de intervalo para se reunir nos bons papos decantados na tradição da cidade. Os meninos mendigos também agiam ali, disputando o espaço urbano, apesar de se ocuparem com algo bem mais carregado e preocupante do que o lazer. A ação dos menores no centro integrara-se ao cotidiano e mesmo em bairros elegantes, como Aldeota, se encontravam menores envoltos em assaltos a

135 Fortaleza, o *Nordeste*, 20 jan. 1949, p. 3.

136 MAIA, Bruno. Miséria, abandono e perversão. O Drama do Menor em Fortaleza. Fortaleza, o *Nordeste*, 27 abr. 1949, p. 7.

residências. Em 1951 dois rapazes de 16 anos foram apanhados pela polícia, quando assaltavam uma residência, reagindo a balas, pois portavam revólveres¹³⁷. Com o aumento do número de assaltos na cidade de 300.000 habitantes, estimava-se que 40% dos ladrões eram menores. A cada dia a polícia via crescer a presença de menores em furtos e arrombamentos praticados. Em poucos dias noticiava-se a prisão de 24 menores. Durante o período noturno não apenas os jornaleiros dormiam nas calçadas, em diversos pontos, inclusive nos bancos das praças, envolvidos com jornais. Onde havia restaurantes, como no Passeio Público, ficavam na expectativa de ganhar restos de comida.¹³⁸

O reconhecimento da necessidade de assistência e proteção constituía algo insofismável, mas a realização concreta do que se sugeria diluía-se ante as inúmeras barreiras dos órgãos assistenciais. As maternidades só foram ser instaladas em Fortaleza bem depois da década de quarenta. Em 1946, as enfermeiras da Escola Ana Nery, do Rio de Janeiro, reconheciam que a infância no Ceará se encontrava em situação de abandono maior do que em outros estados. Uma das primeiras medidas estatais voltadas aos menores já nasceu com um objetivo repressor. Desde a década de quarenta havia sido instalada, fora do Município de Fortaleza, a Escola “Carneiro de Mendonça”, para a qual se remetiam os menores abandonados apanhados nas ruas da cidade. Para que se tenha uma ideia dessa instituição, mais conhecida pelo nome do local e mantida às custas do Estado, “o que existe em Santo Antonio de Pitaguari é mais um foco de corrupção do que um lugar de correção” e, por descaso do governo, tudo faltava, inclusive “um técnico em pedagogia emendativa”.¹³⁹

Tentando amenizar a precária assistência estatal, a Igreja Católica fundou, em 1947, a Sociedade de Ampara da Criança Pobre de Fortaleza, que procurava recolher donativos, sobretudo enxovais, reservados aos menores desassistidos. À sua frente trabalhavam os Padres José Hortêncio de Men-

137 Fortaleza, o *Povo*, 18 abr. 1951, p. 3 e 21 jun. 1951, p. 3.

138 Fortaleza, o *Correio do Ceará*, 27 ago. 1952 e o *Povo*, 30 jun. 1953, p. 3. A Câmara Municipal apelava ao Governo do Estado para auxiliar “ainda mais os menores abandonados que adormecem em plena via pública” in Fortaleza Câmara Municipal. Ata da sexagésima nona sessão ordinária do segundo período legislativo de 1956, em 7 nov., p. 2.

139 Fortaleza, o *Democrata*, 9 set. 1946, p. 8; o *Nordeste*, 11 jun. 1946, p. 1 e 27 abr. 1949, p. 7.

donça, André Camurça e J. Mourão Pinheiro, “tendo por finalidade a confecção e distribuição gratuita de enxovais aos recém-nascidos, cujos pais não tem recursos para adquirir qualquer espécie de roupa de agasalho”. Como auxiliares da entidade funcionavam nas diversas paróquias “os Clubes de Costura”, alguns apoiados “por elementos de alta elite, com uma abnegação digna dos mais altos elogios”.¹⁴⁰

Também havia o Asilo de Menores “Juvenal de Carvalho” que não recebia, por mais de um ano, o auxílio do Governo Estadual e do Municipal, enfrentando a ameaça de fechamento. Situava-se no bairro Alagadiço, e contava com um ambulatório que fora inaugurado em 1913. Era mantido pelo Instituto de Previdência e Assistência à Infância, criado pelo Coronel Juvenal de Carvalho e que se localizava nas proximidades da Escola “Doméstica”. Camas estragadas, tamboretos de madeira frágil e 80 pessoas constituíam o quadro geral da entidade.¹⁴¹

O Juizado de Menores de Fortaleza estabelecera normas orientadoras ao procedimento dos jovens, mas em termos assistenciais a sua atuação se restringia. Proíbiam-se a venda de bebidas a menores de 18 anos e a entrada deles em bares e cabarés, (pois o limite de idade exigido era de 21 anos) bem como aos “cafés-concerto”, “dancings” e “pensões alegres”. As moças viam-se proibidas de trabalhar como “cobradoras de ônibus”, talvez na intenção de resguardar a louvada honra feminina, que nos padrões da época deveria permanecer restrito às atividades domésticas. Também o rigor da fiscalização se voltava aos menores que se arriscassem à participação em festas carnavalescas. Contudo, o trabalho infantil era comum. Em algumas fábricas de tecidos, como a Baturité, Progresso e São José, menores de até 9 anos trabalhavam e, nessa última, permaneciam em serviço até 10 horas por dia¹⁴². E nesses casos não havia fiscalização. O Juizado de Menores sempre lamentava a escassez de verbas disponíveis. A situação do menor agravava-se dada a ausência de recursos e até o automóvel pertencente ao Juizado encontrava-se à espera de conserto.

140 Fortaleza, o *Povo*, 9 jun. 1948, p. 1.

141 Fortaleza, o *Povo*, 26 out. 1948, p. 1 e 4. Outra instituição assistencial era a Escola Profissional Salesiana D. Bosco, para menores abandonados. Fortaleza, o *Povo*, 14 mai. 1949, p. 1.

142 Fortaleza, o *Nordeste*, 22 dez. 1949, p. 4; 5 jan. 1950, p. 4 e 31 jan. 1950, p. 2; o *Democrata*, 28 set. 1950, p. 6.

No Recife o Juizado de Menores usufruía de uma verba de Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros), e em Fortaleza a carência do órgão se expressava no seu próprio funcionamento. O Juiz de Menores só concedia audiência pública três vezes por semana.¹⁴³

Apesar da ideia de criação de uma Delegacia Especializada em Fortaleza, além da organização de um birô de imprensa, mesmo no final da década de cinquenta ainda aflorava o caráter limitado de sua ação e algumas decisões tomadas visavam a “estabelecer entre nós uma campanha de repressão aos namoros indecorosos que oferecem espetáculos degradantes aos que são obrigados a presenciá-los, dada a sua publicidade, pois ocorrem nas vias” A atenção ao recato e o trato referente aos sentimentos dos adolescentes eram encarados como os principais problemas que afetavam os jovens ou mesmo os menores¹⁴⁴. O Departamento de Proteção ao Menor, ligado ao Juizado de Menores, só foi criado em 1960. A questão das drogas, envolvendo menores de situação econômica privilegiada, embora não atingisse as proporções da época atual, ensaiava os seus primeiros passos, pois aquele Juizado denunciava que as farmácias “Central” e “Holanda” vendiam entorpecentes a rapazes.¹⁴⁵

A Câmara Municipal de Fortaleza abriu em 1951 um crédito especial de Cr\$ 15.000,00 (quinze mil cruzeiros), para auxílio à criança desamparada. Os órgãos beneficiados seriam o Lactário “Lagoa Redonda”, a “Associação de Proteção à Criança Presidente Roosevelt” no bairro Monte Castelo, que distribuía o leite em pó, fornecido pelo FISI.¹⁴⁶

O Serviço de Assistência ao Menor pouco atendia os problemas básicos das crianças. Na década de cinquenta a presença de menores no prédio da Catedral em construção, onde buscavam abrigo. As acusações à deficiente assistência ao menor faziam parte da rotina e a resposta do Serviço de Assistência ao Menor refletia suas limitações: “o SAM não teve, não tem, e não terá nunca a pretensão de resolver, de uma só vez, e em poucos dias, o problema do menor abandonado”. Os menores nem sempre eram tratados com

143 Fortaleza, o *Povo*, 31 mai. 1954, p. 3.

144 Fortaleza, o *Povo*, 19 jun. 1959, p. 1; 31 jul. 1959, p. 5 e 17 out. 1959, p. 3.

145 Fortaleza, o *Nordeste*, 12 fev. 1960, p. 4 e 12 jan. 1960, p. 8.

146 CMF - Lei nº 254, de 20 abr. 1951.

moderação na polícia. Em 1954, por exemplo, uma moça de 16 anos tentou o suicídio na Polícia Central. Também no interior, no período das secas, o desrespeito ao menor se fazia presente. Crianças, na faixa de 12 a 16 anos, trabalhavam nos serviços de emergência, como a construção de estradas, e recebiam em mercadoria e não em dinheiro a remuneração.¹⁴⁷

Por trás dos anúncios luminosos da Avenida Guararapes, a miséria se encontrava em vários pontos. Os que se mantinham com o subemprego recebiam remuneração que variava de Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) a Cr\$ 3.600,00 (três mil e seiscentos cruzeiros) por mês. A saída apontada para superar o costumeiro embaraço pouco tinha de concreto, apesar do discurso humanitário: “Assim todos os homens e mulheres do Recife que vivem num plano mais elevado, devem dar o máximo de ser esforço, para liquidar esses focos de miséria indiana ou chinesa”.¹⁴⁸

Em 1956, no Recife estimava-se em 150.000 o total de “pequenos vagabundos” ou “meninada vagabunda”, que viviam nas ruas, imiscuindo-se no universo dos 250.000 que dependiam de biscates e pequenos furtos. Com o crescimento dos furtos registrados no Recife, 80% envolviam crianças pobres. O vereador Claudio Correia naquele ano apresentou um projeto de lei, visando criar o Serviço Social de Assistência aos Menores, com autonomia garantida, mas o embargo a toda obra assistencial persistia: a carência de recursos, que fazia parte das discussões de diferentes órgãos públicos. Aquele projeto apontava como órgãos de execução do amparo ao menor diversas entidades, como o Ginásio Municipal, o Albergue Municipal, Casas Lare, o Instituto Agrícola e Instituições Privadas que recebiam apoio do município.¹⁴⁹

Grande parte dos menores estava no rol dos delinquentes precoces. Os órgãos mantidos pelo Juizado de Menores viviam mal aparelhados a reclamar reformas. Os menores de 10 a 17 anos compunham o quadro de reserva dos futuros assaltantes do Recife. As intenções de assistência social sempre se chocavam com os meios financeiros disponíveis.¹⁵⁰

147 Fortaleza, o *Nordeste*, 2 jun. 1954, p. 3; 24 ago. 1954, p. 3; 6 set. 1954, p. 4 e o *Democrata* 8 mar. 1956, p. 5.

148 Recife, *Diário de Pernambuco*, 20 mar. 1955, p. 4.

149 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 set. 1956, p. 4 e 24 out. 1956, p. 4; Cf. Lei municipal nº 4500, de 8 nov. 1956, que trata da assistência ao menor.

150 Recife, *Diário de Pernambuco*, 2 fev. 1957, p. 4.

O que mais chocava aos observadores da vida noturna do Recife prendia-se à presença de meninas, na faixa de dez a quinze anos, que costumavam percorrer os bares e ruas dos bairros do Recife e de Santo Antonio. Acusava-se certos proprietários de casas noturnas como “despudorados e cínicos, que não vacilam, com artimanhas criminosas para renovar as equipes de suas desgraçadas inquilinas”.¹⁵¹

O Judiciário pernambucano reclamava da falta de verbas. O próprio editorial do *Jornal do Commercio* apresentava uma observação lúcida acerca da combalida assistência ao menor: “O grande erro das administrações é sempre esse: não se atacam as causas, e os remédios, quando surgem, são para atenuar as consequências. O resultado é não se fazer quase nada de prático e eficaz”. E muitos recursos só eram aplicados no período eleitoral. Mesmo o reacionário jornal católico *A Tribuna* enfocava a questão com maior racionalidade do que certas lideranças políticas: “O menor abandonado e delinquente vive num interior difícil de ser desvendado. É cercado por um mundo exterior, complicado e cruel que não chega jamais a compreensão. Aí reside o dilema tragédia... e a medida que os anos vão passando, sua alma, seu corpo, toda a sua estrutura vai sendo trabalhada. Torna-se rijo. Embrutece. Perde o sentido elevado da existência”. E lembrava que “a sociedade, como sempre mascara, grita, vocifera, tem pena... mas não deixa de punir, castigar”.¹⁵²

Dos 15.000 ladrões, que se estimava existirem no Recife, em 1959, a maioria compunha-se de menores. A pobreza, as poucas oportunidades de trabalho no campo e a ausência de uma assistência social engrossavam as estatísticas da “marginalidade” inserida na vida urbana: “Haja ou não seca, o Recife é um destino certo e diário de migrantes de todo o Nordeste” E por isso costumava ser chamado de “Escola de Malandragem”. O comportamento policial sempre se destacava pelo excesso da força usada, além do despreparo técnico e os limitados meios disponíveis.¹⁵³

Em dezembro de 1959, calculava-se em 40.000 o total de crianças sem

151 Recife, *Diário de Pernambuco*, 18 dez. 1957, p. 4.

152 Recife, *Jornal do Commercio*, 14 fev. 1957, p. 20 e MOURA, Geraldo Bezerra de. Notas sobre menores abandonados e delinquentes. Recife, a *Tribuna*, 10 jan. 1959, p. 3.

153 Recife, *Diário de Pernambuco*, 17 abr. 1959, p. 4.

escola, numa cidade de mais de 350.000 analfabetos. Havia 150.000 crianças consideradas vagabundas na cidade e 300.000 viviam de biscates e furtos. Os 100.000 mocambos abrigavam, aproximadamente, 400.000 pessoas. A Chácara do Bongí atendia a 252 menores, entre 5 a 10 anos, que desenvolviam pequenos trabalhos agrícolas. Em Pacas, em Jangadinho, na Casa do Pequeno Jornaleiro, a necessidade de recursos falava mais alto do que o atendimento almejado. E cada vez mais crescia o índice de participação dos menores nos assaltos e na mendicância ante o olhar assistencialista de um Estado sempre a lamentar a falta de verbas.¹⁵⁴

A assistência à infância, garantida pela Constituição Federal, tornara-se um blefe ante a dimensão do problema. A Constituição Cearense determinava “combater a vadiagem, internando os menores em escolas profissionais rurais e de artes e ofícios, e os menores, vadios reincidentes, em reformatórios”. No Instituto Carneiro de Mendonça só a Polícia tinha autoridade, sendo precária a relação com o Juizado de Menores. Os carentes misturavam-se aos considerados delinquentes, mas a força da repressão fazia calar os protestos, pois “Fortaleza está cheia de ‘olheiros’ de automóvel, de pequenos mendigos, de vadios insubordinados, de órfãos e de crianças que, no lugar de um banco na escola, praticam toda sorte de espertezas no centro e nos subúrbios”.¹⁵⁵

O Secretário de Polícia Cordeiro Neto, que se notabilizara pela sua truculência, instalou uma casa para abrigar “menores delinquentes” e a Câmara Municipal dava-lhe parabéns por diversos serviços realizados. Fortaleza, que contava com 59.658 crianças, em 1954, na faixa de 7 a 14 anos, possuía 10.187 que estudavam em escolas particulares e 22.119 nas oficiais. O índice maior centrava-se nos sem escola: 27.352. De 1940 a 1950, o percentual de crianças alfabetizadas, a partir dos 5 anos, foi elevado de 26,16% para apenas 26,72. O Delegado Federal da Criança no Ceará, Dr. Bibiano Timbó, divulgou, em 1955, a aprovação do plano anual e mais de Cr\$ 11.000.000,00 (onze milhões de cruzeiros) seriam liberados para atender ao Ceará, Piauí e Maranhão, ficando o primeiro com Cr\$ 4.000.900,00 (quatro milhões e novecentos cruzeiros). A ajuda fazia parte da campanha de proteção à maternidade e

154 Recife, *Diário de Pernambuco*, 23 out. 1960, p. 4.

155 Fortaleza, o *Povo*, 5 nov. 1953, p. 3 e 7 nov. 1953, p. 3.

à infância, através da implantação dos chamados Clubes de Mães. A Câmara Municipal mostrava-se otimista e organizara uma comissão para resolver o problema do Menor Abandonado.¹⁵⁶

Um relatório, elaborado por três assistentes sociais sobre a Campanha de Repressão à Mendicância, também apresentava questões que diziam respeito ao menor. Os garotos C. e L., de 6 e 12 anos, detidos pela Polícia, tinham vindo há poucos meses do interior. O pai era tuberculoso e a mãe também doente.¹⁵⁷

Quando o Cel. Murilo Borges assumiu a Secretaria de Polícia foi alimentada a proposta de instalação de um núcleo de “menores transviados”. De acordo com o que se planejava, a entidade abrigaria menores, divididos em grupos de 12, que estariam sob a orientação de casais com os quais passariam a viver, em pequenas casas a serem construídas. E “existirá oficinas, escolas de letras e artes, além de outras de natureza agrícola”. O citado plano, propagado pelos jornais, se tiver sido levado adiante, pouco representou no quadro assistencial, pois os resultados não foram divulgados de forma idêntica a das intenções propaladas.¹⁵⁸

É verdade que o próprio Estado começou a trabalhar pelo Conjunto “Antonio Bezerra”, destinado ao menor desajustado. Pelas normas traçadas, prometia-se uma “vida nova e diferente, sem fome, sem receio de perseguições, sem humilhações”, dentro de um espírito familiar. Por melhores que fossem as intenções a realidade de uma burocracia lenta e fins eleitorais dificilmente manteria acesa a intenção apresentada. Na própria classificação feita acerca dos pequenos delinquentes, imiscuia-se o preconceito de se encarar os problemas sociais: “Os menores, por hereditariedade, possuem tendências tais como indecisão, inconstância e debilidade de vontade, frutos que são de pais

156 Ata da sétima sessão ordinária do segundo período legislativo da CME, em 9 dez. 1953, p. 230 v. Fortaleza, o *Povo*, 16 fev. 1954, p. 3; 13 mai. 1955, p. 8 e Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadragésima nona sessão ordinária do primeiro período legislativo de 1955, em 27 mai., p. 276. Em novembro de 1955, o vereador José Diogo apelou ao Juizado de Menores para realizar uma campanha, proibindo as “mocinhas desavisadas de frequentarem casas suspeitas in Ata da septuagésima terceira sessão ordinária do segundo período do legislativo, 3 nov. 1955, p. 1.

157 Relatório das Assistentes Sociais Talia Fernandes Giffon, Risalva Cabral de Amorin e Julieta Cabral sobre a Campanha de Repressão à Mendicância in Fortaleza, o *Democrata*, 17 mar. 1956, p. 8.

158 Fortaleza, o *Povo*, 23 mar. 1956, p. 6.

alcoólatras, ociosos ou criminosos. Igualmente se afirmava que 90% dos menores delinquentes eram “hostis” ou “indiferentes” à religião, o que ocasionava desvios de conduta. Através desses objetivos se condenava o luxo que esquecia a fome e convocavam-se “os afortunados” para que “se compenetrem dos gravíssimos deveres sociais que a propriedade, mesmo adquirida, legitimamente lhe impõe”. O prédio projetado disporia de gabinete médico e dentário, além de salas para psicólogos e assistentes sociais, um auditório e diversas salas de aula. A obra era orçada em Cr\$ 7.000.000,00 (sete milhões de cruzeiros) e o Cel Murilo Borges afirmava que o órgão abrigaria “os bem dotados do futuro”¹⁵⁹. Em junho de 1950 iniciaram-se as obras do abrigo de “menores desajustados”, no bairro de Antonio Bezerra. Enquanto isso, a Câmara dos Deputados, analisando a assistência a menores, reconhecia as limitações do setor: “Em vez de reeducação dos menores entregue a tal serviço, o que tem ocorrido é uma depravação maior de tais infelizes, e, o que é pior, em ambos os sexos”. O Ministério da Educação aprovara a liberação de uma verba de Cr\$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros) para instalação de cursos de artesanato no Núcleo de Menores de Fortaleza. A Delegacia Federal da Criança recebeu Cr\$ 3.000.000,00 (três milhões de cruzeiros), para apoiar entidades que prestavam assistência à infância. Também foram liberados Cr\$ 200.000,00 (duzentos mil cruzeiros), pelo Governo Federal, oriundos de uma verba de assistência a menores abandonados de Fortaleza, mas essa quantia ainda se relacionava ao ano anterior.¹⁶⁰

Em janeiro de 1957 foram concluídos os trabalhos no Núcleo de Menores, localizado em Antonio Bezerra, nas proximidades da Polícia Militar. Aguardava-se a indicação de dois casais sem filhos para assumir a coordenação. Eram-lhes exigidas além de uma vida conjugal exemplar, uma formação religiosa. O Estado se encarregaria de dar a cada casal uma casa para morar, inclusive fornecendo alimentação. Necessitava-se de um médico, uma assistente social, um psicólogo e um professor, além de mestres de ofícios

159 Fortaleza, o *Povo*, 20 jun. 1956, p. 3 e 8.

160 Fortaleza, o *Nordeste*, 20 jun. 1956, p. 2; 12 jul. 1956, p. 3 e 4 ago. 1956, p. 6 e 13 set. 1956, p. 2 e o *Povo*, 6 jul. 1956, p. 8. Na Assistência ao Menor sobressaía a Secretaria de Polícia, conforme se constata em um dos requerimentos apresentados na Câmara Municipal de Fortaleza. Cf. Req. nº 559/56 do Sr. José Diogo in Fortaleza Câmara Municipal. Ata da sessão ordinária do segundo período legislativo, em 01 set. 1956, 1 e 2.

em carpintaria, mecânica, tecelagem e encadernação e de uma pessoa com experiência em atividades agrárias. A Federação deveria contar com verbas federais, estaduais e doações.¹⁶¹

A controvérsia do tratamento dado pela sociedade e principalmente pelas autoridades aos problemas do menor carente constitui prova da complexidade do tema, pois envolvia a contradição entre as propostas anunciadas e a fragilidade do que foi realizado. “Marginalidade” e pobreza constituíam elos de uma mesma cadeia. Entretanto, é descabido usar a classificação “população marginal”, uma vez que as crianças desfavorecidas continuavam ligadas à sociedade, embora de uma forma contraditória e cruel. Interessante é o modo como a fome, à qual se associava a própria situação do menor carente, era tratada nas sociedades, pois conforme denunciara Josué de Castro, foram os interesses e preconceitos de ordem moral e de ordem política e econômica de nossa chamada civilização ocidental que tornaram a fome um tema proibido, ou pelo menos pouco aconselhável de ser abordado publicamente. E acrescenta: “aí encontramos uma das imposições da alma coletiva da cultura, que fez do sexo e da fome assuntos tabus — impuros, e escabrosos — e por isso, indignos de serem tratados”. Sobre o período estudado, pelo menos os jornais expunham a dolorosa situação da pobreza e de suas principais vítimas, os menores, dos quais uma acentuada parcela dificilmente conseguiria ultrapassar o primeiro ano de vida.¹⁶²

5.3. A MENDICÂNCIA

A miséria, apesar de ocupar um lugar de realce nas discussões acadêmicas, religiosas e políticas, instigando diferentes tendências interpretativas, permanece como uma fonte inesgotável de reflexão e estudo. O tema passou a ser tratado não apenas através de campanhas de caridade ou de um

161 Fortaleza, o *Povo*, 2 fev. 1957, p. 1 e 2. Na CMF, em 1959, circulou um projeto - lei nº 88-59, do Senhor Walter Cavalcante, criando o Departamento de Assistência e Amparo ao Menor Abandonado de Fortaleza. Propunha-se a instituição de uma taxa obrigatória a ser cobrada dos cinemas, teatros e estádios. Cf. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da décima sétima sessão ordinária do segundo período legislativo de 1959, em 25 ago. p. 5.

162 CASTRO, Josué de. *Geografia da fome*. (O dilema brasileiro: pão ou aço). 10a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1967, p. 10 e 11.

programa social considerado abalizado. O asco ou pavor à miséria sempre aparecem naqueles melhor situados no meio do social. Por isso, além das vias tradicionais, como campanhas assistenciais, uma reação mais rude despontou nas capitais em crescimento e consistia em perseguir e tentar excluir os mendigos dos pontos centrais das cidades, tratando-os como indesejáveis, que perturbavam o desenrolar das atividades normais.¹⁶³

Desde 1943, no centro do Recife, na Avenida Guararapes, “alguns mendigos ostentavam suas chagas e pediam silenciosamente esmolas. Aqui é a miséria agressiva, ostentando feridas e andrajos, se misturando a gritos de dor, que cortam o coração”¹⁶⁴. Funcionava, a cargo da polícia, uma seção de repressão à mendicância e à vadiagem, procurando afastar do centro da cidade as cenas incômodas da miséria. A ação repressora que figurou-se em diferentes momentos, como ocorreu em 1950 defronte ao Convento de São Francisco, onde um policial procurava afastar aos empurrões pessoas idosas que ali esmolavam. Das 45.000 famílias que viviam em mocambos, abrigando mais de 200.000, com certeza muitos dependiam das esmolas para sobreviver.¹⁶⁵

Em Fortaleza, a partir de 1946, acentuava-se o combate à mendicância pelas autoridades policiais. Prometia-se que os reais necessitados teriam atendimento por parte do governo, mas a ameaça de repressão destinava-se aos “que estivessem ganhando dinheiro sem trabalhar... proibidas de apelar para a caridade pública”¹⁶⁶. As promessas governamentais difundiam-se no período eleitoral, expostas de forma genérica, sem apresentar uma medida concreta de assistência à pobreza. O Desembargador Faustino de Albuquerque, no manifesto programa de sua candidatura ao Governo do Estado, garantia: “Eliminação da mendicância de rua, pela hospitalização dos

163 Desse modo, detecta-se a relação intrínseca mantida entre o cotidiano e a dialética, pois só penetramos os segredos na medida em que o reencontramos no cotidiano, pela força de uma ótica-dialética, que reconhece o cotidiano como indevassável e o indevassável como cotidiano”. A respeito da relação de pobreza e de colonização vide SPOSATI, Aldaiza. *Vida urbana e gestão de pobreza*. São Paulo: Cortez, 1988. - BENJAMIN, W. apud *Habermas: sociologia* [org. da coletânea B.Freitag e S.P.Rouanet]. São Paulo: Ática, 1980. 189. (Grandes Cientistas sociais; 15).

164 O impacto se afigurava tão preocupante que levava à seguinte conclusão: “No Recife, tudo é muito pior, superlativamente pior”. Recife, *Diário de Pernambuco*, 5 dez. 1943, p. 4.

165 Recife, *Diário de Pernambuco*, 8 abr. 1947, p. 4; *Jornal do Commercio*, 2 jun. e *Diário de Pernambuco*, 12 ago. 1950, p. 4.

166 Fortaleza, o *Nordeste*, 27 jul. 1946, p. 3.

mendigos doentes; ampliação do Asilo de Mendicidade, na capital, e criação de instituições semelhantes em algumas cidades do interior, em colaboração com os municípios, entidades religiosas e iniciativa particular, para recolhimento dos inválidos; encaminhamento ao trabalho útil e remunerador dos mendigos válidos”¹⁶⁷. Apesar de os órgãos assistenciais prestarem amparo aos menos afortunados, diariamente a imprensa reclamava contra o aumento do número de pedintes nas ruas centrais. A explicação usada para enfrentar a progressão contínua da mendicância suscitara a necessidade de combate “aos falsos mendigos... homens e mulheres válidos que não querem trabalhar”.¹⁶⁸

Embora no Recife a preocupação dos poderes constituídos não tenha saído na busca de solução imediata, conforme ocorreu em Fortaleza, as obras assistenciais também enfrentavam constantes empecilhos, pois além do caráter repressor dos órgãos policiais, a exiguidade de verbas falava mais alto. A seção dedicada à mendicância, a cargo do Estado, em 1951 se viu envolvido com o desvio de recursos, atribuído a dois funcionários, que manipulavam as verbas. Os acusados tentavam defender-se, insistindo em que recebiam gratificações dos mendicantes, mas com o consentimento dos pobres internados, que por serem analfabetos confiavam a movimentação do dinheiro àqueles funcionários. A atitude dos assistidos ligava-se à esperança de economizar o pouco dinheiro disponível, a fim de pudessem reservá-lo e o cuidado dúbio dos elementos que o manipulavam tinha por objetivo de prevenção para “as esposas ou companheiros não gastá-los em ‘farras’ ou despesas inúteis”¹⁶⁹. No entanto, como não havia um amplo abrigo conforme ocorria em Fortaleza através da Hospedaria Getúlio Vargas, esporadicamente usada para mendigos, sentia-se a impossibilidade de “limpar as ruas de pedintes”. O Serviço de Assistência à Mendicância também subordinava-se à Secretaria de Segurança do Estado, mas engatinhava em razão das pesadas verbas que deveriam ser extraídas dos órgãos públicos. Desse modo, engrossavam as fileiras dos que faziam ponto nas portas dos cinemas, nas calçadas e nas pontes, em busca das desejadas esmolas.¹⁷⁰

167 Fortaleza, o *Povo*, 31 dez. 1945, p. 3.

168 Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1947, p. 3 e o *Nordeste*, 26 jan. 1948, p. 4.

169 Recife, *Diário de Pernambuco*, 6 abr. 1951, p. 5.

170 Recife, *Diário de Pernambuco*, 10 jul. 1952, p. 4.

Pelos depoimentos divulgados através dos jornais, envolvendo políticos, percebe-se que existia no Recife abrigos onde se recolhiam os mais necessitados; entretanto, esses abrigos logo ficavam superlotados, pois o célere aumento dos pobres pedintes tornara-se o pesadelo contínuo das autoridades constituídas. Para se ter uma ideia da precariedade dos abrigos reservados à pobreza, a única saída para aumentar o número de assistidos seria recorrer à desumana solução do uso das enxovias, que em sentido estrito significa “cárcere térreo ou subterrâneo, escuro, úmido e sujo”.¹⁷¹

Embora a mendicância sempre se incrustasse no gradativo crescimento do Recife, a situação tornara-se mais aguda do que a registrada em Fortaleza. Tal ocorrência propiciava múltiplas versões. Porém o ponto comum que a definia relacionava-se com a precária assistência governamental, tornando-se menos opressor, possivelmente nas aparências, o combate à mendicidade pois a força das medidas de amparo social se mantinha fragil na “capital nordestina”. Os articulistas insistiam em mostrar o agravamento do problema, lembrando que o desamparo e a angústia alimentavam o elevado índice de famintos e doentes. Inexistia qualquer plano de amparo aos mendigos, mostrando-se omissos os governos estadual, municipal e até mesmo a Câmara Municipal. A iniciativa particular engatinhava, à reboque das medidas oficiais, mas “O Estado é o grande ausente nisso tudo”. A falta de dinheiro tinha sua fonte alimentadora no excesso de funcionários, acoplados aos órgãos públicos, a fim de atender o imediatismo político. O abrigo “Cristo Redentor” objetivava amparar os menos favorecidos, mas até nesse órgão, as subvenções tinham de atender ao clientelismo eleitoral.¹⁷²

A situação carente do referido abrigo motivou debates na Assembleia Legislativa, pois fora construído durante o governo de Agamenon Magalhães, com capacidade para abrigar 600 mendigos e só 250 ali se encontravam internados. Objetivamente, o exército dos relegados à caridade pública enchia os pontos centrais da cidade, nas pontes, nas portas das igrejas, nos cinemas e entradas dos cafés: “cegos, aleijados, ferimentos e leprosos”.

O intuito de eliminar a mendicância brotara no Recife com o populis-

171 Recife, *Diário de Pernambuco*, 3 fev. 1954, p. 4.

172 Recife, *Jornal do Commercio*, 21 dez. 1955, p. 16.

mo de Agamenon Magalhães. A polícia atuava esporadicamente, apesar dos apelos para que fossem recolhidos os incômodos pedintes. O Cel. Bráulio Guimarães, da Polícia defendia-se afirmando que a Seção de Mendicância se achava equipado para amparar os deficientes. Os pedintes que haviam passado pelo órgão, localizado na Rua do Brum, insistiam em testemunhar acerca da situação de extrema miséria. A alimentação era precária, geralmente um caldo de feijão com farinha, além de um pedaço pequeno de carne, servidos uma vez por dia. No café da manhã, um pão tinha de ser dividido entre quatro pessoas, acompanhado de um pequeno caneco de chá mate. Camas velhas, com colchões estragados, cheios de percevejos e pulgas resumiam as condições de acomodação. Alguns permaneciam nessas condições durante três meses e depois eram devolvidos à mendicância.¹⁷³

Como resultados das críticas divulgadas, uma nova diretoria do abrigo foi empossada, passando a contar com membros do “Lions” e do “Rotary Club”, a fim de melhorar o precário atendimento. A ineficácia do governo, além da precariedade de recursos, limitava-se muitas vezes a dar voz de prisão aos mendigos por dois ou três dias, mas depois os devolvia aos “pontos”, disputados pelos que viviam de esmolas. O mito da solução repressora não se fazia ausente como solução adequada. As críticas à passividade policial tornavam-se contínuas, insistindo-se na ação nefasta dos “falsos mendigos”, que deviam estar imiscuídos na miséria urbana¹⁷⁴. A proposta da diretoria do Abrigo de fortalecer a assistência por intermédio do combate à mendicância, considerada uma contravenção, alertava os moderados: “Acabar com a mendicância não significa perseguir a pobreza”. Na verdade, pedir esmola ainda merecia ser classificada como uma “chantagem” para os dirigentes de órgãos assistenciais¹⁷⁵. O argumento de esforço à imprescindível perseguição aos mendigos decorria inclusive do fato de classificá-los como agentes de uma atividade comercial. Acusavam-nos de controladores de determinados pontos de maior movimento na cidade, de preferência algumas calçadas de igrejas. O plano de eliminar a “indústria” dos pedintes, oriundo do “Rotary” e também do “Lions”, recebia aplausos, pois mendicância significava

173 Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 jan. 1956, p. 4 e *Folha do Povo*, 24 abr. 1956, p. 5.

174 Recife, *Diário de Pernambuco*, 13 mai. 1956, p. 4.

175 Recife, *Diário de Pernambuco*, 19 jun. 1956, p. 4.

contravenção penal.¹⁷⁶

No Ceará, desde o início da década de trinta, o Asilo de Mendicância e o Dispensário dos Pobres funcionavam com o intuito “de libertarem as ruas de Fortaleza desse espetáculo tristonho da mendicância”.¹⁷⁷ Diariamente aumentava o número de pedintes na cidade, preocupando alguns zelosos fortalezenses, pois inclusive alguns temiam o possível juízo dos forasteiros, “os quais hão de perguntar a si mesmos se não teremos recursos para obstar que a miséria saia à rua com seus trampos, a sua imundície, à caça de esmolas”. Sugeriu-se a presença da Polícia como avaliadora do impacto, em apoio aos Institutos de Caridade, a fim de cadastrar os mendigos, excluindo os mais novos e sadios, aptos ao trabalho. O Asilo localizava-se no bairro de Jacarecanga tendo sido inaugurado em 1945, com o apoio das lojas maçônicas “Igualmente, Fraternidade Cearense” e “Amor e Caridade III”. A princípio funcionou no Benfica. Era dirigido por um Conselho Administrativo e outro Fiscal, contando com 158 internos, sendo 100 mulheres e 58 homens, que a partir dos dezoito e trinta não mais podiam circular pelos corredores, sendo recolhidos aos dormitórios. Havia uma Capela, onde “velhinhos gostam de rezar muito, implorando boa sorte na eternidade”. Alguns residentes tornaram-se conhecidos na cidade, como por exemplo a “Noiva do Tempo”, que durante muitos anos costumava andar pelas ruas de Fortaleza com um véu cobrindo a cabeça. Também existiu a “Mimosa”, que falecera pobre a lamentar os imaginários caixões de ouro que ganhara do Imperador da Alemanha e supunha roubados pelas autoridades brasileiras. Outros eram lembrados, como o “Siri”, o “Cego Cabral”, que esmolava em diversos pontos, tocando o seu realejo, além de sempre embriagado “treme-treme”. A faixa etária dos internos, mantidos com recursos do Estado, do Município e da União e do comércio local variava entre 76 e 81 anos.¹⁷⁸

Outra saída apontada à diminuição do número de pedintes consistia no envio de esmolas a entidades voltadas ao atendimento da pobreza, a fim de se evitar a profissionalização da mendicância por parte dos que não desejavam trabalhar. Ainda em 1945 a Secretaria de Segurança do Ceará anunciava

176 Recife, *Diário de Pernambuco*, 29 jun. 1956, p. 4.

177 Fortaleza, o *Povo*, 17 out. 1931, p. 1.

178 Fortaleza, o *Povo*, 8 jan. 1945, p. 6.

a inauguração, no Beco do Pajeú, do Albergue Noturno, com capacidade para receber 90 pessoas em três dormitórios, sendo um destinado a mulheres e crianças. O edifício seria entregue a uma organização religiosa e se divulgava antecipadamente que “o futuro Albergue Noturno de Fortaleza será um dos melhores no gênero em todo o Brasil”. Desse modo, acreditava-se que o Chefe da Polícia começara a resolver o velho problema social.¹⁷⁹

Uma década depois, retratando a assistência prestada pelo Albergue Noturno, o depoimento de um mendigo expressava a situação sofrida: “No inferno come-se melhor do que aqui”¹⁸⁰. Em junho de 1959 foi instalado no Salão Nobre do Palácio do Comércio a “Sociedade de Assistência à Mendicância”, presidida pela primeira dama do Estado, D. Olga Barroso. Nesse mesmo ano, essa sociedade recolheu 100 pessoas, em quinze dias, para serem alojados no Albergue Noturno “Menezes Pimentel”.¹⁸¹

A Igreja Católica no Recife também se envolvia com obras assistenciais, mas o auxílio prestado ainda se inseria na visão tradicional das lideranças eclesásticas, bem diversa daquela que agitaria o Nordeste após o Concílio Vaticano II. A fórmula proposta pelo Arcebispo do Recife e de Olinda, em 1952, D. Antonio Moraes, encaixava-se no rol dos discursos populistas de então, que reconheciam e lamentava a situação existente, porém pouco de concreto existia, pois quase nada do que propunha acerca da assistência social tornava-se realidade: “Se conseguirmos a caridade nos corações dos patrões, se colocarmos a caridade no coração dos operários, desaparecerá a célebre questão social. Se colocarmos a caridade no coração dos ricos, desaparecerá o desespero, a miséria dos abandonados”¹⁸². Apesar de não existir dúvidas quanto ao valor da mensagem evangélica, segundo a qual todos os homens participavam da “família divina”, defendia-se a opinião passiva de que o povo se acostumara à miséria crescente¹⁸³. A Igreja não encarava a pobreza como um problema social, pois de forma paradoxal reconhecia que o homem se tornava um verdadeiro cristão, “na medida em que se é ver-

179 Fortaleza, o *Nordeste*, 27 out. 1948, p. 2 e 20 fev. 1945, p. 7.

180 Fortaleza, o *Democrata*, 3 ago. 1956, p. 4.

181 Fortaleza, o *Nordeste*, 11 jun. 1959, p. 1 e 20 jul. 1959, p. 1.

182 Recife, a *Tribuna*, 26 jul. 1952, p. 5.

183 Recife, a *Tribuna*, 6 set. 1952, p. 4.

dadeiramente pobre”. Devia-se corrigir a pobreza material, na busca da luz evangélica, por sinal bastante distanciada do seu significado histórico, de acordo com uma embuçada advertência: “o verdadeiro pobre, longe de dar valor absoluto à pobreza, sabe ser bastante pobre para não possuir também a pobreza”. E pelo enigma orientador, “em vez de eliminar a pobreza, o de que necessitamos é de aumentar o número de pobres. O mundo está pessoalmente rico: a riqueza está angustiando os corações dos ricos e dos pobres”. O ideal cristão, envolto em especulações sofismáveis, representava um olhar vesgo sobre uma realidade social palpável.¹⁸⁴

Tais posições resumiam a ação da Igreja Católica sempre presa a uma caridade passiva e conformista. O grito em defesa dos pobres despontou em 1956, quando a CNBB se reuniu em Campina Grande, Paraíba, combatendo a migração nordestina que se intensificava, o que alertou o Presidente Juscelino Kubitschek para a situação nordestina. Pelos dados do IBGE, do total de nordestinos emigrantes que se deslocavam para São Paulo, 70% provinham de Pernambuco e Alagoas e 29.000 eram cearenses¹⁸⁵. Embora reproduzindo o teor de um artigo, oriundo de Volta Redonda, a Igreja de Pernambuco fazia coro a uma interpretação obtusa da mendicância: “os pobres aí estão. Não sabemos eliminá-los de nossa cidade; entretanto, não nos agrada a sua vista... ele atenta contra o nosso sentimentalismo e, muito mais, contra a estética da nossa ‘urbs’”¹⁸⁶

Em Fortaleza, alguns postos de assistência à pobreza se mantinham com o auxílio das paróquias, como os situados nos bairros do Mucuripe, Antonio Bezerra, Porangabuçu, Tauape, Francisco Sá e Bezerra de Menezes. Representava uma pequena ajuda aos desassistidos, mas aumentava o número dos que dormiam, diariamente, nas ruas centrais da cidade, no relento das praças ou nas portas das casas comerciais¹⁸⁷. Entretanto, para a Igreja o combate à mendicância tinha o seu mérito, especialmente centrado na descoberta de falsos mendigos, alguns deles acusados de serem inclusive

184 LIMA, Pe. Daniel de Reflexões sobre a pobreza evangélica. A *Tribuna*, 23 dez 1953, p. 8.

185 Pernambuco ocupava o terceiro lugar no índice de migração, seguido pelo Ceará. A liderança ficava com a Bahia, acompanhada por Minas Gerais. Recife, *Diário de Pernambuco*, 22 mai. 1956, p. 4 e 23 mai. 1956, p. 4.

186 Recife, a *Tribuna*, 29 mar. 1958, p. 5.

187 Fortaleza, o *Nordeste*, 13 ago. 1945, p. 7.

proprietários”.¹⁸⁸

Cada vez mais o Recife se enchia de mendigos e o poder público se sentia impotente para “remover das ruas homens ferimentos, aleijados, mulheres com criancinhas no colo, meninos maltrapilhos que se põem a limpar-nos os sapatos cafés e sorveterias”¹⁸⁹. Por sinal, ao lado dos pedintes e como auxiliares na coleta de esmolas aumentava a participação infantil. A constante presença de menores, nos pontos mais procurados pelos mendigos, levava alguns observadores a taxar o impacto mais como resultante de um vício do que de uma necessidade patente: “Por enquanto acham isso uma diversão muito boa e um meio de ter alguma coisa que comer”.¹⁹⁰

A precariedade do serviço de assistência à pobreza se estendia aos próprios meios de repressão, sempre desejada pelos defensores de uma cidade mais civilizada. Os pedintes em sua maioria eram considerados “socialmente negativos”, temendo-se até que a proliferação acentuada pudesse levar à organização de um sindicato dos desassistidos. Por outro lado, a moderação na aplicação de um plano de afastá-los das ruas centrais tinha a sua explicação no fato de os abrigos disponíveis enfrentarem a superlotação.¹⁹¹

A partir de 1955, tornou-se manchete diária nos diversos órgãos da imprensa do Recife as notícias e as lamentações contra o cancro da mendicância. O índice de pedintes crescia durante as secas registradas no interior em Estados Vizinhos. A “Capital do Nordeste” figurava como o primeiro porto procurado pelos desvalidos sertanejos. Embora a reação da Polícia não se apresentasse de forma tão severa como acontecia em Fortaleza, a perseguição aos mendicantes também chegou a ocorrer no Recife. Muitos dos que se aglomeravam nas ruas sofriam o tratamento injusto da Polícia, zelosa em manter desobstruídas as principais ruas reservadas ao comércio. Naquele ano, diversas famílias que habitavam nos mangues fizeram uma manifestação em frente ao Palácio do Governo, em busca do apoio do Governador Osvaldo Cordeiro de Farias, que lhes concedeu uma audiência, para atender

188 Fortaleza, o *Nordeste*, 17 mai. 1952, p. 3.

189 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 ago. 1953, p. 4.

190 Recife, *Jornal do Commercio*, 3 jun. 1954, p. 2.

191 Recife, *Diário de Pernambuco*, 27 jun. 1954, p. 4.

ao “grito de esperança [e] um apelo dramático”.¹⁹²

Os pontos mais procurados pelos pedintes centravam-se nos costumeiros locais disputados, onde sempre havia “gente esmulambada, fedorenta, exibindo as mais horripilantes chagas... um espetáculo de miséria e horror”. Às terças-feiras, à porta da Igreja de São Francisco se aglomeravam cegos, aleijados e mães com crianças. Sugeria-se, inclusive, que as assistentes sociais investigassem se porventura não havia a chantagem por trás da mendicância. Aos poucos, crescia a visão imaginária de afastar os falsos mendigos das ruas. Por isso, classificava-se os miseráveis ante um duplo chavão: “mendigo legítimo” ou “falso mendigo”. Para enquadrar-se nessa última categoria bastava ter saúde e não querer trabalhar. A promessa de conseguir o sustento necessário através de uma atividade remunerada tocava a sensibilidade de qualquer indigente. A esperança diluía-se, pois para eles não surgia a chance de uma atividade remunerada. Aos analfabetos e desqualificados a única saída fixava-se no subemprego, como o dos vendedores ambulantes, onde aumentava a competição e também a restrição das autoridades locais.¹⁹³

Após assumir o Governo do Ceará, o Dr. Faustino Albuquerque entusiasmou-se com um plano para extinguir a mendicância em Fortaleza: a Hospedaria “Getúlio Vargas”, também conhecida como a dos Emigrantes, mantida pelo Ministério do Trabalho, constituía a solução. Fora construída para abrigar os “soldados da borracha”, nordestinos que durante a guerra foram encaminhados aos seringais do Amazonas. Desse modo, pensava-se que logo seria eliminado o pesadelo contínuo dos mendigos nas ruas. Aos “falsos mendigos” só restava o regresso ao sertão. Defendia-se o argumento, segundo o qual com o apoio do Governo Federal o problema ficaria “definitivamente” resolvido, pois aquela Hospedaria tinha capacidade para receber 1.200 pessoas.¹⁹⁴

A solução para o problema tinha sido confiada à Secretaria de Polícia do Estado. Os mendigos deveriam ser cadastrados na Delegacia de Investigações e Capturas, visando a facilitar o trabalho social de amparo aos necessi-

192 Recife, *Jornal do Commercio*, 6 fev. 1955, p. 2 e 13 fev. 1955, p. 6.

193 Recife, *Diário de Pernambuco*, 28 jun. 1955, p. 4 e a *Tribuna*, 17 dez. 1955, p. 5. Sobre a necessidade de afugentar os mendigos do seu “Quartel General”, às portas de Igreja de São Francisco, vide também *Diário de Pernambuco*, 14 dez. 1954, p. 4.

194 Fortaleza, *Unitário*, 9 jan. 1948, p. 4.

tados. Nessa tarefa de fichamento dos mendigos, além do Governo Estadual, seriam envolvidos outros setores como a prefeitura e o clero. Prometia-se também a fundação de uma “Sociedade de Amparo aos Mendigos”.¹⁹⁵

O entusiasmo em apagar a mancha deixada pela miséria em Fortaleza contrastava com a fragilidade das medidas encetadas. O Governo Federal cedeu a Hospedaria ao Estado para concretizar o plano de amparo à mendicância. Uma comissão de médicos envolveu-se na análise da proposta: “Fortaleza vai ficar limpa de mendigos em poucos dias... Vai desaparecer esse cancro de nossa paisagem social, com a cessão da Hospedaria Getúlio Vargas... onde serão alojados todos os mendigos dignos de amparo público e que perambulam pelas ruas de Fortaleza. Todos os mendigos verdadeiros ali serão internados. A Hospedaria tem capacidade para alojar cerca de mil pessoas, ficando os hóspedes sob o controle do Departamento Nacional de Emigração e o Governo do Estado responsável pela sua alimentação e assistência médica”. A proposta intitulava-se Assistência Médico-Social, destacando-se na sua constituição os médicos Jurandir Picanço, Livino Pinheiro, Manuel Joaquim Santana e Heribaldo Costa. Propunha-se a efetuar um levantamento dos mendigos da cidade e encaminhá-los a exames de saúde. Os capacitados ao trabalho seriam encaminhados à polícia e os doentes que pudessem ser recuperados passariam por um tratamento na Santa Casa de Misericórdia. Os afetados por doenças graves, como a tuberculose, a lepra ou o câncer teriam um tratamento especial, a fim de ser evitado a propagação dessas doenças. Aqueles considerados incapacitados ao trabalho, como aleijados e idosos, teriam a assistência da Hospedaria Getúlio Vargas, sob a supervisão da Secretaria de Polícia e Segurança Pública e do Departamento Estadual de Saúde Pública¹⁹⁶. Como se observa, apesar da boa intenção nas medidas assistenciais tomadas, a questão era encarada dentro de um ângulo limitado e pouco promissor. O ponto fundamental consistia em recolher os mendigos e, obedecendo aos padrões traçados, classificar os tipos de pedintes. Omitia-se um confronto com o determinante primordial: a má distribuição de renda e o pequeno campo de trabalho existentes para uma grande parcela da população subnutrida e analfabeta. É como se houvesse

195 Fortaleza, *Unitário*, 3 fev. 1948, p. 6.

196 Fortaleza, *Unitário*, 6 fev. 1948, p. 6.

a pretensão de cultivar um vasto canteiro de plantas sem raízes, que apenas seriam regadas por um assistencialismo manco.

O projeto passou a ser intitulado “plano de repressão à mendicância” e a Delegacia de Ordem Política e Social jactava-se de elaborar um fichário relativo aos mendigos de Fortaleza. Em apenas um dia foram cadastrados, no DOPS, 192 pedintes, sendo que dos 42 inicialmente submetidos a exames médicos, 4 eram tuberculosos. Os considerados válidos permaneceriam na Hospedaria, aos cuidados do Serviço de Assistência Social, após a devida identificação pela Polícia. Os cegos, aleijados ou vítimas de doenças graves, os inválidos, seriam encaminhados aos Hospitais. Dessa maneira, alimentava-se o desaparecimento de “um dos aspectos de nossas ruas que mais depõem contra os nossos foros de povo civilizado, constituindo-se um dos principais problemas de nossa administração”.¹⁹⁷

O jornal *O Nordeste*, apesar de fazer coro aos rasgados elogios, dirigidos ao governo, na sua tentativa de acabar com o “espetáculo deprimente”, lembrava que não era a primeira vez que as lideranças políticas tratavam da velha questão. Temia-se, com justa argumentação, a deficiente assistência a ser prestada. O essencial prendia-se à liberação de recursos financeiros e o Governo Estadual garantia um minguado auxílio para cobrir as despesas. A fragilidade das obras assistenciais também se atrelava a inexistência de funcionários devidamente habilitados. A Igreja sugeriu que o governo concedesse subvenções a associações particulares, dedicadas ao amparo social. Consequentemente, persistia o receio de “num mês ou dois, voltarem os pedintes a estender a mão à caridade pública. Não tenham ilusões”.¹⁹⁸

A caça aos mendigos em Fortaleza estendia-se aos diferentes espaços onde se supunha haver meios de resistência. E qualquer notícia ligada ao tema agitava o debate, favorecendo interpretações bastante desconexas. Lamentava-se, por exemplo, uma decisão do Tribunal Eleitoral, baseado na Constituição Federal, permitindo que qualquer mendigo, sabendo ler ou escrever, pudesse participar de eleições. É verdade que lhes seria permitido votar ou serem votados, entretanto, se fosse efetuado um levantamento dos possíveis beneficiados, provavelmente o percentual seria pouco expressivo

197 Fortaleza, o *Povo*, 27 fev. 1948, p. 8.

198 Fortaleza, o *Nordeste*, 2 mar. 1948, p. 3.

como força representativa dos menos favorecidos. Todavia, a imprensa não via a situação sob esse prisma. Mendigo na qualidade de eleitor representava uma ameaça à desejada ordem social. Apontava-se o perigo do reconhecimento oficial da profissão de mendigo e o receio maior se divisava numa possível organização de um sindicato de “profissionais de mendicância”, com o apoio do Ministério do Trabalho. Desse modo, o pesadelo caía num irônico exagero: “um mendigo numa prefeitura deve ser mesmo a coisa mais interessante de toda a história da democracia. O homenzinho entrará na função todo sujo, rasgado, desfigurado. E, meses depois, estará gozando de automóvel oficial, e até com dinheiro nos bancos... A classe vai tirar o pé da lama”.¹⁹⁹

A iniciativa repressiva da Polícia fortalecia os defensores de uma luta permanente, estabelecia como princípio básico à normalização da vida urbana o bom funcionamento do Asilo de Mendicidade. Entretanto, reconhecia-se a escassez de verbas para combater os pedintes e os apelos dirigiam-se às instituições de caridade. Pensava-se inclusive na criação de um serviço especial para dirigir o movimento, que ficaria subordinado à Secretaria de Polícia. Se o “burocratismo” fosse atendido provavelmente poucos seriam os resultados positivos advindos do imediatismo político.²⁰⁰

O reconhecimento da gravidade do impacto provocado pela mendicância suscitara diversos pronunciamentos na Câmara Municipal, onde se protestava contra a miséria do povo que “sem trabalho, sem alimentação, cai de inanição nas calçadas do próprio Palácio da Luz”. Apelava-se ao governador e ao prefeito, mas sugestões concretas não se incluíam nos debates.²⁰¹

A escolha da Hospedaria Getúlio Vargas como abrigo à pobreza chocava-se com a precária situação da sua vida e manutenção. Em 1949, diversas famílias passaram dificuldades ali, pois a comida distribuída não

199 Fortaleza, o *Nordeste*, 14 mai. 1948, p. 3.

200 Cf. Fortaleza, o *Unitário*, 20 fev. 1949, p. 10. Na CMF, o Vereador José Júlio apresentara um projeto de lei, nº 130, relativo a um auxílio de Cr\$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros), destinado ao Asilo de Mendicidade de Fortaleza. Cf. Ata da centésima nonagésima sétima sessão ordinária da CMF, em 17 set. 1948, p. 1.

201 Ata da trigésima sétima sessão ordinária da CMF, em 7 abr. 1949, p. 1. Em outra sessão criticava-se a precária assistência à pobreza na Hospedaria Getúlio Vargas, onde prevaleciam a miséria e o desconforto. DIGNOU-se uma comissão de vereadores para visitar aquele abrigo. Cf. ata da tricentésima sexagésima sétima sessão ordinária da CMF, em 20 mai. 1949, p. 2.

correspondia ao número de pessoas atendidas²⁰². Contudo, a iniciativa estatal de combater a mendicância continuava a vigorar, mantendo-se presa ao imediatismo desejado. O “Asilo de Mendicidade” e a “Santa Casa de Misericórdia” aguardavam apoio de setores administrativos do Estado para sanar o dilema dos indigentes. O plano assistencial acertara os detalhes previstos. A partir de 21 de julho daquele ano, equipes treinadas percorreram a cidade na tarefa de recolher os mendigos, para encaminhá-los ao Asilo de Mendicidade, onde localizava o posto central de saúde, designado para seleção dos recolhidos nas ruas. Também se prometia assistência domiciliar aos que cultivavam “o vício da mendicância” e dispunham de família para apoiá-los. Apelava-se à indústria e ao comércio para auxiliar na assistência desejada. Contudo, a campanha contra a mendicância associava as medidas assistenciais às de caráter polícia, que visavam a afastar os “falsos mendigos”. Os pedintes classificados como verdadeiros deveriam ser portadores de defeitos físicos e impossibilitados de trabalhar. Os outros representavam os malandros e espertos a explorar a caridade pública. Feita a classificação, as medidas seriam divididas em preliminares e definitivas. As primeiras envolviam o encaminhamento dos recolhidos ao Posto Central, localizado no Albergue Noturno, supervisionado pela Secretaria de Polícia e Segurança Pública. O cadastramento dos mendigos, após o exame médico, de acordo com os fichários individuais organizados, relativos ao registro e inspeção médica, constituía a medida complementar. A Santa Casa receberia os doentes e o Asilo de Mendicidade os escolhidos pela Secretaria de Polícia, geralmente os portadores de lesões corporais ou defeitos físicos. Quanto aos demais, poderiam ser reeducados e encaminhados às atividades de trabalho. A repressão reservada aos mendigos duvidosos espalhava-se em diferentes pontos da cidade. As medidas decisivas da campanha envolviam diversos órgãos, como a Secretaria de Polícia e Segurança Pública, o Secretário do Governo, o Presidente do Asilo de Mendicidade e o Mordomo da Santa Casa de Misericórdia.²⁰³

A campanha efetivamente teve início em 21 de julho de 1949, quando a equipe de recolhimento, devidamente treinada, começou a recolher os pe-

202 Fortaleza, o *Nordeste*, 25 mai. 1949, p. 8.

203 Fortaleza, o *Povo*, 19 jul. 1949, p. 1.

dintes no centro. As crianças, de até 12 anos e as de idade superior a essa faixa, deveriam ser recolhidas ao Instituto de Menores, em Santo Antonio do Pitaguari, popularmente conhecido como “Santo Antonio do Buraco”²⁰⁴. Após dois dias do início dos trabalhos foi encaminhada ao interior a primeira leva de “falsos mendigos”, considerados um “peso morto da sociedade”: “trata-se de pessoas selecionadas dentre os elementos que viviam a perambular pelas ruas de Fortaleza, sem profissão definida e, na sua maioria, sem qualquer ocupação remunerada”. Um trem da Rede de Viação Cearense levaria os degredados para os campos agrícolas de Santanópolis, Crato e Iguaçu, onde se reclamava a falta de braços às atividades do setor. Instalou-se um Serviço de Investigação e Sindicância Domiciliar, certamente reservado aos que tiveram a infelicidade de nascerem na pobreza. As famílias dispersas, que viviam em extremas condições de miséria eram recolhidas ao Asilo de Mendicidade, “onde seriam medicadas e alimentadas convenientemente, até que sejam recuperadas todas as suas energias físicas depauperadas”. Após a recuperação almejada retornariam ao interior do Estado.²⁰⁵

Para os defensores das medidas governamentais tomadas, o aspecto da cidade mudara, pois dissolvera-se o “ênxame de pedintes, verdadeiros ou simulados, que estendiam a mão ao transeunte, e até, às vezes, em súplicas berrantes, que ofendiam o amor-próprio do nosso povo”. A pobreza sempre incomodara a paz urbana, pois se tratava de algo perigoso que deveria ser abordado com reservas, de modo semelhante aos temas que envolviam o sexo e faziam enrubescer os recatados e privilegiados da cidade. A chamada “verdadeira filantropia” ficava reservada aos mais carentes. E mesmo com todas as enigmáticas classificações efetuadas, a repressão à mendicância não representava para os seus organizadores o desprezo aos pobres.²⁰⁶

Pelas normas estabelecidas, os outrora pedintes deveriam encontrar-se em situação melhor nas atividades agrárias do interior. Todavia, a deficiente produção, sem recursos técnicos e investimentos desejados, além da escassez de chuvas mantinha a letargia da produtividade agrária, sempre a expul-

204 Fortaleza, o *Povo*, 21 jul. 1949, p. 1.

205 Fortaleza, o *Povo*, 22 jul. 1949, p. 1.

206 A cidade superpovoada de mendigos seria redimida “pela campanha de saneamento nas ruas da capital”. Fortaleza, o *Povo*, 23 jul. 1949, p. 3 e o *Nordeste*, 26 jul. 1949, p. 3.

sar do solo os trabalhadores que não encontrassem o emprego buscado na região interiorana. Apenas resistiam à perseguição contínua os vendedores ambulantes, que insistiam em sobreviver da venda de bugigangas em diferentes pontos do centro de Fortaleza.²⁰⁷

Um mês após o início da perseguição aos pedintes, o Serviço de Assistência Social do Estado anunciava 273 indigentes fichados, sendo 161 homens e 112 mulheres. Havia 31 menores entre os recolhidos, sendo 12 encaminhados ao Instituto “Carneiro de Mendonça” e os demais devolvidos às suas famílias. (Quadro 16)

Quadro 16: Resultado da campanha de repressão
à mendicância em Fortaleza: 1949

PROVIDÊNCIAS ADOTADAS		CASOS REGISTRADOS	
Casos em sindicância	30	Tuberculose	08
Famílias recebendo assistência	75	Cegueira	12
Indigentes internados no Asilo de Mendicidade	36	Aleijões	10
Indigentes recolhidos à Santa	10	Paralíticos	04
Casa de Misericórdia	96	Débeis Mentais	04
Indigentes encaminhados para		Reumáticos	04
serviços do interior	12	Outros Casos	12
Indigente admitidos em serviços na capital	12	úlceras	03
Menores e indigentes internados no		Dermatose	03
Instituto Carneiro de Mendonça	02		
Indigentes entregues à Polícia para correção			
TOTAL:	273		63

FONTE: Fortaleza, *O Povo*, 16 ago. 1949, p. 2.

Dos 273 indigentes, 35 tinham idade superior a 70 anos, 9 mais de 80 e 62 menos de 60 anos. A média de recolhimento, por dia, variava de 21 a 49. Após três dias de campanha nenhum mendigo foi mais recolhido e, posteriormente, os que passaram a ser apanhados tinha chegado do interior após o início da repressão.²⁰⁸

O serviço de combate à pobreza recebeu elogios dos mais diferentes se-

207 Fortaleza, o *Povo*, 5 ago. 1948, p. 3.

208 Fortaleza, o *Povo*, 16 ago. 1949, p. 2. Em outubro de 1949, 550 pessoas haviam sido registradas pelos agentes da Campanha, sendo muitos deles enviados para o interior do Estado. Fortaleza, o *Povo*, 20 out. 1949, p. 8.

tores. A própria Câmara Municipal, através de pronunciamento do vereador Edval Távora reconhecia a “relevância social” dos trabalhos desenvolvidos, pois constituía um recurso de amenizar a “miséria social” e combater a falsa mendicância.²⁰⁹

Apesar da perseguição aos mendigos, a Praça do Ferreira continuaria a atrair desocupados, só que de origem mais favorecida, amantes dos bons papos e gracejos. Para os mais ordeiros, “a malandragem devia ser coibida como um crime nesta hora de miséria. Ela é a autora, não apenas de depredações de ônibus, mas, e sobretudo, de ‘quebra-quebra’ moral de nossa geração, apática e improdutiva como nenhuma outra”²¹⁰. Tal depoimento nos faz recordar a visão dos viajantes do século XIX, que confundiam falta de atividades produtivas com ociosidade voluntária e lassidão permanente.

O temor contínuo do falso mendigo e a decisão de afastá-lo da paisagem urbana solidificaram-se em Fortaleza. A localização do “Albergue Noturno” nas proximidades da Praça do Ferreira, na travessa do Pajeú, incomodava os residentes nas imediações. As famílias reclamavam do barulho noturno e de palavões nas portas daquele abrigo. Ali dormiam pessoas com doenças consideradas perigosas ou portadoras de defeitos físicos, que não possuíam noções de higiene. A saída sugerida seria instalar em suas dependências, ou nas proximidades, os agentes de repressão à mendicância, para afastar os malfeitores ou prostitutas que buscavam acomodação. É verdade que a assistência social dispensada pouco representava, devido ao restrito número de funcionários disponíveis, em geral pouco qualificados para se dedicar a obras assistenciais.²¹¹

O recolhimento de mendigos aos estabelecimentos de caridade pouco representou no campo assistencial. Findo o mandato do Governador Faustino de Albuquerque, a iniciativa passara a constituir obra de administração anterior, a ser esquecida. E o aumento dos indigentes voltou a se manifestar de forma acentuada, levando à Praça do Ferreira e às ruas comerciais, onde se aglomeravam “esquecidos filhos da miséria, que cobrem de mazela os re-

209 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quingentésima décima quarta sessão ordinária, em 6 dez. 1949, p. 1 e 2.

210 Fortaleza, o *Povo*, 5 jun. 1950, p. 3.

211 Fortaleza, o *Povo*, 14 fev. 1951, p. 3.

cantos alegres da cidade”²¹². Na realidade, os pedintes haviam desaparecidos temporariamente. Os “detidos e fichados” voltaram à disputa dos locais mais concorridos, enfrentando os novos pedintes. O admirável plano de ação social se esvaía no tempo e a continuidade da mendicância falara mais alto.

O Abrigo Central, na Praça do Ferreira, local das diversas lanchonetes e dos cafés, procurados pelos que se deslocavam ao centro, também atraía os pedintes, em geral paralíticos e pessoas idosas. O governo, antes louvado pelo plano assistencial repressor, passara ao papel de omissor. E o que chamava atenção dos observadores mais atentos era que só “os pobres suportavam os pobres, os ricos desdenham os pobres”. Tal depoimento resultava da situação vivenciada por um mendigo aleijado, a quem só as pessoas mais simples, como os “empregados das lojas”, deixavam alguns centavos de auxílio.²¹³ Fortaleza aumentava sua população com os chamados “profissionais da esmola”. Os mendigos teimavam em não desaparecer, embora a severa assistência de órgãos governamentais estivesse em declínio. Uma das poucas obras assistenciais concentrava-se num programa radiofônico, organizado pelo Padre Antônio Silveira Paixão, intitulado a “Hora do Pobre”, levado ao ar diariamente pela Rádio Iracema e através deles, procurava-se colher donativos e distribuí-los entre os mais necessitados.²¹⁴

Talvez pressionado pelas críticas diárias apresentadas na imprensa, o novo Secretário de Polícia, em 1951, resolveu proibir a falsa mendicância na área central de Fortaleza, ordenando a prisão dos suspeitos. O deputado Mariano Martins tentava ressuscitar a obra assistencial, através de um projeto, sugerindo ao governo a criação de uma colônia de mendigos. O surto de mendicância tivera na seca de 1951 estímulo poderoso para ampliar o número de pedintes, principalmente com o abandono dos campos pelos pequenos proprietários prejudicados e sobretudo pelos que não dispunham de propriedades.²¹⁵

Com a decisão governamental de apoiar a perseguição aos mendigos

212 Fortaleza, o *Povo*, 2 abr. 1951, p. 3.

213 Fortaleza, o *Povo*, 30 abr. 1951, p. 3.

214 Fortaleza, o *Povo*, 18 mai. 1951, p. 3.

215 Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 19 out. 1951, p. 5 e o *Democrata*, 24 dez. 1951, p. 4. Em janeiro de 1953 foi sancionada pelo Governo do Estado a lei que criava um órgão voltado ao amparo da pobreza, “Cidade de Ozanam”. Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 20 jan. 1953, p. 3.

reiniciara-se a limpeza das ruas mais movimentadas e a saída para os pedintes consistia em recorrer às residências mais afastadas dos locais centrais da cidade. Como a eliminação dos pedintes jamais seria absoluta, passou a ocorrer a disputa de “pontos” entre os pedintes, o que levava os mais exagerados a elevar a mendicância às “honras de organização técnica ou burocrática, uma instituição séria”. É possível que os próprios deficientes pudessem produzir algo a ser comercializado, se dispusessem de uma orientação técnica e de apoio financeiro. Até os menores, na ânsia de sobrevivência, iniciaram uma atividade de ganha-pão, que futuramente se ampliaria em diferentes espaços, através da guarda dos automóveis nas proximidades dos cinemas, apelidada de “botar sentido” nos carros. Surgia uma nova saída para angariar gorjetas.²¹⁶

A Câmara Municipal, através do pronunciamento do vereador Luciano Magalhães, pressionava a prefeitura e o Estado para dar uma real assistência aos mendigos. A solução consistiria num plano envolvendo o Governo Federal, o Estadual e o Municipal, não se definindo, entretanto, as etapas e medidas concretas a serem efetuadas.²¹⁷

O louvado serviço de proibição ao trânsito só vigorava, em sua segunda etapa, até princípios de 1951, quando o Departamento Estadual de Saúde, a Secretaria de Polícia, e Asilo de Mendicidade e a Santa Casa mais uma vez se envolveram na tarefa de retirar os pedintes do centro. Por isso, além dos deficientes físicos ou velhos, surgiam os tocadores de rabeca, de pandeiro, cantadores, as mulheres que fumavam cachimbo e amamentavam os filhos, “cuspindo as soleiras das lojas de moda”, que faziam parte do cotidiano. Os carros de rodas de madeira, conduzindo deficientes, eram empurrados pelas calçadas da Rua Guilherme Rocha, entre a Major Facundo e a Senador Pompeu. Temia-se, como sempre, “a esperteza dos que esmolavam” e que devia ser repelida. Até as crianças de braço eram taxadas de chamariz, o que em parte correspondia à verdade²¹⁸. Defronte ao “Excelsior”, conhecido como o

216 Fortaleza, o *Povo*, 18 dez. 1951, p. 3 e 7 jan. 1952, p. 3.

217 Fortaleza Câmara Municipal. Ata da décima quinta sessão do primeiro período legislativo, em 18 mar. 1952, p. 51. A bancada da UDN sugeriu ao prefeito a elaboração de um projeto, que envolvesse entidades públicas, religiosas e comerciais e o Secretário de Saúde prometia levar adiante a ideia. Cf. Fortaleza, o *Povo*, 26 abr. 1952, p. 3.

218 Fortaleza, o *Povo*, 7 abr. 1952, p. 3.

“Hotel dos Viajantes”, “de dia e de noite as calçadas estão cheias de pedintes espichados no chão, ostentando andrajos e mazelas corporais”. Em frente à “Casa Parente”, uma das principais lojas da cidade, dormiam retirantes devido à falta de abrigo. Nas proximidades da “Livreria Edésio” garotos cantavam em busca de donativos. As vitrinas da Praça do Ferreira contrastavam com a exposição da miséria, pois na parte externa aglomeravam-se os pedintes: “aleijados em seus troles de pau tosco, cegos com rabecas roufenhas acompanhando cantigas de esmolar, criancinhas nuas... lagarteando pelo chão cuspidado e cheio de pontas de cigarro, causam, de fato, muita piedade”²¹⁹.

Em maio de 1952 reiniciara-se movimento em prol dos mendigos, contando com o apoio do Serviço Contra a Mendicância, do Estado, da Prefeitura de Fortaleza, da Federação do Comércio e da Indústria do Ceará (FACIC) e da Arquidiocese. Pelo plano elaborado pelo Secretário Municipal de Saúde, Dr. Silvio Ideburgue Leal, o recolhimento de mendigos passou a ser efetuado nas ruas centrais. O Asilo de Mendicidade voltara a acolher os pedintes. A caça aos falsos mendigos reacendera-se. Com a ajuda da Guarda Civil, a prefeitura passou a encaminhar alguns mendigos a suas casas. Em um só dia foram recolhidos 10 mendigos e a capacidade de internamento dos que não tinham auxílio só chegava a 50 vagas²²⁰. Constatava-se que a nova tentativa lembrava a experiência anterior, que fracassara, mesmo estando a cargo do Estado e, na segunda vez, a missão ficara em mãos do município sempre mais carente de verbas.

Com o inverno irregular de 1952, a fome aumentava no interior impulsionando a migração para Fortaleza. A invasão de flagelados, principalmente vindos do sertão, não encontrava uma resposta concreta do governo e a repressão aos desassistidos continuava como medida plausível para limpar o centro da cidade. O antigo Albergue Noturno fora transformado em Centro de Bordados e Costuras e inúmeras pessoas permaneciam dormindo ao relento. Contudo, continuavam existindo as entidades de assistência social, mantidas através de contribuições populares. O combate em mão de Polícia difundia-se com alarde e gradativamente se restringia. Até aos domingos, a

219 Fortaleza, o *Povo*, 18 abr. 1952, p. 3.

220 Fortaleza, o *Povo*, 12 mai. 1952, p. 8.

rua Guilherme Rocha, entre as Praças do Ferreira e José Alencar, exibiam os seus pedintes.²²¹

A Hospedaria Getúlio Vargas não fora desativada, mas reservava-se ao abrigo dos flagelados. Entretanto, associava-se ao grau de pobreza elevado, pois quanto mais pessoas abrigava, maior se tornava o número de pedintes nas ruas. Gradativamente, para espanto dos civilizados, “uma série infundável de tipos esquisitos interrompe o trânsito de pedestres” Eram os miseráveis e as mulheres levando crianças “escanchadas nos quadris”.²²²

A futura sede do Clube “Iracema”, em construção, fora transformada em abrigo improvisado de retirantes, onde o “bailado das redes” suavizada o cansaço dos famintos.²²³

A visão mais crítica da campanha anti-mendicância partiu do jornal *O Democrata*, que percebeu a opacidade das opiniões dos líderes do movimento. Apesar do Asilo de Mendicância se colocar à disposição dos necessitados só tinha capacidade de alojar uns 30 mendigos. O jornalista João Jacques reconhecia que a maioria deles tinha capacidade para trabalhar. O Padre Paixão, organizador da “Hora do Pobre”, defendia a fixação do homem do campo, sem reconhecer os entraves que o tornavam difícil. Na realidade, muitos teriam de ser banidos das ruas com o apoio da Polícia, pois o termo significava algo semelhante a desocupado e preguiçoso²²⁴. Entretanto, a proibição à mendicância e o combate à vadiagem não partiam exclusivamente de uma decisão policial. Tais preceitos estavam configurados na própria Constituição Brasileira, na parte relativa à ordem social.²²⁵

As medidas de repressão à pobreza, dada a própria carência de recursos técnicos, apresentavam resultados duvidosos. O Secretário de Polícia, An-

221 Fortaleza, o *Povo*, 9 jun. 1953, p. 3 e 30 jun. 1953, p. 1.

222 Fortaleza, o *Povo*, 16 jan. 1954, p. 3.

223 Fortaleza, o *Povo*, 20 jul. 1954, p. 3. A CMF recebera um Memorial do Presidente da Associação de Assistência aos Moradores Abandonados, pedindo ajuda financeira para conclusão de sua sede própria. Também havia um projeto de lei relativo à liberação de um auxílio de Cr\$ 20.000,00 (vinte mil cruzeiros) para a Sociedade de Proteção à Pobreza Envergonhada. - Cf. Fortaleza Câmara Municipal. Ata da quadragésima oitava sessão ordinária do primeiro período legislativo, em 7 mai. 1954, p. 2 e Lei Municipal nº 81 de 24 jun. 1954.

224 Fortaleza, o *Democrata*, 20 jun. 1954, p. 8.

225 Fortaleza, o *Povo*, 3 set. 1954, p. 3.

tonio Câmara, fundara uma associação dispondo de uma sede próxima ao Quartel do Corpo de Bombeiros. Havia uma sala para a direção e abrigo provisório para crianças e adultos. O Asilo de Mendicidade continuava a acomodar os inválidos. O Serviço de Repressão à Mendicância contava com o apoio de um corpo médico e de assistentes sociais para tender os desfavorecidos ou “à pobreza envergonhada” e perseguida nas ruas. Calculava-se em 2.000 os pedintes que circulavam no centro e mesmo nas adjacências da cidade. Reiniciada a repressão, o entusiasmo não se afigurava o mesmo da primeira experiência, porque se reconhecia o êxito apenas aparente das medidas levadas a efeito. Além da vadiagem, percebiam-se a miséria e o analfabetismo de grande parte do povo. O atraso econômico incrustado na própria ação do Estado continuaria a produzir mais pedintes e marginais. Na segunda campanha conta a mendicância ainda se considerava “que a maioria dos pedintes não passa de marreteiros inteligentes fantasiados de mendigos”.²²⁶

O exagero nas medidas tomadas expressava-se na atitude do policial João Penaforte, que recolhera 10 mendigos em Fortaleza, entre eles uma senhora de 60 anos, e os levava para as matas do Siqueira, onde passaram a noite sem nenhuma assistência.²²⁷

Como paliativo foi organizada na cidade a “Campanha do Asilo”, através da qual rapazes e moças recolhiam donativos destinados à pobreza. O movimento foi dividido em oito grupos, cada um contando oito pessoas. Alimentos, medicamentos, roupas e calçados foram recolhidos.²²⁸

A Secretaria de Polícia tentou estabelecer a cobrança de uma taxa sobre os ingressos de cinema, para apoiar o combate aos mendigos. A ideia não teve apoio, uma vez que a prefeitura já cobrava 10% para aquele fim. Mesmo

226 Fortaleza, o *Povo*, 27 out. 1954, p. 3 e 9 nov. 1954, p. 3. O total de despesas previstas do Asilo chegavam a Cr\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil cruzeiros) ante uma receita de Cr\$ 600.000,00 (seiscentos mil cruzeiros). Ajuda da Secretaria de Segurança Pública: Cr\$ 144.000,00 (cento e quarenta e quatro mil cruzeiros); subvenção municipal: Cr\$ 30.000,00 (trinta mil cruzeiros); imposto de caridade: Cr\$ 28.000,00 (vinte e oito mil cruzeiros) subvenção federal: Cr\$ 60.000,00 (sessenta mil cruzeiros); auxílio de sociedades filantrópicas: Cr\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil cruzeiros), e outras rendas: Cr\$ 55.000,00 (cinquenta e cinco mil cruzeiros). Cf. Fortaleza, o *Democrata*, 11 nov. 1954, p. 3.

227 Fortaleza, o *Povo*, 6 dez. 1954, p. 2.

228 Fortaleza, o *Povo*, 11 dez. 1954, p. 8.

o Asilo de Mendicância anunciando o recolhimento de 30 necessitados, este índice significava muito pouco em relação ao total dos mendicantes. Até o jornal *O Nordeste* desconfiava da Campanha, porquanto mesmo seguindo-se os critérios orientadores da repressão, pois “a coisa não dura um mês”.²²⁹

Logo confirmou a previsão do *Nordeste*. Mesmo com a presença governamental ressurgindo, os pedintes persistiam, tendo como “protagonistas os mulambudos, os sem roupa, os doentes ambulantes, os espertalhões caracterizados de famintos”. Os pedintes, às vezes taxados de “sujos e agressivos”, faziam ponto nos cafés do Abrigo Central, próximo aos guichês, à espera de troco, que poderia ser transformado em esmola. A insistência, muitas vezes tácita, dos mendigos é o que os levava a serem classificados como importunos. Criticava-se a polícia e a prefeitura, mas sempre faltava dinheiro para fortalecer a desejada reação à mendicância. Mesmo com o aparato montado, onde se encontravam assistentes sociais, médicos, a Santa Casa e o Asilo de Mendicidade, os resultados práticos rareavam.²³⁰

Como resultado da obra novamente incompleta o exército dos maltrapilhos, chegados e famintos continuavam à espera da caridade pública. Apesar do retrocesso novas tentativas continuariam a despontar. O Coronel Murilo Borges, Secretário de Segurança Pública, prometia diminuir o número dos que sempre incomodavam o visual urbano. Todavia, não prometia extinguir o dilema, reconhecendo ser um problema mais de cunho econômico-social do que policial, prometendo uma “ação discreta e humanitária, sem criar ambiente de terror”. O novo programa estabelecia uma apreensão diária de aproximadamente cinco pedintes, a serem remetidos ao Abrigo Menezes Pimentel. Após um asseio corporal e um corte de cabelo, passariam por uma distribuição de roupas e receberiam cuidados médicos de urgência. Após o devido fichamento e interrogatório, dessa feita a cargo de assistentes sociais, teriam garantidos alimentação e abrigo de 3 a 5 dias, enquanto seria feita uma checagem de seus depoimentos junto à família ou conhecidos. O destino final seria a hospitalização para os doentes, internamento em asilos ou casas de caridade e transporte de volta aos seus municípios de origem. Auxílios domiciliares e busca de oportunidades de trabalho, além da vigi-

229 Fortaleza, o *Nordeste*, 5 jan. 1955, p. 1 e 3; 26 jan. 1955, p. 1 e 30 mar. 1955, p. 3.

230 Fortaleza, o *Povo*, 8 jul. 1955, p. 3 e 9 jul. 1955, p. 3.

lância policial nas casas completavam o empreendimento de cunho assistencial. Além da prefeitura, a Secretaria de Polícia e o Serviço Social do Palácio do Governo participariam do movimento, com orientação e recursos. Um automóvel da Polícia ficaria diariamente, das 8 às 10 horas, à disposição da campanha. Pelo menos, além do recolhimento, prometia-se buscar a chance de trabalho para eles no setor privado, em repartições públicas e residências.²³¹

Apesar de uma visão ou intenção mais humanitária, a base da questão ainda permanecia inalterável: a garantia de verbas a fim de que se pudesse manter organizado o trabalho com uma análise social mais realista. A confiança excessiva no apoio popular fazia crer numa provável omissão dos dirigentes do plano. As doações por si só não garantiam o montante desejado, mas apenas serviriam de auxílio complementar.²³²

De qualquer modo o caráter repressor não devia ter ficado ausente da nova iniciativa do poder municipal. O próprio Secretário de Polícia agradecera à Câmara Municipal de Fortaleza o apoio dado na luta contra os falsos mendigos²³³. Mesmo reconhecendo a fragilidade dos resultados, a euforia associava-se ao decréscimo do índice de pedintes nas ruas, os “pseudo-mendigos” que, na verdade, se viam retraídos, embora não pudessem ser eliminados em definitivo. Apesar do desejo de auxiliar os enfermos e os atingidos pelas secas, persistia o intuito de perseguir os “preguiçosos e indolentes”.²³⁴

No Recife, pelos dados apresentados pelo General Cordeiro, em 1956, 250 representavam a estimativa aproximada dos que viviam de pequenos furtos e biscates, além de 150 menores, chamados de “pequenos vagabundos”. Prometia-se o conserto de um casarão para alojar os mendigos que seriam apanhados pela repressão. Limpar o Recife da “mendicância mentirosa” e afastar a “meninada vagabunda” traria a sonhada tranquilidade urbana. A classificação de terceira cidade do país não se distanciava de uma elevada

231 Fortaleza, o *Povo*, 11 jul. 1955, p. 3 e 18 out. 1955, p. 1.

232 Fortaleza, o *Povo*, 22 out. 1955, p. 3.

233 Cf. pronunciamento do vereador José Diogo na ata da septuagésima segunda sessão ordinária do segundo período legislativo da CMF, em 31 out. 1955, p. 1 e ofício do Secretário de Polícia e Segurança Pública à Câmara Municipal de Fortaleza in ata da octogésima terceira sessão ordinária do segundo período legislativo da CMF, em 16 nov. 1955, p. 1.

234 Fortaleza, o *Povo*, 3 dez. 1955, p. 3.

pobreza, envolta em subcondições de existência, onde a marginalidade e a invalidez caminham juntas. O índice de 135,5 por mil habitantes em cerca de 5.000 exames realizados acusavam o percentual de 34% de portadores de sífilis e um elevado número referente à mortalidade infantil.²³⁵

Em termos práticos também no Recife poucos resultados podiam ser divisados nas campanhas saneadoras, de restrito efeito social. As reuniões e os noticiários envolvendo o assunto superavam os resultados concretos. “Malandragem e gatunagem”, para os atendidos, faziam do Recife a “capital de mendigos”. A pobreza do Recife sempre pesara nos cálculos referentes aos indesejados marginais e pedintes, refletindo não apenas uma pobreza exclusiva do Estado de Pernambuco, mas envolvendo-se no processo migratório do próprio Nordeste. O Gen. Cordeiro alimentava a esperança de que o CODENO pudesse minorar a situação, sugerindo a expulsão dos pobres em busca do interior, principalmente para a área banhada pelo São Francisco²³⁶. Calculava-se que dos possíveis 15.000 ladrões que perturbavam a cidade, 80% eram menores. A fragilidade e as contradições dos órgãos de prevenção e repressão aos marginais agravava-se.²³⁷

No Recife 12.000 tuberculosos disputavam as vagas em apenas dois hospitais, o do Sancho e o Osvaldo Cruz, que só ofereciam 700 leitos. Os chamados dispensários, localizados nos bairros, permaneciam incapazes de atender todos os necessitados, em razão da falta de leitos em número suficiente.²³⁸

Na homenagem prestada pela Câmara Municipal do Recife a Juscelino Kubitschek, em 1960, quando lhe foi entregue o título de “Cidadão Recifense”, o discurso do vereador Carlos José Duarte testemunhava o reconhecimento da persistente miséria que sempre dominara em diferentes espaços da capital: “foram os recifenses, nascidos ou não sob este céu de colorido tão intenso a contrastar a sua beleza com a mancha negra de fome que domina

235 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 set. 1956, p. 4 e 5 out 1956, p. 4.

236 Recife, *Diário de Pernambuco*, 9 abr. 1957, p. 4 e 26 abr. 1959, p. 4. A taxa de alfabetização do Recife somava 60,66%, mas 400.000 eram os marginais, segundo o Gen. Cordeiro, dependentes de “biscates”, jogo de bicho e pequenos furtos; 150.000 crianças vagabundavam pelas ruas e 2.000 ladrões se alojavam em alguns dos 100.000 mocambos.

237 Recife, *Diário de Pernambuco*, 7 jun. 1959, p. 4.

238 Recife, *Diário de Pernambuco*, 30 ago. 1959, p. 3.

os nossos morros, córregos e alagados, que escreveram o verdadeiro endereço do Brasil... É... a ajuda cada vez mais ao povo nobre recifense na sua luta sem quartel contra o pauperismo, o analfabetismo e o verdadeiro estado de degradação econômica a que chegou esta cidade, como capital de fato o é da região nordestina e nesta condição, a metrópole, a catalizadora, a de polarizadora, da miséria da região”.²³⁹

Em Fortaleza a campanha contra a mendicância não mais se restringia a zona central, estendendo-se aos subúrbios. Em princípios de 1956, tinham sido recolhidos 130 mendigos. As rondas diárias da polícia percorriam as entradas dos hotéis e cinemas, se costumavam localizar os pedintes. Desde dezembro do ano anterior a campanha fora ativada. Pelo plano do Secretário de Polícia, Cel. Murilo Borges, pelo menos cinco pedintes deviam ser recolhidos por dia, a fim de serem encaminhados ao Albergue “Menezes Pimentel”. A intenção de devolver parte deles ao interior ou aos Estados de origem permanecia de pé. Os familiares tinham de assumir o compromisso de mantê-los longe da mendicância, não se sabe através de que recursos. A decisão de estender o movimento de “cata” dos pedintes aos diversos bairros parecia promissor.²⁴⁰

A “peste branca”, como se tornara conhecida a tuberculose, registrou 678 casos só em 1955. O total de cadastros que tinham sido vítimas de doença somava 2.559. Enquanto em 1954 tinham sido descobertos 306 novos casos, no ano seguinte elevava-se. A má alimentação e as poucas vagas disponíveis nos hospitais tornavam a situação mais aflitiva.²⁴¹

Alguns trechos centrais foram interditados aos mendigos, compreendendo da rua Conde d’Eu a 24 de maio e da Duque de Caxias ao Passeio Público, “com o objetivo de esconder a miséria que parte dos nossos subúrbios e vem mostrar-se no centro da cidade”. Muitos mendigos se recusavam a expressar suas opiniões, com receio da reação por parte dos funcionários, que também reconheciam a precariedade de verbas disponíveis. A campanha mantinha-se fiel a sua denominação: repressão maior do que a assistência

239 Recife Câmara Municipal. Ata da sessão solene da CMR, em 17 set. 1960 in Atas das sessões extraordinárias, 13 set. a 17 set. 1960, p. 3 e 6.

240 Fortaleza, o *Correio do Ceará*, 27 jan. 1956, p. 6.

241 Fortaleza, o *Democrata*, 22 mar. 1956, p. 6.

que devia ser prestada. A boa vontade das assistentes sociais, na tentativa de conseguir empregos aos carentes não tinha acolhida num mercado de trabalho exiguo. A maioria permaneceria no estado de miséria.²⁴²

Com a seca de 1958 diversos retirantes dirigiram-se ao Palácio da Luz, sede do governo, na tentativa de apoio oficial. O movimento agitou o centro da cidade, levando a Polícia a afastar os manifestantes. A explicação dada atribuía a participação dos “marreteiros”, que ameaçavam invadir o Mercado Central, mantido sob proteção da Polícia. Era possível a presença de algumas pessoas que não fossem retirantes, mas o peso maior da manifestação tinha a sua razão de ser nas famintas vítimas da seca. O governo enviou caminhões para recolher os que desejassem trabalhar na construção da estrada, que ligaria Messejana a Parangaba. Entretanto, apenas um caminhão foi ocupado.²⁴³

Da campanha de recolhimento de mendigos, também participaram as “pioneiras”, encarregadas da aplicação do plano de assistência aos pedintes. Aos atendidos prometia-se uma reabilitação profissional destinada aos que tivessem condições. Entretanto, o perigo de classificar tal assistência social fixava-se na ameaça, segunda a qual seriam submetidos a outras medidas, “sobretudo de ordem policial”.²⁴⁴

De forma incontestável, no bojo de todas as medidas voltadas ao amparo dos necessitados divisava-se o esforço dos que se dedicavam a uma obra voltada ao bem coletivo, sem apegar-se aos limites de uma recompensa social. No ideal dos que procuravam respeitar os seus semelhantes imbuía-se a mensagem religiosa ou mesmo humanitária que sempre se manteve viva nas relações sociais, apesar dos entraves preconceituosos, que restringiam a análise da questão da miséria. Todavia, o controle das medidas assistenciais prestadas concentrava-se nos interesses políticos que procuravam usufruir dividendo imediatos, muitas vezes de cunho eleitoral que embotavam a autenticidade e coerência dos projetos apresentados. Consequentemente, o caráter autoritário dos órgãos que prestavam serviços à comunidade carente

242 Fortaleza, o *Povo*, 9 ago. 1956, p. 4.

243 Fortaleza, o *Povo*, 24 mar. 1958, p. 1. Nesse ano, mais de 1.700 cearenses foram levados à Amazônia. A “operação flagelados” também remeteu diversas pessoas para Brasília. Cf. Fortaleza, o *Nordeste*, 1 dez. 1958, p. 1 e 6 fev. 1959, p. 1.

244 Fortaleza, o *Povo*, 9 mai. 1959, p. 1.

centralizava as decisões tomadas e levava os seus agentes a lançar mão de recursos arbitrários, sempre imbuídos do desejo de controle, bem transparente no papel desenvolvido pela Polícia na tentativa de eliminar os falsos mendigos. A espontaneidade do auxílio aos necessitados sufocava-se com o rolo compressor do autoritarismo, mesmo nas medidas consideradas populistas, além da persistência do asco tradicional dos melhor situados ante a miséria. Apesar de tudo, a análise das condições chocantes como era tratada a miséria não deve levar ao desespero, pois como lembra Habermas, “a melhor fórmula talvez seja ainda a de Benjamin: a esperança existe porque não podemos deixar de esperar. Pois é somente por causa do desesperado que a esperança nos foi concedida”²⁴⁵.

²⁴⁵ BENJAMIN, W. apud *Habermas: sociologia*, [Organizadora de coletânea B. Freitas e S. P. Rouanet] São Paulo: ótica, 1980, p. 67 (Grandes cientistas sociais; 15).

Conclusão

Conforme nos deparamos ao longo dos capítulos apresentados, pontos comuns e especificidades se entrecruzam ao longo do processo histórico analisado. Embora a ocupação do espaço nas duas capitais tenha representado situações diferenciadas, observa-se traço semelhante em ambas, quanto a localização litorânea. O Recife tinha um forte elemento propulsor, sendo o principal porto exportador da região Nordeste, enquanto Fortaleza se manteve como centro administrativo, e suas condições portuárias permaneceram inadequadas até meados deste século. Nela é visível o peso da ação governamental na estruturação dos sistemas administrativos, mesmo enfrentando condições naturais adversas. Apesar das diferenças marcantes, entre as duas capitais, um elo comum as aproximava: os contrastes sociais e um processo de urbanização marcado pelas desigualdades sociais e a insuficiência dos órgãos estatais e municipais ante os dilemas do subemprego, das condições sanitárias precárias e de uma assistência médica condigna.

Embora a princípio o local preferido para residência pelos mais favorecidos se situasse fora do espaço litorâneo, paulatinamente as elites optaram pela área beira-mar, favorecendo a expansão dos bairros privilegiados de Boa Viagem, no Recife, e da Aldeota, em Fortaleza. Entretanto, constata-se uma situação mais dinâmica no Recife. A instalação da infraestrutura requerida naquele bairro tornou-se eficiente graças à participação mais ativa dos moradores locais, que assumiram o encargo de colaborar nos gastos de instalação dos serviços requeridos. Quanto a Fortaleza, mesmo cabendo à burguesia a opção de valorizar o espaço da Aldeota, as melhorias urbanas ficaram a reboque dos interesses governamentais, não se constatando um envolvimento decisivo da burguesia na instalação da infraestrutura urbana do próprio bairro, cabendo ao Estado e ao Município o total a ser assumido.

No tocante aos espaços ocupados pelos pobres, em mocambos e em favelas, o crescimento da miséria tornava difícil estabelecer os limites de

ocupação dos menos favorecidos. Enquanto o Recife cresceu como principal polo urbano do Nordeste, a proliferação de bairros pobres deixava as autoridades atormentadas, mas incapazes de enfrentar de modo satisfatório o dilema. Em Fortaleza, em menor escala, o processo se desenvolveu de modo semelhante. Considerados “marginais”, os casebres e mocambos não puderam ser totalmente afastados dos locais de fixação dos ricos, pois pobreza e miséria, mesmo representando “manchas” a serem excluídas, persistiam na paisagem urbana.

Quanto ao quadro econômico, a falta de recursos permanecia em ambas as capitais. Mesmo com a permanência da burguesia açucareira no controle do Estado, em Pernambuco, também a burguesia têxtil se firmara com o apoio estatal, exigindo e determinando prioridades, conforme ocorria em Fortaleza com os exportadores do algodão. Apesar da liderança do Recife como centro comercial e industrial do Nordeste, a sua posição pouco significava na solução das necessidades regionais, o que se exemplificava na precariedade industrial de Fortaleza. Em relação ao salário mínimo, embora o baixo índice se mantivesse atrelado à carência de mão de obra especializada, constata-se que, quanto menor a posição auferida no setor econômico, como ocorria com Fortaleza, maior os meios de pressão dos detentores do poder. O desrespeito ao pagamento do valor estipulado do salário mínimo era mais perceptível em Fortaleza do que no Recife. A explicação mais patente da pouca eficácia do salário mínimo se fixava, embora de modo parcial, no crescente índice de subemprego, observado principalmente através dos vendedores ambulantes. E como prova da falta denexo entre o discurso das autoridades e a práxis, verificava-se que os ambulantes sempre combatidos se mantinham em atividade porque também eram manipulados por alguns comerciantes, os quais visavam escapar das taxas e tributos, embora tal fato não possa ser generalizado. Portanto, o camelô também podia simbolizar um aliado necessário às contradições do comércio. Em Fortaleza a situação se apresentava de modo mais acanhado, uma vez que quanto maior o comércio, como no caso do Recife, maior a necessidade de usufruir e explorar a ação do camelô.

Acerca da construção de casas populares, que deveriam substituir os mocambos, persistia o contraste entre o discurso e a prática política. Todavia, no Recife, a força da esquerda, expressa na ação do Prefeito Pelópidas

Silveira, propiciou uma atuação mais decisiva, embora incompleta, de tentar atender as reivindicações populares. Já em Fortaleza, apesar do apoio das esquerdas, o personalismo de algumas lideranças políticas frustrou ainda mais o plano inadequado de solucionar a questão das moradias, devido ao desvio de verbas para outras atividades administrativas. No tocante ao desenvolvimento das associações de bairros, também a situação do Recife manteve uma tônica mais significativa, em decorrência do compromisso assumido pela “Frente do Recife”, que agregava o PCB, PSB e PTB na eleição de Pelópidas da Silveira, enquanto em Fortaleza o personalismo de um Acrísio Moreira da Rocha falava mais forte. Mais vigoroso do que as lideranças reivindicativas era o poder de vigilância e controle dos elementos de direita, bastante representado no quadro político regional. A presença de flagelados das secas não pode ser excluída do Recife e de Fortaleza, mas o assistencialismo repressor teve um caráter mais forte nessa última, com a Hospedaria Getúlio Vargas e o embarque de flagelados retirantes para o Norte ou Sul. No Recife, embora a presença de flagelados pudesse ser encontrada, as condições de afluência e repressão eram menores, em virtude de a área atingida pelas secas ser menor. Contudo, as condições de tratamento e assistência dos flagelados permaneciam inadequadas e insuficientes em ambas as capitais.

Mesmo no nível dos melhores situados na sociedade, a inoperância do governo era flagrante, como na implantação dos serviços básicos requeridos pelas cidades em fase de crescimento desordenado. O serviço de transporte coletivo, caro e inadequado, com a implantação onerosa dos ônibus, pouco conseguiu superar o antigo atendimento dos bondes elétricos. A relação direta entre o preço das passagens e o do combustível afetava seriamente o orçamento familiar da maioria dos usuários dependentes de restritos salários. Apesar de algumas discordâncias, persistia um acordo tácito entre o governo e empresários, pois mesmo com as exigências apresentadas, a manutenção dos direitos dos proprietários de ônibus continuava garantida. Contudo, provavelmente devido à pressão popular, no Recife pelo menos se tentou responder às necessidades populares, embora de forma parcial, com a instalação de ônibus elétricos, foi acelerada pelo poder municipal. No caso da iluminação pública e do saneamento, além da carência de recursos financeiros, o elo comum entre as duas capitais centrava-se na ineficácia dos órgãos públicos, voltados ao atendimento das necessidades básicas. A iluminação

exígua e impotente, mantendo o aspecto provinciano dos serviços prestados, servia de embargo ao sonhado desejo de aprimorar o setor produtivo, que poderia propiciar a ampliação do mercado de trabalho, gerando novos empregos. No setor de energia elétrica ocorria o inverso de outros serviços. Os industriais ofereciam a contribuição de suas empresas ao governo no fornecimento de energia elétrica à óleo diesel, conforme ocorria em Fortaleza. O comércio tinha a sua grande barreira na deficiência dos portos. Enquanto o do Recife aguardava recursos para ser reaparelhado, retrocedendo, na escala portuária nacional, a construção do porto de Fortaleza se mantinha emperrada com a escassez de verbas e sobretudo com a inadequada aplicação do dinheiro, o que fazia elevar o quadro de despesas, retardando a conclusão dos trabalhos previstos. Portos deficientes ou inacabados significavam o encarecimento do transporte e prejudicavam o escoamento dos produtos regionais.

As atividades de lazer também estavam associadas com a consolidação e manutenção do poder estabelecido. Apesar da diversidade peculiar às duas capitais, havia uma situação semelhante em relação ao estabelecimento e à manutenção das condições de lazer. As atividades valorizadas prendiam-se aos interesses dos mais bem situados socialmente. O controle policial e a severa vigilância dos setores eclesiásticos sempre se voltavam contra o desrespeito à moral, porém o peso das medidas variava de acordo com a situação social dos infratores. Assim, nas ocupações de lazer, principalmente nos dias menos favorecidos, o caráter repressor e coercitivo mantinha a sua estabilidade garantida. A relação da classe dominante e dos demais setores com o crescimento da pobreza urbana revelava uma visão intrinsecamente cruel no trato da questão. O menor abandonado, a prostituição e, sobretudo, a mendicância eram considerados, pelas autoridades da época casos de polícia. A ela competia reprimir e limpar o centro urbano através da perseguição aos mendicantes e delinquentes. Os abrigos ou reformatórios, destinados a velhos e menores, eram insuficientes para acolher o vasto número de desassistidos. Mais chocante tornou-se a seleção dos pedintes. Aos que fossem classificados como “falsos mendigos” só restava a taxativa expressão latina: “Ai dos vencidos”. E esperar a morte!

Outra prova cabal do anverso do discurso que prometia assistência condigna ao menor abandonado esbarrava na contradição dos dados relativos à

mortalidade infantil e nas precárias condições de assistência prestada sempre repressora. As mensagens eram tragadas pela incoerência das medidas assistenciais.

O receio e a tentativa de controle da miséria absoluta, manifesta na proliferação de mendigos, apesar dos traços comuns presentes nas duas capitais, remete à particularidade de cada uma delas. Embora no Recife a tentativa de limpar as ruas dos mendigos também fosse uma constante, em Fortaleza a situação tornou-se mais peculiar, pois além da busca de usufruir vantagens políticas no assistencialismo prestado, o caráter repressivo apresentava-se de modo mais intenso. Persistiu a visão vesga de extinguir a miséria com o internamento dos pedintes que foi reativada em diferentes momentos de sua história.

Através da análise do processo histórico de urbanização do Recife e de Fortaleza, 1945-1960, percebe-se o controle da situação existente através da fixação do poder estabelecido, na tentativa contínua de manutenção da ordem social almejada. Entretanto, o rigor dos recursos que procuravam garantir a situação de controle extrapolava o respeito aos direitos humanos tradicionalmente defendidos, expressando-se na repressão manifesta, nos diferentes momentos, em detrimento das condições de vida adequada dos menos favorecidos, com o intuito de que não viessem a afetar a manutenção do status quo estabelecido. Tanto no que diz respeito aos órgãos assistenciais, como na implantação ou atualização dos recursos de infraestrutura necessárias à vida urbana, o alerta constante era a pobreza. Sendo a dificuldade econômico-financeira uma realidade palpável na região, a posição assumida pelo Estado ou Município tinha um viés contraditório. Em primeiro plano vigorava a preocupação com atender às necessidades básicas dos melhor situados na escala social. O contraste entre os bairros ricos e os mocambos ou casebres do Recife e de Fortaleza explicava a situação. A assistência prestada pelo governo, mesmo sendo insuficiente, tinha, na maioria das vezes, o objetivo político de angariar votos ou simpatias e consolidar o prestígio das lideranças estabelecidas. As falhas e contradições dos órgãos assistenciais extrapolavam as poucas obras efetuadas, que geralmente ganhavam um teor especial nos discursos proferidos, servindo de propagando das boas intenções do governo no atendimento dos problemas sociais e de infraestrutura. O avanço do populismo e do assistencialismo favorecia sobretudo os que o

dirigiam, buscando auferir resultados concretos. Fugia-se, pois, aos princípios condizentes com as propostas políticas. O engodo das casas populares, na promessa de eliminar os mocambos, o amparo aos flagelados ou a limpeza das ruas com a perseguição aos mendigos bem atestam o resultado concreto.

Para explicar as contradições sociais observadas, a reflexão temática nos remete ao conceito de ideologia, a fim de melhor se compreender o processo histórico¹. Para o trato da questão envolvendo a vida urbana, preferimos o apoio do conceito de ideologia, expresso por GRAMSCI, segundo o qual há uma ligação profunda com a “materialidade”, não podendo ser concebida como algo ilusório, uma vez que representa um meio de ação política. Assim, passa a ser divulgada nos meios políticos, “desde de que se dê ao termo ideologia o sentido mais geral de uma concepção do mundo que se manifesta implicitamente na arte, no direito, na atividade econômica, em todas as manifestações de vida individuais e coletivas”². Portanto, a ideologia está vinculada à política, como meio de dominação das classes dirigentes que o empregam para garantir a “coesão social” e um meio de luta das classes subalternas, “conscientizadas” do seu sentido coletivo e das condições de dominação.

Apesar de inexistir como teoria estruturada no âmbito da política nordestina da década de cinquenta, a ideia de “modernização se embutia no interesse e na pragmática das lideranças políticas, que controlavam o processo histórico-urbano. Embora o poder repressor do governo se fixasse na sociedade política, a sociedade civil, formada por diversas entidades, como a Igreja, as escolas, os sindicatos e os jornais também se via atrelada aos interesses da classe dirigente, principalmente devido a fragilidade dos recursos democráticos, na busca de uma ideologia que permitisse a união da sociedade, a fim de funcionar como base do processo de formação social. Portanto, a questão da modernização se apresentava através de um outro prisma, ine-

1 Uma das definições mais explicativas do termo ideologia encontramos in LOWY, Michael. *Ideologias e Ciência Social*. Elementos para uma análise marxista: 4 ed. São Paulo: Cortez, 1988, p. 11: “ideologia é um conceito complexo, representando uma acumulação fantástica de contradições, de paradoxos, de arbitrariedades, de ambiguidades, de equívocos e de mal-entendido.”

2 GRAMSCI, A. apud. ROUANET, P. S. *Imaginário e dominação*: Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1978, p. 54. Vide também p. 69. (Coleção Diagrama: 9).

xistindo aquela alimentada pela visão americana. Seria um absurdo tentar encaixá-la numa economia em crise e carente de tecnologia. Mesmo assim, a modernização não se fazia ausente entre os detentores do poder, que sempre propunham a modificação da situação existente, sem seguir um arcabouço racional e pragmático. Através dos discursos ou mesmo das realizações efetuadas, muitas vezes de forma vagarosa e contraditória, como a situação da implantação e reaparelhamento dos portos, percebe-se uma “modernização” incompleta. A promessa das autoridades constituídas diluía-se no concreto incerto, que punha por terra a possibilidade de realizar a assistência prometida. É verdade que a racionalização total não pode ser alcançada, o que poderia se tornar perigoso porque a supervalorização da mesma deixaria de lado a própria ligação entre a razão e o imaginário, embotando o sentido transformador. Entretanto, o racionalismo, visto com humildade e cautela, dentro de seus parâmetros, ainda se via prejudicado pelo populismo, onde se misturavam imediatismo e sentimentalismo, o que explica as contínuas barreiras ao funcionamento dos serviços básicos destinados à população. Não é o ceticismo que responde aos contrastes da história humana, mas os exageros das medidas populistas, fugindo ao racional, que instigavam o ceticismo popular em relação ao caráter inovador do governo.

A teoria e a prática devem manter-se em conexão no amadurecimento das Ciências Sociais. Com a crise das sociedades e dos sistemas contemporâneos, rapidamente a rejeição e a crítica aos modelos teóricos tomaram impulso. Por outro lado, a visão circunspecta e às vezes prepotente do intelectual resulta da reclusão egoísta dos próprios pensadores que, na ânsia de aperfeiçoar os arcabouços teóricos, se esquecem do concreto, onde o povo desempenha a função primordial. O questionamento das velhas teorias não significa a defesa do relativismo total, mas a necessidade de rejeição de verdades absolutas. Se a ideologia deve ter como meta o atendimento das reivindicações populares, o ideal seria atender a necessidade de “uma ideologia não para a América Latina, mas na América Latina”³. Portanto, apesar de reconhecer o valor do intercâmbio cultural, os conceitos básicos a serem

3 MORSE, R., op. cit., p. 178. Vide especialmente o capítulo 5: A formação do latino-americano, p. 207-246. Sobre cultura do povo e autoritarismo das elites vide CHAVI, Marilena apud MONTENEGRO, Antônio Torres. *História oral e memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992.

trabalhados nas ciências sociais devem passar pela purificação da realidade que é objeto de estudo.

Conquanto as noções de progresso, desenvolvimento e modernização constituem aspiração dos mais diferentes povos, o modo de aplicá-las a um determinado contexto social implicará em uma análise da realidade estudada, para evitar o perigo do universalismo e das regras gerais.

Walter Benjamin tornou-se um dos críticos mais ferrenhos da posição de sua análise histórica, no conceito de catástrofe: “A catástrofe é o progresso, o progresso é a catástrofe. A catástrofe é o continuum da história”. Entretanto, a visão de Benjamin, considerada uma decisiva recusa do conceito de progresso, oriundo do iluminismo, fundamenta-se em conceitos modernos, sendo por isso considerada “uma crítica moderna da modernidade, uma contestação que devolve contra a modernidade suas próprias armas”. Tal pensamento nos permite rejeitar a classificação açodada feita aleatoriamente por intelectuais, mesmo quando se reportam ao pensamento de Benjamin com uma fuga à crença no valor da razão. E se é coetâneo afirmar que não há nenhum niilismo em Foucault, mais ainda merece ser transposta tal classificação à produção de Benjamin⁴.

Consequentemente, torna-se profícuo na discussão dos conceitos selecionados observar as limitações da chamada verdade histórica. É preciso cautela para empregar o termo “modernização” dentro do processo histórico nordestino, pois a própria história, na busca de autoafirmação, defronta-se com os exageros e as definições salutares em torno de sua indefinição como ciência. Afinal, o próprio Marc Bloch já advertira que “a história não é só uma ciência em marcha. É também uma ciência ainda na infância”⁵.

4 LOWY, M. A Escola de Frankfurt e a modernidade. Benjamin e Habermas. Novos estudos CEBRAP, n. 32, mar. 1992, p. 119 e 122; cf. ROUANET, S. P. Foucault e a modernidade in *As razões do iluminismo*. São Paulo: Companhia de Letras, 1987, p. 217-288. Vide também FOUCAULT, M. op. cit., p. 12.

5 LE GOFF, J. Uma ciência em marcha, uma ciência na infância in: - et al. *A nova história*. Trad. Maria Helena Arinto e Rosa Esteves. Coimbra: Liv. Almedina, p. 17. Dada a inovação registrada não apenas no campo histórico, mas extensiva às demais ciências sociais, observa no estudo da vida urbana nova vertente teórica que se encontra em fase de construção. Assim, a polémica em torno dos pressupostos teóricos se volta aos temas urbanos, onde o revisionismo tem estimulado um levantamento geral dos estudos desenvolvidos. Daí o resultado renovador do movimento atual, pois se a teoria é visualizada como inacabada, novas contribuições se sucedem. Acerca do assunto, vide CARRIÓN, F. M. - A pesquisa urbana no Equador. Trad. Maria Henrique Simão d'Agostinho. *Espaço &*

Portanto, fugindo à ideia fixa de uma verdadeira e única definição de modernização ao longo do estudo comparativo entre Recife e Fortaleza, ela manifestou-se mais como um alvo a ser atingido, expressa, sobretudo, nas palavras e promessas e diluída ante a realidade do cotidiano. Para uma explicação mais condizente com a História, pode-se recorrer ao seu próprio campo de produção, na busca de uma definição que melhor nos faça entender a contraditória presença do moderno no passado nordestino pré-Sudene. Para tanto, a classificação de Jacques Le Goff pode servir de apoio, quando apresenta “a modernização por tentativas que, sob diversas formas, procura combinar ‘moderno e antigo’, não através de um equilíbrio geral, mas por tentativas parciais”.⁶

Através da pesquisa elaborada, pudemos observar as duas faces de cidades do porte de Recife e de Fortaleza, pois o olho crítico da história nos faz ir além dos limites dos jornais ou da apoteose dos planos e pronunciamentos políticos durante o período estudado. Ante a situação contraditória, só nos resta a esperança de tentar superar o embargo de uma burocracia que desafia a crença na razão. Apesar de o inesperado continuar ameaçando a estabilidade desejada pelos que controlam o poder, a mutabilidade históri-

Debates, Rev. de estudos regionais e urbanos. São Paulo, 8 (23): 75, 1988.

- 6 Além dessa definição, o Autor apresenta a modernização equilibrada, onde a inclusão do moderno não destrói os valores do antigo e a modernização conflitual que “atingindo apenas uma parte da sociedade, ao tender para o ‘moderno’ criou conflitos graves com as tradições antigas.” - LE GOFF, J. Antigo/Moderno, In: -. História e memória. Trad. Bernardo Leitão et al. Campinas: Editora da Unicamp, 1990, p. 185. (Coleção Repertórios). Se fôssemos ampliar o corte cronológico ao período pré-Sudene e ao incremento da política industrial a nível regional, o conceito de modernização novamente estaria envoltos em barreira e contradições. Em 1990, por exemplo, o “Population Crisis Comitee”, numa pesquisa onde comparou a qualidade de vida em 100 cidades do planeta, apontou o Recife como “a mais deteriorada cidade do Brasil. Os indicadores de qualidade de vida na capital pernambucana são piores do que as do Cairo, de Calcutá ou de Bombaim, três metrópoles habitualmente lembradas pelos exércitos dos miseráveis que abrigam”. E a mortalidade infantil, correspondente ao ano de 1984, atingia 122 óbitos a cada grupo de 1.100 crianças - Cf. Cidades. Um retrato falado do mundo urbano. *Veja*. São Paulo, n. 47: 62-65, 20 nov. 1990. Dois anos depois, no Ceará, dos 900 óbitos ocorridos mensalmente, 700 eram de crianças, vítimas de desidratação e diarreia. Igualmente se lamentava à escolha de prioridades nos trabalhos confiados ao governo, onde apesar de planejamentos apresentados, nem sempre os mesmos estão voltados às necessidades da população. Exemplo disso foi o estádio Castelão, construído com empréstimos externos, e que só ficou lotado quando o Papa visitou Fortaleza - Cf. Comunicado. *Diário do Nordeste*. Fortaleza, 24 abr. 1992, p. 4 e Sorvedouro de dinheiro. Editorial. *Diário do Nordeste*. Fortaleza, 12 abr. 1992, p. 2, Opinião.

ca é confiável, porque alimenta a possibilidade de concretizar o sonho da modernização social. Cabe aos agentes históricos a resposta concreta. Ao recorrer mais uma vez ao pensamento de Gramsci, encontramos o reforço adequado para justificar a explicação exposta: “A história, que é liberdade, acaba sempre por dismantelar e inutilizar pesadas máquinas enferrujadas do poder e da repressão; leita, ligeira, imobiliza facilmente as catapultas que a ameaçam”. E se formos tentar estabelecer os limites entre o que é racional e irracional, também ele pondera que a história é “sempre racionalidade e irracionalidade, escolha e necessidade, por outras palavras, é a ‘vida’ com todas as forças e fraquezas da vida, com as suas antíteses e contradições”.⁷

7 LE GOFF, J. et al., op. cit., p. 247.

Fontes

1. Jornais

Fortaleza, *O Povo*: 1945-1960

Fortaleza, *O Nordeste*: 1945-1960

Fortaleza, *Correio do Ceará*: 1945-1960

Fortaleza, *Unitário*: 1945-1960

Fortaleza, *O Democrata*: 1946-1958

Fortaleza, *Diário Oficial do Município de Fortaleza - (DOMF)* - jan. 1955 a dez 1960, n. 695 a n, 2086.

Recife, *Diário de Pernambuco*: 1945-1960

Recife, *Folha do Povo*: 1946-1959

Recife, *Jornal do Povo*: 1947 - Ago./Set.

Recife, *Jornal do Commercio*: 1947-1960

Recife, *O Popular*: 1948 - Ago./Out.

Recife, *A Luta*: 1948 - Fev./Jul.

Recife, *A Tribuna*: 1948-1960

2. Atas das Câmaras Municipais:

2.1 Atas da Câmara Municipal do Recife, Atas: - Arquivo Estadual (APE);

APE - Pe. CM-21 a 50; 1842 a 1864; 16 v.

2.2 Recife. Câmara Municipal. Atas: Arquivo da Câmara Municipal do Recife - 1947 a 1960; T. 121, 59, 177, 213, 75, 174, 169, 09, 162, 32, 35, 36,

125, 24, 37, 128, 78, 77, 173, 199, 210, 02, 45, 129, 29, 176, 160, 161, 207, 39, 58, 89, 73, 42, 18, 01, 99, 170, 82, 147, 38, 175, 193, 172, 189, 200, 168.

Atas. Reuniões de Sessões Extraordinárias: 1948; 1950 e 1951; 1953; 1955; 1956; 1957; 1958; 1960; 14 v.

2.3 Atas da Câmara Municipal de Fortaleza - Instituto do Ceará, Manuscritas. Atas 1841-1870, Cm - XI a XIII; 5 v.

2.4 Fortaleza Câmara Municipal - Arquivo da CMF;

Atas 1952 - 1960; Atas resumidas, 1948, 1949, 1960, 1954, 1955, 1955/56, 1957; Atas das Sessões Ordinárias, Registro de Atas 1951-1955; Cópias de Atas, 1959-1960.

2.5 Recife. Leis, Decretos Municipais - (ACMR)

Leis 1 a 6600, 1947-1960.

2.6 Fortaleza. Leis, Decretos Municipais - (CMF)

Leis de 01 mar. 1948 a 31 dez. 56. Pacote 82 a 99.

3. Outras Fontes:

Almanaque de Pernambuco. Recife: Typ. Jornal do Recife, 1872.

Almanaque de Pernambuco. Recife: 1930.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: Imp. Oficial, 1946.

Almanaque do Estado do Ceará. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1947.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: Tip. Royal, 1950.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: Tip. Royal, 1952.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: Tip. Royal, 1954.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: Tip. Royal, 1955.

Almanaque do Ceará. Fortaleza: s.n., 1957.

Contribuições para o estudo de demografia no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

- Contribuições para o estudo de demografia do Nordeste. Rio de Janeiro: IBGE, 1955.
- Censo demográfico de 1960*. Ceará. v. 4, t. 4. Departamento de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE.
- Censo demográfico de 1960*. Pernambuco. Recenseamento Geral do Brasil. v. 1, t. 6. Rio de Janeiro: IBGE.
- Contribuições para o estudo da demografia do Nordeste*. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Estatística, 1955.
- Crescimento e Distribuição da População Brasileira*. 1940-1980. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento da Presidência da República/IBGE, 1981.
- Contribuição para o estudo da demografia do Brasil*. 2. ed. Instituto Brasileiro de Estatística, Laboratório de Estatística. Estudo de Estatística Técnica Aplicada. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.
- Pernambuco. Censo demográfico*. Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento. Rio de Janeiro: IBGE, 1955. (Série Regional, v. 17, t. 1).
- Recenseamento Geral do Brasil*. 1 set. 1940. Parte 9: Série Regional, t. 1: Pernambuco: censo demográfico: população e habitação. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.
- Recenseamento Geral do Brasil*. 1 set. 1940. Parte 6: Série Regional, t. 1: Ceará: censo demográfico: população e habitação. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.
- Ceará: censo demográfico*. Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento. Rio de Janeiro: IBGE, 1955. (Série Regional, v. 14, t. 1)
- Sinopse Estatística do Brasil*. Ano 4. Rio de Janeiro: 1938. Separata do Anuário Estatístico do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.
- Sinopse Estatística do Município do Recife. Rio de Janeiro: IBGE, 1951.
- Região, Formação Social e Desenvolvimento* - suas interrelações: o caso

nordestino. Recife: Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, 1974.

Boletim do Instituto Joaquim Nabuco, v. 1. Recife:

Ministério da Educação e Saúde, 1952.

Fortaleza, evolução urbana. (1603-1979). Fortaleza: PMF, 1979.

Síntese histórica, Fortaleza: PMF, 1944.

Recife e seus 430 anos. Almanaque do Recife, Litero Charadístico.

A, 7 Recife: Oficinas de Mourino Artefatos de Papel.

Código de Contabilidade Pública do Município. Lei

n. 781, de 3 jan. 1954. Fortaleza: PMF, 1954.

Relato de 1 ano de governo do Prefeito Acrísio Moreira

da Rocha. Fortaleza: PMF/IMP. Oficial, s.d.

Edição Comparativa do octocentésimo aniversário

do Município de Fortaleza. Fortaleza, 1969.

Discursos. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura.

Instituto Superior de Estudos Brasileiros. Escola Técnica do Rio

de Janeiro, 1957. Discursos do Presidente Juscelino Kubitscheck.

Ministro Clóvis Salgado. Major Ady maia. Professor Roland

Corbisier. Solenidade de encerramento do Curso Regular de 1956

e diplomação dos estagiários da turma “Barão de Mauá”.

Referências

- AGASSIZ, Luís e AGASSIZ, Elisabeth Cary. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Trad. notas de Edgard Susekid de Mendonça. São Paulo: Nacional, 1938 (Brasiliana. Série 5ª. Biblioteca Pedagógica Brasileira, 95).
- ALEM, Silvio Franck. *Os trabalhadores e a redemocratização*: Estudo sobre o Estado, partidos e a participação dos trabalhadores assalariados urbanos na conjuntura da guerra e dos pós-guerra: 1942-1948. Dissertação. (Mestrado em História) - Univ. Estadual de Campinas, 1981.
- ANDRADE, Gilberto Osório de. *Migração internas e o Recife*. Recife: Inst. J. Nabuco/MEC, 1979. (Série Estudos e Pesquisas, 12).
- ANDRADE, Manoel Correia de. *Recife*: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife: Ed. Univ. UFPE, 1979.
- AMÓRA, Zenilde Baima. As transformações da indústria de Fortaleza face à política de industrialização do Nordeste. Dissertação. (Mestrado em Geografia) - FFLCH, USP, 1978.
- AZEVEDO, Miguel Angelo de. (Nirez). *Fortaleza, ontem e hoje*. Pesquisa ilustrada. Fortaleza: PMF, 1991.
- BADALONI, Nicole et al. *Gramsci e a América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- BARREIRA, Irllys. Refazendo a política: as múltiplas faces dos movimentos sociais urbanos. Tese (Doutorado em Sociologia). FFLCH, USP, 1988.
- BARROS, Ruston Lemos de. *Embarcações e frotas portuguesas*. Evolução e atuação no nordeste brasileiro, até 1720. Dissertação. (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 1982.
- BENJAMIN, Walter. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. In: *Obras Escolhidas*. v. 2. Trad. José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BENJAMIN, Walter. Rua de mão única. In: *Obras Escolhidas*. Trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989, v. 2.
- BÉRINGER, Emile. O porto de Pernambuco e a cidade do Recife no século XVII. *Rev. do Instituto Archeologico e Geographico Pernambucano*. Recife, v. 11, n. 60, p. 37-60, 1903.
- BRAGA, Elza Franco e BARREIRA, Irllys Firmo. (Coord.) *A política da escassez*: lutas urbanas e problemas sociais governamentais. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Stylus Comunicações, 1991.

- BOSI, Alfredo. *Dialética da Colonização*. São Paulo: Companhia de Letras, 1992.
- BURKE, Peter. (Org.) *A escrita da história*; Trad. Maria Coopes. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1992.
- CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970*. São Paulo: Global, 1985.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1977.
- CARDIM, Fernão. *Tratado da Terra e gente do Brasil*. 2. ed. Int. e notas de Baptista Caetano, Capistrano de Abreu e Rodolfo Garcia, São Paulo: Nacional, 1939. (Brasiliana), 168, Série 5ª).
- CARDOSO, S.F. e BRIGNOLI, Héctor Perez. *Os métodos da História*. Trad. João Maia. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. (Biblioteca de História, v. 5).
- CARRIÓN, T.M. A pesquisa urbana no Equador. Trad. Maria Henrique Simão d'Agostinho. *Espaço & Debate*. Rev. de estudos regionais e urbanos. São Paulo, v. 8, n. 23, 1988.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de. *A questão nordeste, de tantas soluções: o discurso e a prática do planejamento regional*. Tese. (Doutorado em Sociologia). FFLCH, SP, 1986.
- CARVALHO, Jáder de. *Aldeota*. São Paulo: Expansão do Livro, 1963.
- CARVALHO, Jáder de. *Sua majestade o Juiz*. São Paulo: Musa, 1963.
- CASIMIRO, Liana Maria Carleail de. *Acumulação capitalista, emprego e crise: um estudo de caso*. São Paulo: IPE/USP, 1986. (Série Universidade de São Paulo. Instituto de Pesquisa, Ensaios Econômicos, 59).
- CASTRO, José Liberal de. Apresentação. Introdução: a cidade. In: PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA - *A administração Lúcio Alcântara*. Mar. 79/mai. Fortaleza Grafisa, 1982.
- CASTRO, José Liberal de. *Fatores de localização e de expansão da cidade de Fortaleza*. Fortaleza: Imp. Univ. UFC, 1977.
- CASTRO, Josué de. *Geografia da fome*. (O dilema brasileiro: pão e aço). 10ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1967.
- CASTRO, Josué de. *Fatores de localização da cidade do Recife*. Rio de Janeiro: Nacional, 1948.
- CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. *Recife do Corpo Santo*. Recife: Ed. Pernambuco, 1977.
- CHASIN, J. (Org.) Marx hoje. *Cadernos ensaio*. São Paulo, 1, 1987.
- Cidades: um retrato falado do mundo urbano. *Veja*. São Paulo, v. 2 (47): 62-68, 28.
- COSTA, Lustosa da. DN/GENTE/Diálogo. Fortaleza, *Diário do Nordeste*. 15 nov. 1992, p. 2.
- COSTA, Lustosa da. DN/GENTE/Diálogo. Fortaleza, *Diário do Nordeste*. 3 mai. 1992, p. 2.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa. *Cidade 2000: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza*. Dissertação de Mestrado em Geografia, USP, 1988.

- COUTINHO, Carlos Nelson. *Cultura e sociedade no Brasil*. Ensaios sobre ideias e formas. Belo Horizonte: Oficina de Livros, 1990.
- COUTINHO, C. N. "As categorias de Gramsci e a realidade brasileira". In. *Gramsci e a América Latina*. (org. por - e NOGUEIRA, Marco Aurélio). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, p. 103-127.
- COUTINHO, C. N. *Gramsci: um estudo sobre o seu pensamento político*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.
- Diário da expedição de Mathias Beck ao Ceará em 1649. Trad. do holandês por Alfredo de Carvalho. *Rev. Trimestral do Inst. do Ce*, Fortaleza, 17:333-405, 1903.
- Diálogos das grandezas do Brasil*. (Ambrósio Fernandes Brandão). 2. ed. Recife: Universitária, 1966.
- DIAS, Edmundo. Cultura, política e cidadania na produção gramsciana de 1914-1918, *Cadernos CEDES*, São Paulo/Cortez, n. 2, p. 31-56, 1983. (Educação e Política: Gramsci e o problema da hegemonia, 3).
- DIAS, Arthur. Do livro o Brasil actual. *Rev. do Inst. do Ce*, Fortaleza, 27:228-24, 1904.
- DIÓGENES, Glória. O "eu" e o "outro". A constituição da identidade política dos movimentos sociais urbanos. Dissertação de Mestrado em Sociologia, UFC, Fortaleza, 1989.
- DUARTE, Ana Teresa Sotero. *As relações espaço-temporais no processo de estruturação da paisagem recifense*. - estudo de caso: o bairro de Boa Viagem. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - C.O. Arq. e Com., UFPE, 1979.
- EGLER, Tamara Tania Cohen. *O chão da nossa casa: produção da habitação em Recife*. Tese. (Doutorado em Sociologia) - FFLCH, USP, 1986, v. 1 e 2.
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FERREIRA, Oliveiros S. *Os quarenta e cinco cavaleiros húngaros: uma leitura dos cadernos de Antonio Gramsci*. Brasília: Ed. Universidade de Brasília/São Paulo: Nucitec, 1986.
- FIGUEIREDO, Lima. *Cidades e sertões: páginas de história e geografia do Brasil*. Rio de Janeiro: Gráficos Bloch, 1941. (Biblioteca Militar, 60).
- FOOT, Francisco e LEONARDI, Victor. *História da indústria e do trabalho no Brasil*. (Das origens aos anos vinte). São Paulo: Global, 1982.
- FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. Org. e trad. Roberto Machado. 6. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1986.
- FREITAG, Barbara. *A teoria crítica: ontem e hoje*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- FREYRE, G. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*. Rio de Janeiro: J. Olímpio, 1984.
- FREYRE, Gilberto. *Mocambos do Nordeste: algumas notas sobre o tipo de casa popular mais primitivo do nordeste do Brasil*. Rio de Janeiro: MES, s.d. (Publicações do SPHAN).
- FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos*. 2. ed. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1951. 2. v.

- GASPARI, Elio. Entrevista: Paul Kennedy: eficiência e poder. *Veja*, São Paulo, 4: 5-8, jan. 1990.
- GEORGE GARDNER, M. D., F. L. S. *Viagens no Brasil*: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. Trad. de Albertino Pinheiro. São Paulo: Nacional, 1942. (Brasiliense, 223. Bib. Ped. Brasileira).
- GERMANI, Cine. *Sociologia da modernização*: estudos teóricos, metodológicos e aplicados a América Latina. São Paulo: Mestre Jou, 1974.
- GOLSALVES DE MELLO, José Antonio. *Tempo dos flamengos*: influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. 2. ed. Recife: BNB, 1979.
- GONÇALVES, Norma Lacerda. *Estado, capital financeiro e espaço habitacional*: o caso da região metropolitana do Recife. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Urbano e Regional) - Centro de Artes de Comunicação, UFPE, 1985.
- GIRÃO, Raimundo. *Geografia estética de Fortaleza*. Fortaleza: BNB, 1979.
- GIRÃO, Raimundo. Palestina, uma agulha no palheiro e as saudades. Fortaleza (s.n.), 1972.
- GIRÃO, Raimundo. *Pequena história do Ceará*. 4. ed. Fortaleza: ed. UFC, 1984. (Col. Est. Cearenses, 1)
- GOMES, Misael (Pe). A velha catedral. *Rev. do Inst. do Ceará*. Fortaleza, 68: 178-184, 1954.
- GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil e de uma estada nesse país durante parte dos anos 1821, 1822 e 1823*. Trad. e notas de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo: Nacional, 1956. (Brasiliense, 8).
- GRAMSCI, A. *Concepção dialética da História*. Trad. Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 1986.
- Habermas*: sociologia. Organizadores da coletânea B. Freitag e S.P. Rouanet. São Paulo: Ática, 1980. (Grandes cientistas sociais: 15).
- IANNI, Octávio. *A ideia de Brasil moderno*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- IPARRAGUIRE, L. Hilda. La historia social y los sin historia: nuevas perspectivas de análise y fuentes hemerográficas para el estudio del proceso de proletarización. In: ENCUESTRO INTERNACIONAL DE HISTORIADORES LATINOAMERICANOS Y DEL CARIBE, 5, 1990. São Paulo, *Anais...* São Paulo: / s.n./1990.
- JACCOUD, Luciana Barros. Movimentos sociais e crise política em Pernambuco: 1955-1960. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1990.
- JOSÉ, Lenir el all. VII. Recife. *Estudo de caso*: Dinâmica populacional, transformações sócio-econômicas, atuação das instituições. São Paulo: 1981.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *A implantação dos serviços urbanos no Recife*: o caso da Companhia do Beberibe: 1838-1910. Dissertação. (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFPE, 1979.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*. Províncias do Norte... Trad. Moacir N. Vasconcelos. São Paulo: Liv. Martins Ed., 1951. (Biblioteca Histórica Brasileira, 12).

- KONDER, Leandro. *Walter Benjamin: o marxismo da melancolia*. Rio de Janeiro: Campus, 1988.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Trad. e notas Luiz da Camara Cascudo. São Paulo: Nacional, 1942. (Biblioteca Brasileira. Série 5. Brasileira, 221).
- LEFEBVRE, Henri. *De lo rural a lo urbano*. Traducción de Javier González Pueyo. 4 ed. Barcelona: Ediciones Península, 1978.
- LE GOFF, Jacques; CHARTIER, Roger e REVEL, Jacques. *A nova história*. Trad. Maria Helena Ariosto e Rosa Esteves. Coimbra: Almediana, 1990.
- LE GOFF, J. *História e memória*. Trad. Bernardo Leitão et al Campinas: UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios).
- LEMENHE, Maria Auxiliadora. *As razões de uma cidade: conflito e hegemonia*. Fortaleza em questão. Fortaleza: Stylus Comunicações, 1991.
- LIMA, Oliveira. *Pernambuco, seu desenvolvimento histórico*. Leipzig: F. A. Brochhaus, 1963.
- LINHARES, Paulo. *Cidade de água e sal*. Por uma antropologia do litoral nordeste, sem cana e sem açúcar. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1992.
- LINHARES, Paulo. *Vida & Arte. O Povo*. Fortaleza, 29 dez. 1990. Caderno B, p. 6.
- LOPES, Marciano. *Royal Briar: a Fortaleza dos anos 40*. Fortaleza: Tipogressos, 1988.
- LONY, Michael. A escola de Frankfurt e a modernidade. Benjamin e Habermas. Trad. Maurilo Marcondes de Moura. *Novos Estudos CEBRAP*, n. 32, p. 119-127, 1992.
- LOWY, Michel. *Ideologia e ciência social: elementos para uma análise marxista*. 4 ed. São Paulo: Cortez, 1988.
- LUBAMBO, Catia Wanderley. *O bairro do Recife no início do século: uma experiência de modernização urbana*. Dissertação. (mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFPE, 1988.
- MACCIOCCHI, Maria Antonietta. *A favor de Gramsci*. Trad. Angelina Peralva. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- MARANHÃO, Sílvia. *A questão nordeste: estudos sobre a formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. (Col. Estudos sobre o Nordeste, 16).
- MARICATO, Erminio. (org.) *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.
- MARQUES, Regina Elizabeth do Rêgo Barros. *Urbanização, dependência e classes sociais: o caso de Fortaleza*. Dissertação. (Mestrado em Sociologia) - Deptº de Ciências Sociais e Filosofia do Centro de Humanidades, UFC, 1986.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da Economia Política*. 8. ed. Trad. Ronaldo Sant'Anna. São Paulo: DIFEL, 1982, 6 v. 1 e 2.
- MELLOR, J. R. *Sociologia Urbana*. Trad. Alvaro Lopes Monteiro. Porto: Rê, 1984.
- MELO, Mario (rei); CAMPELLO, Samuel, CAMPELLO, José. A evolução da capital de Pernambuco. *Rev. do Inst. e Geo. Pern.* Recife, v. 31, n. 147/150, p. 75-85, 1933.

- MELO, Mario. O Recife. *Rev. do Inst. Arch. Hist. Geo. Pern.* Recife, v. 23, p. 111/114, p. 99-105, 1922.
- MENEZES, Antônio Bezerra de. Descrição da cidade de Fortaleza. *Rev. trim. do Inst. do Ce.*, Fortaleza, v. 9, p. 147-290, 1895.
- MELO, Mario Lacerda da. *Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife*. Recife: Ed. Universitária, 1978.
- MONTENEGRO, Antonio Torres. *História oral e memória: a cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992 (Caminhos da História).
- MOREIRA, Ruy. O movimento operário e a questão cidade-campo no Brasil: estudo sobre sociedade e espaço. Rio de Janeiro, 1985.
- MORSE, Richard M. *A volta de Mcluhanaíma: cinco estudos solenes e uma brincadeira séria*. Trad. Paulo Henriques Britto. São Paulo: Companhia de Letras, 1990.
- MOURA, Alexandrina Sobreira de. *Terra do mangue: invasões urbanas no Recife*. Recife: FUNDAJ, 1990, (Estudos e Pesquisas, 68).
- NIEUHOFF, Joan. *Memorável viagem marítima e terrestre ao Brasil*. Trad. Moacir N. Vasconcelos. Confronto com a edição holandesa de 1682. Introdução, notas.
- NOGUEIRA, João. Iluminação de Fortaleza. *Rev. do Inst. do Ce.*, Fortaleza, n. 53, p. 141-146, 1942.
- NOGUEIRA, João. *Fortaleza velha*. Fortaleza: Inst. do Ceará, 1954.
- OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, NE: Planejamento de conflitos de classes*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. (Estudos sobre o Nordeste, 1).
- OLIVEIRA, Francisco de. Prefácio in: MARICATO, Erminia. (org.) *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1979.
- OLIVEN, Ruben George. *Urbanização e mudança social no Brasil*. 2 ed. Petrópolis: Vozes, 1982.
- PARAHYM, Orlando da Cunha. *Contribuição ao estudo da mortalidade infantil no Recife: fatores econômicos-sociais*. Tese. (Livre Docência da Cadeira de Higiene) o Faculdade de Medicina do Recife, 1953.
- PEREIRA, da Costa, Francisco A. *Anais Pernambucanos*, 10. Recife: Arquivo Público Estadual, 1951, v. 2.,
- PEREIRA DA COSTA, F. A. Os arredores do Recife. *Rev. do Inst. Arch. Hist. e Geo. Pernambucano*. Recife, n. 25, p. 119-122, 10-150, 1923.
- PEREIRA, Nilo et al. *Um tempo do Recife*. Recife: Ed. Universitária, 1978.
- PERLMAN, Janice E. *O mito da marginalidade*. Trad. Waldívia Machiori Pertinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- PERRUCCI, Gadiel. Nordeste: uma revisão necessária. *Rev. Bras. Hist.*, São Paulo, ANPUH, n. 1, p. 25-38, mar. 1981.
- POMBO, Rocha. *História do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1951, v. 6.

- POMPEU, Thomaz. Importância da vida humana como fator de riqueza: o desenvolvimento da população de Fortaleza: sua natividade e mortalidade: taxa excessiva deste. *Rev. da Academia*, Fortaleza, n. 1, p. 3-67, 1896.
- PONTE, Sebastião Rogério de Barros da. *Ruas limpas novos corpos*: remodelação urbana e disciplinarização social em Fortaleza na primeira república. (Dissertação de mestrado). São Paulo, PUC, 1992.
- PORTELLIM, Hugues. *Gramsci e o bloco histórico*. Trad. por Peralva. Rio de Janeiro: 1977.
- PRADO JUNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 13 ed. São Paulo: Brasiliense, 1970.
- QUEIROZ, Raquel de. Notas e transcrições: o Ceará se despoeva. *Rev. do Inst. do Ce.*, Fortaleza, n. 68, p. 272, 1954.
- RELATÓRIO de Sir. John Hawkshan em 1875: sobre melhoramentos dos postos do Brasil. *Rev. do Inst. do Ce.*, Fortaleza, n. 28, p. 183-188, 1909.
- ROUANET, Sérgio Paulo. *As razões do iluminismo*. São Paulo: Cia das letras, 1987.
- ROVANET, Sérgio. *Imaginário e dominação*. Rio de Janeiro: Tempo brasileiro, 1978. (Coleção Diagrama; 9)
- RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. Trad. Sérgio Millet, 5 ed., São Paulo: Martins, 1954. (Biblioteca Histórica Brasileira).
- SADER, Emir. (org.) *Gramsci: sobre poder, política e partido*. Trad. Eliana Aguiar: São Paulo: 1990.
- SANTOS, Milton. *A cidade nos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1965.
- SANTOS, Milton. *A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos*. Trad. Antonia Déa Erdens e Maria Auxiliadora da Silve. Petrópolis: Vozes, 1980.
- SILVA, José Borzacchiello. *Movimentos sociais populares em Fortaleza: uma abordagem geográfica*. Tese. (Doutorado em Geografia) - FIELCH, USP, 1986.
- SILVA, Nehilde Trajado da. *Santo Antônio: São José: o centro histórico do Recife*. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Deptº Arq. e Urb. UFPE, 1979.
- SILVEIRA, Rosa Maria Godey. *O regionalismo nordestino: existência e consciência da desigualdade regional*. São Paulo: Moderna, 1984.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*. 2. ed. São Paulo: Nacional, 1977.
- SOUSA, Gabriel Soares de. *Tratado descritivo do Brasil. em 1987*. 4 ed. São Paulo: Nacional/USP, 1971.
- SOUZA, Emanuel Bandeira de. *Nos porões dos arrecifes: o trabalho autônomo no comércio de confecções da cidade do Recife*. Dissertação. (Mestrado em Sociologia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, UFPE, 1984.

- SOUZA, Maria Salette de. *Approche du fait urbain su Ceara (Brésil)*. Thèse, (Doct-
rat en Geographie) - Centre de Geographie Appliquée, Université Louis Pertheu
- UER de Geographie, 1974.
- SOARES, Simone Simões Ferreira. *O jogo do bicho*. A saga de um fato social brasi-
leiro. uma abordagem antropológica. (Tese de doutorada) Brasília, UNB, 1992.
- SLATER, David. Capitalismo e urbanização na periferia: problemas de interpreta-
ção e análises referentes à América Latina. Trad. Maria Cecília Lucchese. *Espaço
& Debates*, São Paulo, 3(22): 78-93, 1987.
- SOCIEDADE, O problema é o povo: uma pesquisa do IBOPE revela que para uma
parte da elite o mal do Brasil são os brasileiros. *Veja*, São Paulo, 35:44-45, 06 set.
1989.
- SPOSATI, Aidaíza. *Vida urbana e gestão da pobreza*. São Paulo: Cortez, 1988.
- SORVEDOURO de dinheiro. Editorial, *Diário do Nordeste*, Fortaleza, 12 abr. 1992,
pág. 2.
- STACCONI, Giuseppe. *Gramsci: bloco histórico e hegemonia*. Recife: Centro
Pastora Vergueiro, 1982. (Comissão Regional de Pastoral Universitária CNBB -
Region NE II).
- THEPHILO, Rodolpho. *Seccas do Ceará: segunda metade do século XIX*. Rio de
Janeiro: Imp. Inglesa, 1922.
- THOMPSON, Paul. *A voz do passado*. História ord. trad. Lólio Lourêção de Olivei-
ra. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- TOLLENARE, L. F. Rotas dominicaes tomadas durante uma viagem em Portugal e
no Brasil em 1816, 1817 e 1818 por... Parte relativa a Pernambuco. Traduzido do
manuscrito francez inédito por Alfredo de Carvalho. *Rev. do Inst. Archeol. Geo.
Pernam*, Recife, 11(61/64): 353-546, 1906.
- VALDÉS, Eduardo Devéz. Modernização e Identidade: as ideias na América Latina
a partir de um caso limite - Chile 1950 - 1973. *Estudos Históricas, América*. Rio
de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 75-83, 1992.
- VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e sindicato no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz
e Terra, 1978.

Posfácio

Zilda Maria Menezes Lima

Quando a mais de nove décadas March Bloch publicou um artigo intitulado *História Comparada* na famosa *Revue de Synthèse Historique*, não foi exatamente algo que causou grandes e acalorados debates. Segundo Barros (2014), tal possibilidade metodológica sugeria, naquele momento, “uma estimulante promessa” e o texto pioneiro de Bloch, foi visto como um “fundamento simbólico” em que se poderia localizar infindas possibilidades.

Desse modo, quando Gisafran Nazareno Mota Jucá defende sua tese de doutorado intitulada *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza e Recife*, em 1993, as pesquisas que faziam uso da metodologia da comparação histórica eram muito raras e no campo da historiografia cearense, se haviam, desconhecemos. Assim, Jucá propõe um exercício de comparação entre Fortaleza e Recife no que tange aos problemas de crescimento urbano e à crescente desigualdade social nos anos centrais do século xx, tomando como objeto de análise, as duas cidades citadas. Enfatizamos, então, que o trabalho de Jucá apresenta a complexidade de um duplo campo de observação: duas cidades e seus processos cotidianos de fazer-se e inventar-se.

Sabemos que não somente historiadores se sentem hoje provocados pela possibilidade da Comparação. Pedagogos, psicólogos, sociólogos, antropólogos, cientistas políticos entre outros pesquisadores têm demonstrado interesse por essa vertente metodológica nas últimas décadas, e tem sido comum observar que os estudos comparados encontram-se hoje em outro patamar quando se trata de pesquisas em ciências humanas e sociais de modo geral. Entendemos que as possibilidades da História Comparada são bem mais amplas que “histórias de vidas” ou o pensamento historiográfico em diferentes culturas ou até mesmo a história dos “modos de produção”, mas sim, cada vez mais abre um múltiplo campo de observações.

Além da pluralidade das temáticas abordadas — presentes nos cotidianos das duas cidades a variedade dos agentes nelas envolvidos, Jucá compõe

elementos fundamentais para a compreensão da pluralidade presente em cada uma das cidades. Na busca desses elementos para melhor definição do perfil de cada uma das capitais, o autor debruçou-se sobre um imenso repertório de fontes que foram desde a documentação oficial (atas das câmaras municipais e toda a legislação técnica voltada à temática urbana) até uma sólida documentação hemerográfica, ancorada preferencialmente, nos principais jornais editados nas duas cidades. Merece especial destaque neste item, em se tratando de Fortaleza, a apresentação dos comentários dos articulistas católicos acerca da importância da preservação dos valores morais e a crítica a não preservação dos padrões comportamentais tradicionais em oposição à mudança de costumes, observada principalmente nas formas de lazer. No entanto, destaca muito bem o autor, as limitações presentes nas opções de lazer que já nos anos 1950 restringiam-se aos banhos de mar e ao cinema — não era para todos.

Desse modo, diferentes aspectos da vida urbana de Fortaleza e Recife, foram tratados no texto em tela, inclusive temáticas relacionadas à pobreza urbana bem como aspectos cotidianos dos bairros mais carentes como o Pirambu, Floresta e Aerolândia, no caso de Fortaleza, inclusive com apresentação de dados numéricos, fundamentais para a compreensão do índice da pobreza, do crescente desemprego. No caso de Recife, destaca a sub-renda dos vendedores ambulantes, da ineficácia da assistência ao número crescente de pobres e o desamparo da infância. Assim, os contrastes entre o progresso e modernidade e a pobreza crescente foram explorados por Jucá nas duas cidades

Ao apropriar-se da relação existente entre História e Memória, essa obra procura descobrir a associação presente entre o coletivo e o individual, deixando claro, porém, a distinção entre história e memória ao discutir os dois conceitos, mantendo suas significativas intersecções. Tal escolha ampliou a compreensão do tema escolhido bem como possibilitou, repetimos, maior difusão e adoção da prática escrita e acadêmica da Comparação, eixo condutor seguido com maestria pelo autor.

Gisafran Jucá furta-se a enveredar pela armadilha da discussão dos binômios como pobreza x atraso; urbano x rural ou ainda apropriar-se do desgastado debate acerca da mudança/modernização enquanto catalizadoras da industrialização que traria o desenvolvimento. Prefere propor um enten-

dimento também no sentido do quadro socioeconômico da região, destacando as mudanças significativas que o Nordeste viveu a partir da década de 1950, enfatizando a importância de se considerar a historicidade regional e suas peculiaridades no panorama geral da vida nacional.

Entendemos que autor conclui seu trabalho deixando claro que sua pesquisa subsidia uma pertinente crítica no que tange à tão propalada modernização das duas cidades no período em tela. Embora que Fortaleza e Recife tenham suas especificidades, tal ideia foi nas palavras do autor “*fruto de uma ideologia expressa por meio dos discursos políticos e das práticas administrativas-governamentais que constituíram um recurso para mascarar a realidade existente e preservar a manutenção de interesses*”. Como podemos observar, quase trinta anos depois a pesquisa e análise de Gisafran Jucá, continuam.

Zilda Maria Menezes Lima
Praia do Balbino / Cascavel / Ce - 2021

O método comparativo traz inúmeros benefícios à pesquisa histórica, como já havia salientado Marc Bloch em seus textos datados do final dos anos 1920. No entanto, não é um trabalho fácil perscrutar as diferenças e semelhanças de dois objetos ou espacialidades distintas. É preciso ter muito experiência e erudição para realizar tal tarefa com sucesso — o que fazia o mestre francês considerá-lo um método não indicado para iniciantes. Porém, se feito com maestria, os ganhos analíticos da comparação elevam a obra e a tornam uma referência.

Esse é o caso de *Verso e Reverso do perfil urbano do Recife e de Fortaleza*, livro oriundo da tese de doutoramento do Professor Gisafran Nazareno Mota Jucá. A originalidade na comparação de duas espacialidades distintas, em um contexto marcado por um grande crescimento urbano, coloca em evidências as semelhantes contingências e as respostas distintas no processo de urbanização experimentados por essas duas cidades.

O repertório teórico e metodológico, o pertinente diálogo com a historiografia, a vasta documentação consultada e o senso de proporção do autor em suas análises tornam a presente obra uma referência obrigatória para todos que possuem interesses sobre a história urbana e a história social.

Prof. Dr. João Júlio Gomes dos Santos Júnior

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História, Cultura e Espacialidades da Universidade Estadual do Ceará (PPGHCE/UECCE)