



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CULTURA E ARTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO

ROSANA ROSEO BATISTA

CIDADE EM TRÂNSITO:
UM ESTUDO SOBRE AS DIFERENÇAS SOCIOESPACIAIS DE FORTALEZA
PRESENTES NAS VIAGENS DO ÔNIBUS GRANDE CIRCULAR I (151)

FORTALEZA

2021

ROSANA ROSEO BATISTA

CIDADE EM TRÂNSITO:
UM ESTUDO SOBRE AS DIFERENÇAS SOCIOESPACIAIS DE FORTALEZA
PRESENTES NAS VIAGENS DO ÔNIBUS GRANDE CIRCULAR I (151)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Comunicação. Área de concentração: Mídias e Práticas Socioculturais.

Orientadora: Profa. Dra. Sílvia Helena Belmino.

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B337c Batista, Rosana Roseo.

Cidade em trânsito : um estudo sobre as diferenças socioespaciais de Fortaleza presentes nas viagens do ônibus Grande Circular I (151) / Rosana Roseo Batista. – 2021.

134 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de cultura e Arte, Programa de Pós- Graduação em Comunicação, Fortaleza, 2021.

Orientação: Profa. Dra. Sílvia Helena Belmino.

1. Cidade. 2. Comunicação. 3. Desigualdade. 4. Fortaleza. 5. Grande Circular I . I. Título.

CDD 302.23

ROSANA ROSEO BATISTA

CIDADE EM TRÂNSITO:
UM ESTUDO SOBRE AS DIFERENÇAS SOCIOESPACIAIS DE FORTALEZA
PRESENTES NAS VIAGENS DO ÔNIBUS GRANDE CIRCULAR I (151)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestra em Comunicação. Área de concentração: Mídias e Práticas Socioculturais.

Aprovada em: __/__/____.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Silvia Helena Belmino (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Tânia Marcia Cezar Hoff
Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM)

Prof. Dr. Ricardo Ferreira Freitas
Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ)

Prof. Dr. Robson da Silva Braga
Universidade Federal do Ceará (UFC)

AGRADECIMENTOS

Estudar a cidade num momento em que precisamos estar o mínimo possível fora de casa e em contato com outras pessoas é um desafio que assemelha ao de tentar encontrar um assento vazio no ônibus em horário de pico. Manter a sanidade física e mental para continuar a produzir enquanto vemos brasileiros aos milhares perdendo suas vidas de forma dolorosa é tão difícil quanto convencer um motorista a abrir a porta para você entrar quando ele passou da parada. Fazer tudo isso enquanto somos governados por um inescrupuloso presidente da república traz uma sensação de ser assalto dentro do veículo, seguido de pneu furado no meio da avenida Heráclito Graça em um dia de muita chuva: é desesperador. Ainda assim, estar na pós-graduação, vinda de onde vim, na companhia de tanta gente do bem, é como descobrir que seu cartão de vale-transporte tem passagens suficientes para o mês inteiro quando você nem lembrava de tê-lo recarregado: é alegria demais!

Meu primeiro agradecimento é destinado aos ex-presidentes Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff que, com suas políticas assistencialistas, permitiram que alguém da periferia, aluna de escola pública, pudesse ter a educação como escolha de caminho de vida. Ainda há muito a ser feito para os que vêm de onde eu vim, mas se há alguma pouca esperança para nós, eles são os responsáveis por ela;

Ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará por ter aberto as portas a mim e meu projeto, outrora tímidos e imaturos, mas que puderam caminhar graças às parcerias que encontramos no caminho;

À FETRANS (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Ceará, Piauí e Maranhão) por me ceder seu preciosíssimo acervo, com o qual foi possível voltar ao passado por uns instantes e conhecer, desde os tempos dos bondes, como era a cidade e seus habitantes. Ao Wellington, responsável por esse acervo, pela gentileza e genuína vontade de ajudar;

Aos professores todos que fizeram parte dessa grande jornada da educação na minha vida, desde os do ensino médio, que me diziam que o lugar do aluno da escola pública é onde ele quiser estar; aos da graduação que me incentivaram a persistir; aos da pós-graduação, pelas conversas e aulas valiosíssimas, em especial à professora Catarina Farias que sempre foi muito generosa, carinhosa e atenciosa;

Ao professor Gilmar de Carvalho, mais um que a covid-19 levou cedo demais, mas que nos deixou um legado riquíssimo de sabedoria e gentileza. Nunca esquecerei de suas palavras de incentivo para que eu continuasse a escrever e a fazer uma pós-graduação. Eu

gostaria muito que o senhor estivesse aqui na minha defesa, professor!;

A cada brasileiro por financiar essa pesquisa e me conceder o privilégio de realizar o sonho da pós-graduação. Todos vocês deveriam ter a mesma chance que eu tenho e eu sinto muitíssimo que a educação seja relegada apenas a pouquíssimos de nós;

Aos trabalhadores que cruzaram o meu caminho ao longo desses 2 anos, desde os bibliotecários, porteiros e zeladores da UFC, até chegar nos motoristas e vendedores ambulantes com quem dividi os coletivos por tantas vezes. Suas jornadas são inspiração e espero fazer jus a elas quando as relato em minhas produções;

Aos professores Robson da Silva Braga, Tânia Márcia Cezar Hoff e Ricardo Ferreira Freitas, por toparem embarcar comigo no Grande Circular I (151) para conhecer algumas partes de Fortaleza por intermédio de mim. É uma honra e responsabilidade grandiosa tê-los nessa jornada;

À minha maravilhosa orientadora Sílvia Helena Belmino, pelas conversas sempre leves e por toda a paciência com esse poço de estresse que eu sou. Com toda certeza, a caminhada foi bem mais tranquila graças à sua tranquilidade e calma;

Às amigas que o mestrado me proporcionou e que faço questão de levar por toda a vida: Mayara, Fernanda, Bia e, especialmente, Marina, que se tornou minha confidente e parceira para rir e chorar quando é preciso;

Aos demais amigos, de infância, da escola, da faculdade, da vida, enfim, em especial ao Ravi, pela disposição de sempre para resmungar comigo;

O maior agradecimento possível à minha esposa Tainah, que segurou minha barra com amor e companheirismo em todos os momentos, me ajudou a manter o foco e também a abstrair quando não havia ideias ou palavras que pudessem ser escritas tamanhas as dificuldades de 2020/21; aos peludinhos que juntas amamos.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

O inferno dos vivos não é algo que será; se existe, é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceitar o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar de percebê-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: procurar e reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço. (Ítalo Calvino).

RESUMO

Reconhecida internacionalmente por seu extenso litoral que atrai turistas do mundo inteiro e que mascara as disparidades sociais que enfrentam os seus habitantes, a cidade de Fortaleza é analisada nessa pesquisa a partir de viagens realizadas, entre agosto de 2019 e junho de 2021, no ônibus de linha urbana Grande Circular I (151), que percorre 33 dos 169 bairros que a compõem. Ao longo de, aproximadamente, 4 horas de trajeto divididos entre os terminais Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana e Papicu, presenciamos cenários que externam condições miseráveis de moradia e que se avizinham à espaços planejados e luxuosos de habitação, consumo e lazer, bem como dividimos o ambiente do transporte coletivo com passageiros tão diversos quanto a capital que nos cerca e que apresentam diferentes comportamentos, linguagens ou vestimentas, quase sempre correspondentes às regiões nas quais embarcam ou desembarcam. Partindo de uma metodologia de caráter etnográfico que prioriza o olhar para a cidade de dentro para fora (MAGNANI, 2002), por meio de observação participante (GUBER, 2001) e com o auxílio de diário de bordo (WINKIN, 1998), é que relacionamos os fenômenos encontrados com discussões sobre o direito à cidade (LEFEBVRE, 1999, 2008), urbanização e mobilidade (AUGÉ, 2010; CAIAFA, 2002; MENEZES, 2014), criação de lugares e espaços públicos (AUGÉ, 1994; TUAN, 1983; CERTEAU, 2012), cotidiano (CERTEAU, 2012; PRIORI, 1997; GOFFMAN, 2013) e do potencial comunicativo dos transportes coletivos (BELCHIOR, 2010; CAIAFA, 2004, 2005; CANEVACCI, 2004), para, enfim, apresentarmos outras facetas de Fortalezas que coexistem com àquela dos cartões-postais dentro de um mesmo território.

Palavras-chave: cidade; comunicação; desigualdade; Fortaleza; Grande Circular I.

ABSTRACT

Internationally recognized for its extensive coastline that attracts tourists from all over the world and that masks the social disparities faced by its inhabitants, the city of Fortaleza is analyzed in this research based on trips made between August 2019 and June 2021, on the bus from urban line Grande Circular I (151), which runs through 33 of the 169 neighborhoods that comprise it. During approximately 4 hours of journey divided between the Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana and Papicu terminals, we witnessed scenarios that externalize miserable housing conditions and that approach to planned and luxurious spaces for housing, consumption and leisure, as well as sharing the environment of public transport with passengers as diverse as the capital that surrounds us and who have different behaviors, languages or clothing, almost always corresponding to the regions in which they board or disembark. Based on an ethnographic methodology that prioritizes looking at the city from the inside out (MAGNANI, 2002), through participant observation (GUBER, 2001) and with the help of a logbook (WINKIN, 1998), we relate the phenomena found to discussions about the right to the city (LEFEBVRE, 1999, 2008), urbanization and mobility (AUGÉ, 2010; CAIAFA, 2002; MENEZES, 2014), creation of public places and spaces (AUGÉ, 1994; TUAN, 1983 ; CERTEAU, 2012), daily life (CERTEAU, 2012; PRIORI, 1997; GOFFMAN, 2013) and the communicative potential of public transport (BELCHIOR, 2010; CAIAFA, 2004, 2005; CANEVACCI, 2004), to finally present other facets of Fortalezas that coexist with that of postcards within the same territory.

Keywords: city; communication; inequality; Fortaleza; Grande Circular I.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Notícia inauguração de ônibus do Jornal Correio do Ceará. Foto: CEPIMAR	21
Figura 2 – Charge publicada no Jornal Gazeta de Notícias em 1955. Foto: CEPIMAR ..	18
Figura 3 – Notícia publicada no Jornal Gazeta de Notícias em 1960. Foto: CEPIMAR ..	27
Figura 4 – Modelos de assentos dos ônibus da década de 70. Foto: CEPIMAR.....	29
Figura 5 – Notícia veiculada no Jornal O Povo em 1978.....	30
Figura 6 – Notícia sobre o projeto dos 2 primeiros terminais de integração. Foto: Jornal O Povo.....	33
Figura 7 – Notícia de 1991 sobre aposentadoria de motoristas por invalidez. Foto Jornal O Povo.....	34
Figura 8 – Notícia de 1996 sobre desabamento de abrigos (pontos de ônibus). Foto Jornal O Povo.....	35
Figura 9 – Notícia sobre inauguração dos terminais Antônio Bezerra e Messejana. Foto: Jornal O Povo.....	36
Figura 10 – Notícia sobre inauguração dos terminais Parangaba e Papicu. Foto: Jornal O Povo.	38
Figura 11 – Notícia do anúncio do terminal do Conjunto Ceará. Foto: Jornal O Povo.....	40
Figura 12 – Notícia sobre inauguração conflituosa do terminal Siqueira. Foto: Jornal O Povo.....	42
Figura 13 – Rota completa realizada pelo ônibus Grande Circular I. Foto: Mob Ceará.....	47
Figura 14 – Notícia de 1990 sobre a criação da linha de ônibus Grande Circular. Foto Jornal O Povo.....	48
Figura 15 – Passageiros do Grande Circular I (151) entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira: Foto: acervo pessoal.....	54
Figura 16 – Passageiro com roupas informais sentado sozinho junto à janela. Foto acervo pessoal.....	56

Figura 17 – Lixo e entulho em frente à escola Júlia Giffoni. Foto: acervo pessoal.....	62
Figura 18 – O lixo acumulado nas calçadas invadindo as vias. Foto: acervo pessoal.....	63
Figura 19 – Lixo e esgoto acumulados na rua próximos à uma parada de ônibus. Foto acervo pessoal.....	64
Figura 20 – Parede com várias pichações na avenida Cel. Matos Dourado. Foto: acervo pessoal.....	66
Figura 21 – Jovens com fones de ouvidos e mochilas dentro do ônibus. Foto: acervo pessoal.....	85
Figura 22 – Pichação com inscrição de facção criminosa PCC. Foto: Google.....	97
Figura 23 – Mulheres e crianças em uma parada de ônibus em frente a um terreno baldio. Foto: acervo pessoal.....	100
Figura 24 – Fachada do Iate Clube de Fortaleza vista do ônibus. Foto: acervo pessoal.....	110
Figura 25 – Fachada do Hotel Marina Park escondido por plantas.....	111
Figura 26 – Buffet La Maison visto de dentro do Grande Circular I (151). Foto: acervo pessoal.....	116
Figura 27 – Barcos de pesca ancorados no Rio Ceará. Foto: acervo pessoal.....	127

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	14
2	UM BREVE PASSEIO PELA FORTALEZA DO GRANDE CIRCULAR I (151)	19
2.1	Embarcando na história de Fortaleza	19
2.2	Uma Fortaleza dividida (e integrada) em 7 partes	32
2.3	A relação entre o ônibus e a Fortaleza cotidiana	43
3	UMA FORTALEZA SILENCIOSA ENTRE OS TERMINAIS ANTÔNIO BEZERRA E SIQUEIRA	52
3.1	“Fale ao motorista somente o indispensável”	52
3.2	Uma Fortaleza silenciosa (e silenciada)	61
3.3	Uma análise de perto e de dentro de Fortaleza	69
3.3.1	<i>Ônibus: lugar ou espaço de comunicação?</i>	73
4	UMA FORTALEZA ESCRITA EM <i>VERSUS</i> ENTRE OS TERMINAIS SIQUEIRA, MESSEJANA E PAPICU	80
4.1	Sensações despertadas versus sensações comedidas	80
4.1.1	<i>A informalidade versus a distinção dos vendedores ambulantes</i>	87
4.2	O planejamento versus o imprevisto na urbanização	95
5	UMA FORTALEZA DESIGUAL ENTRE OS TERMINAIS PAPICU E O ANTÔNIO BEZERRA	107
5.1	Nas praias fortalezenses onde tudo começou	107
5.1.1	<i>O fenômeno “Praia dos Crush”</i>	112
5.2	As praias do lado Leste de Fortaleza	115
5.2.1	<i>O papel dos transportes coletivos na ocupação da Praia dos Crush</i>	118
5.2.2	<i>A heterogeneização dos espaços, o direito à cidade e as resistências</i>	121
5.3	O lado Oeste de Fortaleza e os moradores-passageiros	123
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
	REFERÊNCIAS	131

1 INTRODUÇÃO

A minha história confunde-se com a dos transportes coletivos desde o dia 29 de março de 1995, data do meu nascimento, quando minha mãe embarcou no ônibus de linha Jurema, da Empresa Vitória¹, em direção ao hospital em que daria à luz a mim. Desde então, as rotas traçadas pela vida me fariam estar em contato diário com eles, já que foram, durante muitos anos, os únicos meios de transporte aos quais eu tive acesso. Contudo, para além das necessidades de mobilidade entre cidades, visto que eu residi em Caucaia por 20 anos, mas estudei e trabalhei em Fortaleza na maior parte desse tempo, os ônibus, vans (popularmente conhecidos por aqui como topiques²) e trens sempre foram meus objetos de fascínio, por conseguirem reunir, e quase sempre aglomerar, todos os dias, milhares de pessoas desconhecidas, com personalidades e contextos de vida diferentes, em espaços férreos, retangulares e desconfortáveis por horas a fio, enquanto transita por entre cidades também desiguais. Assim, a observação cotidiana das histórias provenientes desses encontros tornou-se, ao longo dos anos, uma prazerosa e despreziosa atividade, que acabou por culminar em minha monografia, em 2017. Na ocasião, como o esperado, surgiram indagações que não encontrariam respostas naquela pesquisa e que terminaram por transformarem-se em um projeto de dissertação.

A mais importante delas surgiu quando me deparei com o conceito de não-lugar, proposto pelo antropólogo Marc Augé (1994), que sugeria que nos transportes coletivos seria quase impossível que se estabelecessem relações, identidades e histórias, visto que seriam utilizados como locais de passagem e não como destinos finais. No entanto, essa interpretação não era condizente com as experiências que vivenciei ao longo dos anos como passageira, nem tampouco com as histórias que conheci como pesquisadora. Foi a partir de então me propus a investigar as práticas cotidianas comuns nos ônibus de Fortaleza, bem como elas interferem nas dinâmicas socioespaciais que se estabelecem lá dentro e que nos permitem afirmar que os espaços tendem a ser mistos: lugares para uns e não-lugares para outros, conforme os usos e apropriações feitas deles (MOCELLIM, 2009; SÁ, 2014; XAVIER, 2012; VALVERDE, 2009). O primeiro passo foi, então, escolher uma linha de ônibus que tivesse um

¹ A Vitória, sediada em Caucaia, é a empresa responsável pelo transporte de 2.250.000 passageiros/mês por ônibus na Região Metropolitana de Fortaleza e urbana de Caucaia, desde o ano de 1956. Disponível em: <<https://www.evitoria.com.br/institucional/gestao-e-estrutura>>. Acesso em 21 de mai. 2020.

² O termo topique, utilizado na cidade de Fortaleza em referência aos micro-ônibus ou vans que fazem o serviço de transporte alternativo, tem origem nos anos 90, devido ao nome do modelo do veículo – *Topic* – utilizado para esse fim. O carro era fabricado e comercializado pela empresa Asia Motors.

trajeto capaz de permitir um tempo de observação considerável a cada viagem e que, preferencialmente, fosse pouco utilizada por mim, para que eu me tornasse uma completa estranha, desenraizada e isolada ao que estava ao meu entorno, e ao passo em que observasse sem muitas noções prévias do que encontraria, pudesse, finalmente, reconstruir e descrever uma nova identidade metropolitana (CANEVACCI, 2010).

Optamos, então, pelo ônibus de linha urbana Grande Circular I (151), que realiza um dos maiores trajetos da cidade, passando por 33 dos 121 bairros da capital, com pausas em quatro de seus sete terminais de integração, em viagens que duram, aproximadamente, quatro horas para serem completadas. Assim, iniciei a fase exploratória do trabalho, na qual viajava uma vez por semana, às segundas-feiras, no período correspondente ao segundo semestre de 2019, observando os detalhes do veículo e de seus passageiros, os comportamentos, as conversas, as roupas, os aromas, os sons, os contatos e tudo o que se apresentava a cada novo embarque ou nos chegava rapidamente pelas janelas. Depois de tudo devidamente registrado por meio de anotações e captações de imagens e áudios, chegou o momento de analisarmos os fenômenos mais recorrentes e chamativos adquiridos e, logo de cara, nos deparamos com um imenso potencial comunicativo presente no transporte coletivo, que perpassa desde as comunicações oficiais afixadas em suas paredes, pelos diálogos entre os passageiros, pelos monólogos dos vendedores e pedintes, até mesmo pelo silêncio tão comum em partes específicas da trajetória, corroborando com o que afirma Muniz Sodré ao dizer que a comunicação não é uma redução lógica da sintaxe ou semântica dos signos, mas que possui características transverbais, inconscientes e se apresenta manifesta em palavras, imagens e afecções corporais (SODRÉ, 2014). Além disso, ao passo em que a condução avançava Fortaleza adentro, tanto o cenário externo, quanto o público com o qual dividia o espaço se alterava de tal modo que mal parecia se tratar de bairros que se distanciam por poucos quilômetros.

Surgia ali, portanto, a indagação que viria a nortear os rumos dessa pesquisa: a partir das realidades observadas nas viagens do ônibus Grande Circular I (151), de quais modos a cidade de Fortaleza se apresenta nesse trajeto? Na busca por essa resposta, recorreremos à análise do cotidiano desses transportes, dos passageiros e espaços da cidade, buscando estar presente neles e, por isso, entendemos que o método etnográfico se apresenta como o mais adequado, pois possibilita o relacionamento com a experiência do trabalho de campo afim de descrever, sob forma de texto, os fenômenos culturais e modos de vida específicos de um local (BIZERRIL, 2008), no intuito de organizar dados, informações e indícios num novo arranjo (MAGNANI, 2002), sempre levando em consideração que a cidade

não se deixa reduzir a um pano de fundo, sobre a qual podemos lançar olhares sem sermos influenciados por ela. Então, mesmo que “aparentemente não tenha nada a ver com o discurso urbano” (CANEVACCI, 2004), a cidade também impõe seus próprios métodos.

Um dos mais importantes deles foi o uso do diário de bordo, que atravessou toda a fase exploratória e segue viajando conosco a cada novo embarque no Grande Circular I (151). Segundo Yves Winkin (1998), a ferramenta é essencial nas pesquisas etnográficas e elenca três funções principais que conseguimos identificar em nossa relação cotidiana. De acordo com o autor, a primeira função é a catártica, na qual o pesquisador deve colocar seus anseios, dúvidas, medos e até preconceitos, pois ali será o seu local de desabafo. A segunda funcionalidade é empírica e deve ser a parte descritiva do que está ao entorno do observador e de tudo o que lhe chama atenção. Winkin vai nos dizer que as primeiras anotações tendem a ser prolixas, mas garante que a maturidade no campo guiará o olhar para o que é importante com o passar do tempo. Por fim, a terceira função é a reflexiva e analítica do diário, que ocorre após retornarmos aos nossos escritos e ponderarmos sobre o conteúdo ali presente. Fora dos ônibus, além de observações, mergulhamos na relação entre Fortaleza e seus transportes, a partir dos arquivos armazenados e gentilmente compartilhados pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros de Ceará, Piauí e Maranhão (FETRANS), que possui um imenso acervo com todas as matérias de jornais sobre transportes coletivos, desde que iniciaram suas atividades em nosso estado.

Se na fase inicial da pesquisa de campo havia uma restrição de turno (manhã) e dias (segundas-feiras) para as viagens, a partir da formulação da pergunta e objetivos, elas passaram a ocorrer em momentos variados, para que ampliássemos as informações até ali coletadas, a partir de um maior contato com a cidade e os passageiros que embarcam no Grande Circular I (151) diariamente. Diferente do propunha Augé, os indivíduos não são passivos nesses espaços, pois mesmo a suas presenças já são capazes de alterar o ambiente e o comportamento dos demais, e é por isso que nos interessa olhar o máximo possível para esses atores dentro de seus arranjos cotidianos, para que tentemos enxergar, dentro dos limites possíveis, a partir de suas concepções, ao que Magnani (2002) vai chamar de perspectiva de perto e de dentro, que propõe ao pesquisador um olhar não mais individual, mas definido pelo(s) sujeito(s) analisado(s) e “das formas por meio das quais eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas” (MAGNANI, 2002). Um olhar empático, enfim, e que encontrou um difícilíssimo percalço no ano de 2020.

Apesar de todo planejamento, infelizmente, a pandemia causada pelo vírus covid-

19 afetou diretamente à realização da pesquisa de campo. Isso porque tornou-se inviável viajar em transportes coletivos ao longo de 7 meses (de abril a outubro), salvo em casos de necessidade, devido aos riscos de contágio da doença, em mim e nos familiares com quem moro e que fazem parte do grupo de risco (idosos com comorbidades prognósticas). Havia ainda um decreto estadual de Nº 33.544, homologado pelo então Governador Camilo Santana e divulgado no Diário Oficial do Estado do Ceará em 19 de abril de 2020, que proibia a circulação e aglomeração de pessoas em espaços públicos, exceto em situações imprescindíveis para a realização de atividades essenciais. Por fim, mas muito importante, com a redução dos números de contaminados e mortos, e meu gradual retorno às viagens, pude perceber alterações em algumas práticas cotidianas, tais como o uso de máscaras (uma obrigatoriedade para o embarque) e que os passageiros têm evitado conversar entre si, ainda que estejamos num carro lotado. Ao lado de fora também há diferenças sutis na ocupação das ruas de alguns bairros e, mesmo que isso não prejudique o andamento do trabalho, são marcadores temporais de um período bem específico e que pode sofrer novas mudanças tão longo o contexto se modifique mais uma vez.

Na impossibilidade de quaisquer previsões sobre o futuro, seguimos com a pesquisa que em seu primeiro capítulo discorre sobre a relação entre Fortaleza e os ônibus, a partir de uma perspectiva histórica, prospectada em matérias de jornais locais. Nele é possível compreendermos como os ônibus, e outros tipos de coletivos que lhe antecederam, não só não foram passivos às transformações da cidade, como agiram em prol de muitas delas, utilizados como ferramentas de dominação dos espaços, sempre à serviço do lucro que propiciam. Além disso, nos deparamos com os macetes dos detentores das tecnologias de mobilidade para influenciar diretamente na política local e conseguirem moldar a capital cearense de acordo com suas necessidades. Já no segundo capítulo, a intercessão entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira entra em cena e viajamos por uma Fortaleza silenciosa, e que muito comunica dessa forma, na qual os passageiros muito têm a dizer, com uma linguagem que passa – e ultrapassa – a verbalização, sobre suas realidades ao lado de fora de condução. É preciso, portanto, compreender a dimensão comunicativa que o silêncio possui para que se possa ouvi-los.

No penúltimo capítulo, nossa viagem segue pela intercessão entre 3 terminais que culminará num comparativo inevitável dos processos de urbanização da capital, que em favor da promoção de espaços planejados destinados à habitação, educação, lazer, cultura e sociabilidade de uma minoria abastada residente na cidade, negam esse mesmo direito às classes marginalizadas que vivem nas periferias e que precisam se conformar com vias

pavimentadas e sinalizadas, que servem para lhes direcionar aos locais de trabalho ou de consumo dirigido, pois é o máximo de modernidade destinados a esses cidadãos. Já no quarto e último capítulo, as desigualdades socioeconômicas se apresentam mais próximas umas das outras e camufladas na extensão dos verdes mares que margeiam Fortaleza. Ao lado Oeste, todo o requinte e luxo do cartão-postal da cidade, com seus restaurantes, clubes, hotéis e barracas de praia superestruturadas e que fazem da região a mais onerosa para se viver por aqui, enquanto ao lado Leste são reservados os esgotos que poluem suas águas, devido à falta de saneamento ainda atual na região. Por isso, prepare seu cartão de vale transporte e se esprema numa cadeira junto à janela, pois uma viagem completa do Grande Circular I (151) está prestes a começar.

2 UM BREVE PASSEIO PELA FORTALEZA DO GRANDE CIRCULAR I (151)

“A minha pergunta é séria.
E eu nem sei se eu sei dizer:
Minha Fortaleza *véia*, o que fizeram com você?”
(Cidadão Instigado)

Quinta maior capital brasileira em termos populacionais e um dos destinos mais procurados do país para fins de turismo, Fortaleza é hoje uma cidade-mundo, uma megalópole com traços globais em seus edifícios, na circulação ininterrupta de pessoas, bens e informações, e nas crescentes desigualdades que se tenta a todo custo esconder. Emergente. Trocou a força que lhe deu nome por tudo aquilo que emerge do mar do consumo e da aparência de modernidade, ainda que isso inflija violências cotidianas, simbólicas ou não, aos que têm documentado consigo a naturalidade da terra, mas a quem não foi dado o direito de obter um pedacinho dela. Meio. Definitivamente não se parece com o que era há poucos anos, mas certamente não alcançou o destino que vislumbra como final. Que forças a projetaram para que esteja como agora, como isso se deu não sem antagonismos e como os veículos foram armas de (re/des) construção é o que se discutirá nesse primeiro capítulo.

2.1 Embarcando na história de Fortaleza

Há um ditado popular que diz que tudo na vida é passageiro, exceto o cobrador e o motorista. Longe de adentrar numa discussão sobre a ironia dessa frase quando aplicada à cidade de Fortaleza, já que seus cobradores de ônibus de linha urbana foram demitidos e substituídos por catracas de autoatendimento³, podemos ao menos dizer que a história da capital cearense também se fez passageira dos transportes públicos coletivos, de tal modo que sua fundação, ocupação e desenvolvimento até a forma como a conhecemos hoje teve parte de sua trajetória definida pelos caminhos que os bondes, trens, ônibus e vans traçaram por aqui. De antemão, essa afirmação pode levar a entender que as questões de mobilidade da população fortalezense sempre estiveram em primeiro plano nas tomadas de decisões dos políticos que aqui governaram, mas o que a história nos mostra é que até os caminhos abertos para o trânsito dos meios de transporte coletivos sempre estiveram a serviço dos interesses do

³ Em julho de 2019, mais de mil cobradores de ônibus foram demitidos em Fortaleza devido à substituição de seus postos de trabalho por catracas de autoatendimento, segundo o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Ceará (Sintro). Disponível em: <<https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/07/24/sindicato-diz-que-mais-de-mil-cobradores-foram-demitidos-com-autoatendimento-em-onibus--empresarios-negam.html>>. Acesso em 17 de jul. 2020.

capital privado e que as transformações estruturais e sociais que se sucederam são, também, resultados desses esforços em prol do lucro.

E essa longa e conflituosa relação entre a cidade de Fortaleza e transportes coletivos iniciou-se ainda no século XIX, época em que havia um interesse latente dos agroprodutores em transportar algodão, açúcar, fumo e outros cereais produzidos em várias partes do Ceará para outras regiões do país, o que era impossibilitado pelas longas distâncias a serem percorridas em estradas com péssimos estados de conservação ou ainda inexistentes. E foi assim que, em 1857, um empresário chamado Pedro Theberge recebeu da Assembleia Provincial o direito de transportar gêneros e mercadorias entre as cidades de Icó e Aracati, desde que fizesse melhorias na estrada (CEPIMAR, 2008). A oferta mostrou-se rentável para os dois lados: os empresários aumentavam seus ganhos, ao passo em que o governo não tinha mais a responsabilidade de lidar com terras, ora extremamente castigadas pelo sol do sertão, ora alagadiças nos períodos chuvosos. Assim, nesse vaivém de carroças e cargas Ceará adentro, uma nova possibilidade provou-se rentável e, ainda, inexplorada até aquele momento: o transporte de pessoas.

Dez anos se passaram até que se tenha o primeiro registro de conduções coletivas em Fortaleza e as pioneiras, que faziam o traslado entre a capital cearense e Maranguape, iniciaram suas atividades em 1868, no período dos festejos de São Sebastião e passavam diariamente, e apenas uma vez ao dia, às 4 da manhã nos pontos pré-determinados (CEARENSE, 1868). Pertencente aos empresários João Correia de Melo, Antonio José Correia & Filhos e Severiano Ribeiro Cunha, a empresa se chamava *Companhia de Omnibus* e seus carros eram importados da Europa, funcionavam por meio de tração animal, geralmente jumentos, tinha um cocheiro e sua capacidade de transporte era de 12 passageiros por vez (CEPIMAR, 2008). Esse modelo era igual ao originário francês, criado por Stanislav Baudry, proprietário de casas de banho que, para evitar que suas instalações ficassem sem clientes, passou a oferecer o serviço de transporte⁴, até perceber que este novo empreendimento lhe era bem mais rentável, tal como ocorreu com os empresários daqui. Até o nome do transporte veio importado: *omnibus* vem do latim e significa *para todos*, mas na França recebeu esse nome devido a chapalaria do senhor Omnes na qual ficava estacionado em frente (*Omnes-Omnibus*: Omnes para todos).

⁴ As casas de banho eram estabelecimentos comuns na Europa do século XIX, mas ainda não eram acessíveis a toda a população, principalmente pela distância e já que nem todos possuíam carruagens, o serviço de transporte coletivo rapidamente foi aceito e aderido ao cotidiano dos cidadãos. Disponível em: <<https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/historia/vans>>. Acesso em 20 de jul. 2019.

Apesar do nome sugerir acesso garantido para todos, andar de transporte coletivo naquela época, tanto no Brasil, quanto na Europa, era sinônimo de *status*, pois com a pouca concorrência de empresas de transporte e com dispendioso funcionamento dos carros devido às péssimas estradas que faziam os carros quebrarem constantemente, o valor das passagens não era acessível para a maioria absoluta da população (CEPIMAR, 2008), que ainda dependia de carroças ou das próprias pernas para viajar. Contudo, a partida já havia sido dada: a demanda de viagens entre bairros e cidades era crescente, devido ao aumento das relações comerciais entre eles, e não era mais possível fazê-las sem a velocidade e praticidade dos transportes coletivos, ainda que precários. Foi nesse contexto que em 1894 surgiram os bondes na capital cearense, inicialmente fazendo o trajeto entre os bairros Parangaba e Benfica, e em seguida se espalhando para outras partes da cidade. Eles saíram de circulação em 1946 (CEPIMAR, 2008; MENEZES, 2014), mas a partir do ano 1918 passaram a dividir espaço com o concorrente que lhes tirariam dos trilhos de uma vez por todas: os ônibus.

**Inauguração dos auto-ônibus
vindos da America do Norte**

HORARIO DA NOVA LINHA

Começarão amanhã a trafegar do Bemfica para Porangaba, os dois auto-ônibus que o exmo. sr. dr. João Thomé, digno presidente do Estado, mandou vir dos Estados Unidos.

Esses dois carros são do fabricante Wichita, de 45 H P, iluminados a luz electrica, com lotação para 16 passageiros cada um.

O sr. dr. João Thomé, em companhia de sua exma. familia, viajou de Bemfica a Porangaba, num dos omnibus, guiado pelo profissional sr. Raphael Dias Marques, interessado da Garage Modelo, tendo esta experiencia, dado bom resultado.

Os auto-ônibus soffreram algumas modificações nas suas «carrosseries», pois não vieram de accordo com a encomenda do governo.

Os «chacis» são bem acabados, resistentes; mas a «carrosseries» não offerecia as mesmas garantias de solidez, pelo que foi reforçada.

As passagens directas custarão 400 réis, ficando a linha dividida em secções de 200 réis.

A Direcção de Obras Publicas vai estabelecer cadernetas que serão vendidas com os seguintes descontos: directa, de 25% ou sejam 300 réis; e as sectionaes, de 15% ou sejam 170 réis.

O movimento dos auto-ônibus está a cargo do dr. Humberto Monte, director das Obras Publicas do Estado. S. s. estuda um meio de facilitar e baratear o transporte, pois o governo apenas se interessa em bem servir ao publico, sem visar resultado lucrativo.

Esse melhoramento nenhum accrescimo de despesa produziu, tendo sido organizado e posto em execução por aquella repartição.

A estrada do Bemfica a Porangaba está nas melhores condições, graças aos melhoramentos ali mandados fazer pelo sr. dr. João Thomé.

Felicitando a população de Porangaba pela facilidade de locomoção que o honrado governo do Estado acaba de promover, damos abaixo o horario das respectivas viagens:

HORARIO DA MANHÃ

Do Bemfica para Porangaba
6,5; — 7,5; — 8,5; — 9,5; — 10,5 — 11,5; — 12,5

De Porangaba para o Bemfica
6,35; — 7,35; — 8,35; — 9,35; — 10,35; — 11,35; — 12,35

HORARIO DA TARDE

Do Bemfica para Porangaba
3,5; — 4,5; — 5,5; — 6,5 — 7,5; — 8,5; — 9,5

De Porangaba para o Bemfica
3,35; — 4,35; — 5,35; — 6,35; — 7,35; — 8,35; — 9,35

Figura 1. Notícia inauguração de ônibus do Jornal Correio do Ceará. Foto: CEPIMAR.

Importados originalmente dos Estados Unidos, já que não eram fabricados no Brasil, os primeiros ônibus a circularem em Fortaleza faziam apenas 14 viagens por dia, levando consigo 16 passageiros em cada uma delas e sua rota era restrita ao percurso entre os bairros Parangaba ao Bemfica (O POVO, 1938). Contudo, essa oferta já não atendia as

demandas do contingente populacional da cidade, que havia quase dobrado nos últimos 20 anos⁵, graças ao êxodo rural que ocorria nesse período, trazendo populações inteiras do sertão para a “cidade grande”, devido à seca que assolava a terra e impossibilitava a plantação e a criação de animais.

Os sertanejos chegavam com a esperança de aqui encontrarem emprego, moradia ou somente sobrevivência⁶ e aqueles que conseguiam se fixar, passaram a se aglomerar nos subúrbios da cidade e a comporem parte da mão-de-obra da capital. Isso fez surgir a demanda de mais itinerários de transportes coletivos, principalmente aos arredores de Messejana, Cajazeiras e Centro (CEPIMAR, 2008) e, tendo em vista a dificuldade do Estado em atendê-la, bem como a manutenção dos lucros, empresários de variados ramos passaram a investir em veículos públicos para transportar os empregados e outros passageiros interessados – com a cobrança do valor de passagem de todos esses, evidentemente. Exemplo disso foi o ônibus denominado Matadouro Modelo⁷ inicialmente pensado para levar apenas os trabalhadores dessa empresa, mas que devido ao sucesso induziu os moradores do Barro Preto – hoje, Jardim América – e adjacências a reclamarem por mais meios de transportes para a região.

O clamor por mais transportes coletivos nas ruas, no entanto, não era exclusivo de bairros aleatórios de Fortaleza, tampouco era do interesse apenas de sua população o investimento em mobilidade urbana. Isso porque, a partir do ano de 1927, o Governo do Ceará passa a assumir a responsabilidade pelos transportes coletivos da cidade e uma de suas primeiras decisões foi de isentar de quaisquer impostos estaduais⁸ os empresários dispostos a investir em locomoção pública (CEPIMAR, 2008). Assim, iniciava-se uma era de empresas disputando por espaço nas vias públicas da capital para seus veículos, mas essa competição nada tinha a ver com o genuíno interesse em levar e trazer pessoas de um ponto a outro da cidade, e si em aumentar seu poderio e, conseqüentemente, lucros. A prova latente disso é que a *Light*, mais antiga companhia a explorar uma concessão de geração, transmissão e

⁵ No período que corresponde aos anos 1900-1920, a população fortalezense aumentou de 48.369 para 78.536 habitantes, modificando completamente os cenários de moradia e mobilidade da cidade. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>>. Acesso em 29 de jul. 2020.

⁶ A primeira metade do século XX no Ceará foi marcado por históricos de seca nos sertões e de migrações das populações destes para os centros urbanos em busca de sobrevivência. Esse período rendeu inspirações para grandes obras da literatura brasileira como *O Quinze*, da escritora cearense Rachel de Queiroz, que retrata a chegada desses povos nos campos de concentração instalados para os receber em Fortaleza.

⁷ O ônibus da empresa Matadouro Modelo foi um dos primeiros a funcionar tendo gasolina como combustível e foi apelidado de pata-choca devido ao tanto que balançava de um lado para o outro durante as viagens. Disponível em: <<http://www.fortalbus.com/2018/12/a-historia-do-transporte-publico-de.html>>. Acesso em: 04 de ago. 2020.

⁸ A Lei estadual nº 2.565, publicada em Fortaleza, em 05 de novembro de 1927, isentava as empresas de ônibus de todas as taxas de impostos estaduais, com exceção das de água e esgoto, e autorizava a Câmara Municipal de Fortaleza a fazer o mesmo.

distribuição de eletricidade e serviços de bondes e ônibus elétricos no Ceará, lutou ferrenhamente na justiça pelo direito de ser a única a oferecer aqui o serviço de transporte (MENEZES, 2014), ainda que fossem antigas as queixas contra sua péssima prestação de serviços (idem) e sabendo dos prejuízos da retirada dos outros carros para os usuários, confirmando o pensamento de Augé (2010) quando afirma que a lógica econômica trata de mobilidade apenas para definir um ideal técnico de produtividade e não para assegurar o movimento dos corpos e espíritos.

Outra indicação de que o lucro dos empresários era a principal força motriz para os investimentos em transportes coletivos é que somente em 1930, 12 anos após o início da circulação dos ônibus em Fortaleza, foi criada a Inspetoria Geral de Veículos (CEPIMAR, 2008), na tentativa de regulamentar coisas básicas, como o estado de conservação dos carros em utilização, a velocidade com que podiam trafegar, a quantidade de passageiros que transportariam por viagem, os itinerários das rotas e onde deveriam ser as paradas de embarque e desembarque, afim de reduzir a quantidade crescente de acidentes de trânsito (CORREIO DO CEARÁ, 1940). Entretanto, ainda que essas melhorias estivessem sendo implementadas aos poucos, havia uma realidade que perduraria por muitos anos ainda: a ausência de transportes públicos nos subúrbios da cidade. Alguns bairros, como o Brasil Oiticica, atual Carlito Pamplona, chegou à década de 40 com um único ônibus, que trafegava para o Centro de meia em meia hora, mesmo sendo um dos povoados mais movimentados e populosos de Fortaleza.

Aliás, o inchaço populacional e a ausência de planejamento urbano são importantes características desse período, tanto que durante a administração do então prefeito Tibúrcio Cavalcante (1931-1933) tratou de fazer um levantamento sobre a situação espacial da cidade e a planta produzida em 1931 constatou que Fortaleza havia ultrapassado os limites dos planos do século XIX (SILVA, 2016). Com relação aos transportes, a situação era tão precária, que apenas em 1946 é que foram adquiridos novos veículos e graças a uma medida que autorizava a qualquer pessoa a prestar o serviço, desde que tivesse condições de comprar carros novos e modernos, e somente no ano seguinte é que a Inspetoria Estadual de Trânsito (IET) proibiu que eles trafegassem sem freio, buzina ou luz.

Chegamos à década de 50 e, nesse período, Fortaleza atingiu a marca de 270 mil habitantes – número que crescerá exponencialmente até os anos 2000, devido à estiagem no sertão e as promessas de melhores condições de vida que se acreditava ter por aqui. Afinal de contas, eram anos de ascensão econômica com amplo desenvolvimento da indústria têxtil por aqui, a Guerra havia acabado e o movimento de êxodo rural estava em pleno vapor pelo

país (ALVES; SOUZA; MARRA, 2011). Na contramão desses avanços, no entanto, as promessas de um futuro garantido esbarravam num crescimento desordenado de cidades que não tinham condições de receber tanta gente ao mesmo tempo em seus territórios.

Na capital cearense não foi diferente: os que aqui chegavam sem grandes poderes aquisitivos, acabam fixando residência nos bairros e vilas afastados dos grandes centros comerciais, dando início às periferias como as conhecemos hoje. Quanto ao emprego, muitos não tiveram outras opções para além da informalidade e logo passaram a compor o cenário das praças e outros espaços públicos. Um exemplo icônico desse período foi a construção do Abrigo Central, na Praça do Ferreira, idealizado para proteger do sol os passageiros que aguardavam por transportes coletivos, mas que acabou tornando-se um recanto de pedintes, ambulantes, gazeteiros e engraxates que chegavam ao raiar do dia para garantir suas sobrevivências. Após 16 anos, o local – popularmente conhecido como monstrengo – foi demolido por não servir mais ao seu intuito inicial e porque sua presença desvalorizava a região.

O aumento rápido e não planejado do contingente populacional na cidade fez exacerbar problemas de infraestrutura que os 23 bairros da época⁹ enfrentavam. Um deles era o precário fornecimento de energia elétrica, comandado pela empresa Ceará Light, que não tinha capacidade de suprir as demandas locais devido ao número de habitantes (MENEZES, 2014). Por conta disso, a iluminação pública era insuficiente e eram comuns "apagões" que prejudicavam, inclusive, as fábricas locais. O problema só começaria a ser resolvido ao final do ano 1960, com intervenção do Governo Federal, que possibilitou uma assinatura de convênio entre a Prefeitura e a CHESF¹⁰ para reformas na rede elétrica. Outro fator que ia de encontro ao sonho de desenvolvimento da metrópole era o fornecimento de água. A que chegava do açude Aracapé não tinha volume suficiente para irrigar todas as moradias e ainda era distribuída por canalizações obsoletas. Para tentar contornar a situação, alguns moradores cavavam cacimbas em seus quintais, mas como também não havia coleta de esgoto, era comum que eles se deparassem com fossas ao longo do processo, correndo o risco de se

⁹ O Decreto-lei de Fortaleza, nº 180, de 1946 dividia a cidade de Fortaleza em 4 regiões principais. REGIÃO CENTRAL: Jacarecanga, Farias Brito, Benfica, Joaquim Távorá. LITORAL: Barra do Ceará, Moura Brasil, Praia Formosa, Praia de Iracema, Prainha, Praia Meireles, Volta da Jurema, Mucuripe. REGIÃO LESTE: Aldeota, Cocó, São João do Tauape, Aerolândia, Vila Militar. REGIÃO OESTE: Floresta, Monte Castelo, Damas, Barreiros, Porangabuçu e Alagadiço.

¹⁰ A Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) é uma sociedade anônima de capital aberto responsável por gerar e transmitir energia elétrica em alta tensão explorando a bacia hidrográfica do rio São Francisco, tendo suas principais instalações no Nordeste e um Centro de Operação em Fortaleza (CE). Disponível em: <https://www.chesf.gov.br/layouts/15/chesf_noticias_farm/noticia.aspx?idnoticia=325>. Acesso em: 28 de ago. 2020.

contaminarem (PONTES, 2003). Aliás, a questão sanitária não estava em seu melhor momento: Fortaleza contava apenas com 27 carros de recolhimento do lixo, sendo que 12 eram carroças e 15, carrinhos de mão, o que culminava em lixões à céu aberto nos terrenos baldios em vários pontos da metrópole (NASCIMENTO, 2001).

Com tanta aglomeração e desorganização nos espaços da cidade, era de se esperar que o sistema de transporte público urbano também apresentasse muitos problemas e, mais uma vez, estivesse no centro de disputas por algum tipo de poder em Fortaleza. Para além do interesse dos empresários, a década ficou marcada por um jogo político acirrado que tinha o ônibus como a principal peça do tabuleiro: quem desejasse voto e devoção da população, precisava investir nos – ainda escassos – coletivos. Por isso, os anos 50 foram marcados pela garantia de alguns direitos para os passageiros, como passes livres para os funcionários do Município, do Estado e da União (1950), meia-passagem para estudantes (1950), gratuidade para guardas sanitários federais e estaduais, policiais civis e militares, funcionários da Câmara Municipal (1951) e do Juizado de Menores (1959), além da determinação de circulação de todas as linhas de ônibus até meia-noite (1952). Entretanto, e também nenhuma surpresa, as empresas de ônibus reagiam negativamente à essas transformações, alegando que as concessões significavam prejuízos e, assim, justificavam as retiradas de ônibus das ruas e os recorrentes aumentos no valor das passagens. A população, por sua vez, sofria com as péssimas condições das viagens: acidentes, superlotação, péssima conservação dos carros e ausência de horários fixos das viagens¹¹.

¹¹ Jornais como Gazeta de Notícias e Correio do Ceará dedicavam, diariamente, páginas inteiras com notícias, matérias, charges e entrevistas relacionadas aos conflitos entre os empresários das companhias de ônibus e a Prefeitura de Fortaleza, e de todos estes com os usuários dos transportes coletivos. Desde à época da substituição dos bondes pelos ônibus, esse veículo de comunicação passou a funcionar como porta-voz das partes (SECUNDINO NETO, 2012; MENEZES, 2014).



Figura 2. Charge publicada no jornal Gazeta de Notícias em 1955. Foto: CEPIMAR

O resultado desse conflito de interesses foi um caos que se estabeleceu no período: os políticos que queriam estar nas graças da população tomavam decisões a respeito dos transportes sem medir as consequências, os empresários revoltados com a diminuição dos lucros e sabendo da necessidade dos ônibus para o desenvolvimento da cidade, agiam de má fé prestando um péssimo serviço e recolhendo os carros das ruas, e a população, que ficava à mercê dessa quebra de braço sem fim, não tinha a quem recorrer. Alguns optavam pelo confronto direto e depredavam os veículos circundantes (CORREIO DO CEARÁ, 1955), exaltando ainda mais os ânimos das partes. Para tentar amenizar o transtorno, a Prefeitura de Fortaleza resolveu autorizar, por meio da lei nº 743, de 23 de novembro de 1953, o uso alternativo de caminhonetes no serviço de transporte coletivo, oficializando o trabalho que já existia na época, desde a extinção dos bondes, e que hoje é realizado por topiques e vans. Além disso, com a criação da Secretaria Municipal de Transportes, em 1955 (CEPIMAR, 2008), ficou decidido que era competência do Prefeito a fixação dos preços de tarifas. No entanto, nem o órgão e tampouco as decisões que tomara resistiram muito tempo às pressões empresariais e a década de 60 iniciou-se com muitos – antigos e novos – problemas.

Logo no início de 1960, a Prefeitura de Fortaleza tomou duas importantes medidas a respeito dos transportes coletivos, que impactariam fortemente a relação dos vários setores interessados no assunto. A primeira delas foi limitar a gratuidade das passagens de ônibus para os fiscais do Departamento de Transportes Coletivos, antiga Secretaria Municipal de Transportes Coletivos e criar o Conselho de Representantes dos Estudantes para fiscalizar a emissão e garantir a padronização das carteiras de estudantes, tendo em vista a queixa recorrente dos empresários de terem prejuízos com fraudes no uso das carteirinhas e pelo

excesso de passes livres fornecidos. A segunda medida veio na forma do artigo 2º, da lei nº 1.530, de 24 de março de 1960 que decidia que o sistema de concessões se manteria apenas enquanto não fosse possível ao município fazer a exploração direta do serviço, o que não agradou nem um pouco os concessionários. Como se isso não bastasse, em junho do mesmo ano os militares começaram um grande quebra-quebra nos coletivos, em resposta à revogação da gratuidade de suas passagens, gerando dezenas de pedidos de indenização das empresas à Prefeitura pelos veículos depredados. No meio dos conflitos que demonstrava a incapacidade do Governo de agradar todas as demandas, estava a população, que não tinha qualquer outra alternativa senão lidar com as decorrências dessas decisões na sua mobilidade cotidiana.

Uma das mais relevantes tem a ver com o valor das passagens. Entre 1955 a 1969, por exemplo, foram autorizados 9 aumentos de tarifas em Fortaleza (CEPIMAR, 2008), graças aos embates entre empresas e Prefeitura, e ao processo de desvalorização da moeda da época, o cruzeiro. Além de dificultar o acesso aos transportes, a retirada de moedas divisionárias da praça era motivo de constantes embates entre passageiros e cobradores, que não tinham como dar troco e causavam prejuízos aos cidadãos. As soluções criadas eram as mais diversas: algumas empresas vendiam vale-passagens que serviam de moeda nas viagens, outras delas vendiam cadernetas de 20 passagens antecipadas ou mesmo os cobradores iam às praias fora do horário de trabalho para conseguir trocar as cédulas por moedas, para evitar as enfadonhas brigas que ganhavam as manchetes de jornais locais. Nessa época, os trocadores (como são também conhecidos os cobradores por aqui) eram completamente responsáveis pelo dinheiro arrecadado na condução, e toda e qualquer perda era descontada de seus salários (MENEZES, 2014). Somente em 1987 é que será instituído o vale-transporte na capital cearense, encerrando parcialmente os dessabores para os viajantes. Já para os trabalhadores, a década ainda reservaria algumas emoções.



Figura 3. Notícia publicada no jornal Gazeta de Notícias em 1960. Foto: CEPIMAR

Em 1961, houve uma grande paralisação dos motoristas que reivindicavam, dentre outras coisas, aumento dos seus vencimentos básicos, pois até ali não recebiam salário mínimo fixo, já que eram comissionados. Além disso, quando o carro precisava de reparos por

quebra de peças, o valor era descontado dos ganhos do condutor. Na contramão dessa preocupação, o Departamento de Transportes Coletivos (DTC) determinou, em 1963, que os trabalhadores dos ônibus deveriam vestir uniforme cáqui – calça, camisa e quepe para os motoristas e boina parecida com dos aprendizes de marinho para os cobradores, e ainda proibiu a entrada e permanência de pedintes e vendedores ambulantes dentro da condução, transferindo aos trabalhadores a responsabilidade pelo cumprimento dessa regra, o que perdura até os dias atuais¹², e causa alguns desentendimentos entre as partes envolvidas.

Com relação aos carros e as viagens em si, foi uma década de reformas. Já no início de 1960, a Prefeitura lançou uma lei proibindo o uso de cigarros e pessoas alcoolizadas nos transportes coletivos¹³ e em 1964 os ônibus ganharam catracas, que facilitava no registro e controle dos passageiros e seus pagamentos, e garantia aos trocadores o direito de trabalharem sentados. Além disso, os veículos foram classificados como sendo de 1ª ou 2ª classe, conforme o tempo em que saíram das fábricas, o que impactava diretamente sobre o valor das passagens e na escolha dos passageiros que agora tinham que decidir entre preço e conforto. Os carros ainda ganharam cores e numerações que identificavam de qual empresa eram prestadores de serviços, pois já nesse período havia várias delas. Em 1966, a Prefeitura de Fortaleza lançou um curso para os cobradores que lhes ensinava a se relacionar com o público e a partir de 1968 só era permitido o exercício da profissão por quem tivesse a carteira emitida após o treinamento.

Os anos 70 chegaram e, com eles, vieram muitas modificações socioespaciais para a cidade, a começar pela transferência de ponto final de 14 linhas de ônibus da Praça José de Alencar, que estava intransitável pelo tráfego diário de ônibus em suas ruas, para a Praça Castro Ferreira – conhecida hoje como Praça da Estação –, onde foi construído um complexo de abrigos, melhorando as condições da espera de ônibus (CEPIMAR, 2008) e modificando completamente os usos e cenário do Centro. Em 1973, os técnicos do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes¹⁴, junto ao Ministério dos Transportes, iniciaram um

¹² Segundo a Lei Municipal Nº 7.163 (BRASIL, 1992), “são deveres funcionais dos despachantes, quando em serviço: [...] proibir o acesso de vendedores ambulantes, pedintes e pessoas alcoolizadas no interior do veículo (artigo 39, parágrafo sexto).

¹³ Segundo a Lei Municipal nº 1.508, de 22 de fevereiro de 1960, é proibido “o uso de fumo em veículos de transportes coletivos, elevadores, recintos confinados, em cinemas e teatros” e “fica igualmente proibida a entrada [...] de pessoas em estado de embriaguez”, cabendo aos “motoristas, ascensoristas, fiscais municipais ou os mantenedores da ordem pública retirar do veículo ou recinto [...] os infratores dessa lei” (artigos 1º e 2º, parágrafo único).

¹⁴ O Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) era um grupo interministerial, criado em 1965, que reunia técnicos dos Ministérios da Viação e Obras, Planejamento, Fazenda e Coordenação Econômica e profissionais das Forças Armadas. Seu intuito era formular políticas públicas para os transportes

levantamento sobre a situação do transporte público em Fortaleza, com o intuito de mapear e desenvolver um plano de integração e deslocamento na capital, tendo em vista que os fortalezenses despendiam entre 6 e 8 horas, todos os dias, somente no percurso compreendido entre casa e trabalho. O estudo resultou em um convênio assinado pelo ministro dos transportes Dirceu Nogueira, o governador Aduato Bezerra e o prefeito Evandro Ayres, autorizando investimentos na área de mobilidade, principalmente no que dizia respeito às vias públicas. A primeira ação foi de racionalização do trânsito, por meio de asfalto e aplicação de tartarugas fosforescentes, para evitar os constantes acidentes que, para além de todos os riscos, incidiam no valor final das passagens. Essas reformas possibilitaram o prolongamento das rotas de várias linhas de ônibus, que agora percorriam maiores distâncias, como da Barra do Ceará ao Mucuripe e também saíam de outros bairros afastados como Rodolfo Teófilo, Bezerra de Menezes e Jôquei Clube.



Figura 4. Modelos de assentos nos ônibus da década de 70. Foto: CEPIMAR.

Aliás, era nos bairros periféricos de Fortaleza que se encontrava a maior deficiência em mobilidade, tendo em vista que seus números de habitantes só aumentavam devido ao processo migratório para a capital que ainda ocorria em abundância. Somente nos anos 60 e 70, a população migrante foi responsável pelo aumento de 90% do contingente da cidade e, na ausência de condições de se manterem próximos aos centros urbanos, 223 mil pessoas se aglomeravam em 73 vilas marginais no litoral e ao sul da cidade (ARAÚJO; CARLEIAL, 2001). Mesmo assim, somente em 1976 a Prefeitura abriria concorrência para a exploração de linhas de ônibus interbairros, que passaram a funcionar em meados de 1977 e eram apenas 15 os veículos que faziam as rotas Antônio Bezerra-Parangaba, Antônio Bezerra-terrestres e aquaviários. Em 1967 foi incorporado ao Ministério dos Transportes e extinto em 2002 (CEPIMAR, 2008).

Aldeota, Antônio Bezerra-Messejana e Aerolândia-Barra do Ceará (CEPIMAR, 2008). O que ainda era insuficiente, se comparado à quantidade de localidades não atendidas pelos serviços de transporte coletivo, e bastante centralizado, visto que a maioria saía de bairros que já possuíam outras linhas operantes.

Dois anos depois, em 1978, surgiram os primeiros ônibus expressos, que cumpriam seus itinerários sem paradas pelo caminho, só podiam transportar passageiros sentados e não aceitavam meia passagem, o que era muito lucrativo para os empresários, que já planejavam aumentar as frotas dessa modalidade. Os passageiros, por outro lado, tinham muito do que reclamar: para que o carro não saísse da parada com assentos vazios, os motoristas se demoravam até preencher todas as vagas e tornou-se comum substituir os veículos de outras linhas para fazer a rota expressa. Para dar fim esse problema, foi criado um logotipo “EXPRESSO” pintado em todos os ônibus escolhidos para esse serviço.



Figura 5. Notícia veiculada no Jornal O Povo em 1978. Foto: CEPIMAR.

Foi na década de 80 que os transportes coletivos adquiriram algumas regras de utilização semelhantes às que conhecemos até hoje, tal como a proibição de fumo em seus espaços¹⁵ e a reserva dos 8 primeiros assentos para deficientes aparentes, idosos com mais 65 anos e mulheres grávidas¹⁶, bem como a permissão para que esses grupos pudessem embarcar e desembarcar em qualquer local do itinerário, sendo ponto de parada ou não, utilizando

¹⁵ Segundo a Lei municipal 7.709, de 15 de junho de 1983, ficava proibido o uso de fumo em veículos de transporte coletivo, táxis, elevadores, cinemas, teatros, estabelecimentos de ensino e supermercados.

¹⁶ Segundo a Lei municipal nº 6.147, de 17 de novembro de 1986, no artigo 1º, ficam reservadas as 8 primeiras cadeiras dos transportes coletivos de Fortaleza para deficientes aparentes, pessoas com mais de 65 anos e mulheres grávidas.

quaisquer das portas¹⁷ do veículo que lhes forem mais convenientes. Foi também um período de muitas concessões de passes-livres que beneficiaram os “excepcionais aparentes”¹⁸, garis, membros da Polícia Rodoviária Federal, escoteiros, idosos e os trabalhadores das empresas de ônibus, como motoristas, fiscais e cobradores. Estes últimos só passaram a viajar gratuitamente nos ônibus de linhas urbanas em 1986 e somente após muitas reivindicações sindicais e conflitos entre eles e os empresários das companhias de ônibus. As dissidências, nesse período, entre os patrões e seus empregados ganharam as ruas ao longo de todo o decênio em formato de greves. Uma das mais duradouras ocorreu em 1985, quando a categoria paralisou suas atividades por dias com a exigência de aumento salarial e melhores condições de trabalho. Os grevistas construíram piquetes em avenidas movimentadas da cidade¹⁹, impedindo o trânsito de carros particulares e ônibus intermunicipais. Em contrapartida, alguns sofreram violência policial e outros tantos foram presos²⁰.

A população, por sua vez, principalmente a de localidades mais distantes do Centro, mantinha sua reclamação sobre a dificuldade de utilizar transportes coletivos pelo simples motivo de eles não estarem disponíveis em suas regiões. Bairros como o Conjunto Ceará, por exemplo, estampavam constantemente as páginas dos jornais com relatos indignados de moradores sobre a ausência de ônibus que lhes impedia de se locomover pela cidade, enquanto alguns residentes das comunidades próximas à Avenida Leste-Oeste passaram a apedrejar os veículos em protestos contra a demora, a superlotação e o desconforto das viagens²¹. As empresas transferiam a responsabilidade para o poder público alegando que a frota reduzida se devia ao péssimo estado de conservação das vias, principalmente nos subúrbios, que ocasionava quebras irreparáveis nos veículos, obrigando-os a pararem de circular, o que era, em partes, verdade. Isso criava um outro fator de conflito: os oscilantes e altos preços das passagens, que impedia muitos fortalezenses de viajarem no perímetro urbano.

Nem mesmo aguardar pela condução era tarefa fácil: a década ficou marcada por abrigos, literalmente, caindo aos pedaços sobre as pessoas e sem a mínima condição de proteger os passageiros do sol e da chuva. Esse quadro geral dos transportes coletivos foi

¹⁷ A Lei municipal nº 5.770, de 15 de junho de 1983, garantia às mulheres grávidas e aos deficientes físicos o direito de utilizarem a porta dianteira dos transportes coletivos, para embarque e desembarque. É importante lembrar que nessa época a catraca ficava na parte de trás dos ônibus.

¹⁸ O termo "excepcional" foi utilizado durante muitas décadas para designar pessoas com deficiências mentais. Atualmente, o termo adequado, definido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito das Pessoas com Deficiência é "pessoa com deficiência" (PCD). Disponível em: <<https://talentoinclusiv.com.br/candidatos/qual-o-correto-pcd-pne-pessoa-com-necessidade-especial/>>. Acesso em: 23 de set. 2020.

¹⁹ Jornal O Povo, 4 de novembro de 1985.

²⁰ Jornal O Povo, 5 de novembro de 1985.

²¹ Jornal O Povo, 11 de abril de 1987.

responsável por fazer da prestação de serviço a pior de todo o país²², com uma frota de apenas 840 carros para atender mais de 2 milhões de habitantes, em circulação por quase uma década, quando a validade deveria ser de apenas 4 anos e, mesmo sendo verdadeiros calhambeques, tiveram 22 aumentos no valor da passagem no período entre 1980 e 1987.

Com o desinteresse das empresas e Prefeitura em, espontaneamente, resolver a problemática dos transportes públicos da cidade, a população de alguns bairros periféricos passou a se organizar em grupos para exigir junto a esses órgãos que alguma atitude fosse tomada. Em 1988, por exemplo, as associações de moradores dos bairros Conjunto Ceará, Parangaba e Henrique Jorge, os representantes da Federação das Associações dos Bairros e Favelas de Fortaleza e membros dos movimentos estudantis se reuniram com a prefeita Maria Luiza e empresários do setor para reivindicarem uma linha de ônibus que ligasse essas localidades próximas entre si, como já vinha sendo pedido durante 3 anos²³, ou ainda quando o Movimento de Reconstrução e Moralização da Federação de Bairros e Favelas (More e Mofe) distribuiu, em 1989, formulários entre os usuários de transportes públicos para que estes pusessem suas reclamações quanto ao serviço, a fim de buscarem respostas junto às entidades responsáveis²⁴. Esse tipo de movimentação da sociedade foi de fundamental importância para que algumas transformações acontecessem no sistema de transportes, como a implementação de micro-ônibus na cidade, que partiu da proposta popular de um operador de telecomunicações²⁵. Assim, aos poucos, o cenário urbano da capital cearense foi se remodelando seguindo as mudanças no setor de transportes e, com toda certeza, as mais emblemáticas dizem respeito ao projeto e instalação dos 7 terminais de integração.

2.2 Uma Fortaleza dividida (e integrada) em 7 partes

A história dos terminais de integração iniciou-se ainda em 1987, quando foi criado o projeto de construção de dois terminais de ônibus pela Secretaria de Transporte do Município (STM) e enviado à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) para aprovação²⁶. A ideia era que esse novo modo de operação do transporte público abrigasse o sistema troncal de Fortaleza e fizessem linhas circulares até o centro da cidade, mas que não

²² Jornal O Povo, 25 de abril de 1987.

²³ Jornal O Povo, 1º de setembro de 1988.

²⁴ Jornal O Povo, 24 de setembro de 1989.

²⁵ Jornal O Povo, 16 de dezembro de 1989.

²⁶ Jornal O Povo, 11 de setembro de 1987.

tivesse a necessidade de ter ponto final nas praças José de Alencar ou Castro Carreiro (Estação), desafogando um pouco o trânsito naquela região que, com o maior número de carros particulares e coletivos transitando pela cidade e com escassos ou mal organizados locais para estacionar, agora contava com engarrafamentos de grandes proporções, visto que o comércio local era um chamariz de multidões. Os pedestres, por sua vez, também tinham sua mobilidade prejudicada, pois as calçadas eram tomadas por carros e barracas de camelôs²⁷. Aliás, foi a partir do final dos anos 80 que Fortaleza conheceu, na prática, a experiência dos congestionamentos em suas vias (CEPIMAR, 2008), tanto que o Plano-Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade²⁸, de 1991, já apresentava a necessidade de um novo ordenamento urbano, pois a capital já havia ultrapassado a marca os 2 milhões de habitantes, mas sua organização quanto aos transportes estava defasada.



Figura 6. Notícia sobre projeto dos 2 primeiros terminais de integração. Foto: Jornal O Povo.

Se para os usuários do transporte coletivo a situação não era nada agradável, para os motoristas e cobradores o quadro cotidiano era ainda pior. As inúmeras e desgastantes greves na década anterior ainda não refletiam em melhoras concretas para eles, nos quais 80% se aposentavam por invalidez²⁹ devido às degradantes condições de trabalho que envolviam horas extras não-remuneradas, descumprimento da carga horária, acordos ilegais nas rescisões contratuais e alguns regulamentos internos absurdos, como o desconto do valor das multas do salário dos motoristas, que chegavam a perder 50% de seus ganhos mensais, ou a exigência

²⁷ Jornal O Povo, 07 de julho de 1987.

²⁸ O Plano-Diretor é um documento em que se esboça um plano da cidade, repensando a estrutura no que diz respeito ao uso e ocupação do solo, da geração de emprego e renda e sobre os transportes públicos. Jornal O Povo, 20 de junho de 1991.

²⁹ Jornal O Povo, 10 de maio de 1991.

para que os cobradores limitassem os pagamentos por meia-entrada, caso não quisessem ter descontado de seus provimentos o lucro diário dos ônibus que operavam. Isso causava grande estresse entre os condutores e trocadores, e destes com os passageiros que, ao terem que lidar com veículos em péssimos estados de conservação que quebravam a todo instante, tendo esperado horas em longas filas para, enfim, serem espremidos em longas e desconfortáveis viagens, acabavam por descontar todo o descontentamento nos, já tão humilhados, empregados das companhias de ônibus. Assim, além de problemas cardíacos, os diagnósticos que justificavam seus afastamentos permanentes também incluíam doenças psicológicas, que, à época, eram associadas aos ricos.



Figura 7. Notícia de 1991 sobre aposentadoria de motoristas por invalidez. Foto: Jornal O Povo.

Na tentativa de amenizar os infortúnios dos usuários e, conseqüentemente, reduzir as reclamações com o serviço prestado, a Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos do Município providenciou a construção de algumas centenas de abrigos de concreto, que foram instalados em diversas partes da cidade. A Empresa Metro, responsável pela obra, realizou estudos para a instalação dos equipamentos que mediam 4,80 e 1,80 metros e afirmava que eram tão seguros que suportariam até colisões pequenas, sendo vulneráveis apenas a choques³⁰. Entretanto, ao longo dos anos, os jornais estamparam em suas páginas notícias de desabamentos, pois a estrutura feita para abrigar 8 pessoas por vez era pesada demais e ruía por falta de manutenção e eventuais abalroamentos.

A Prefeitura justificava o uso do material alegando que se fosse mais frágil, a população iria depredar as paradas e, mesmo com engenheiros alertando para os riscos existentes³¹, somente na gestão do prefeito Roberto Cláudio, a partir de 2013, é que o concreto armado foi sendo substituído por metal. Outra mudança organizacional que afetou diretamente aos passageiros dos ônibus foi a modificação da porta de embarque que, a partir

³⁰ Jornal O Povo, 12 de junho de 1990.

³¹ Jornal O Povo, 19 de março de 1996.

de 1992, passou a ser a da frente³², devido a uma reivindicação das empresas, que afirmavam sofrer prejuízos com os desembarques sem pagamento, já que a catraca ficava muito longe da supervisão dos motoristas e os cobradores não tinham como impedir a ação. A novidade causou confusão, principalmente entre os idosos, que precisavam mostrar um documento na porta dianteira e embarcar na traseira para serem isentos da passagem.



Figura 8. Notícia de 1996 sobre desabamento de abrigos (pontos de ônibus). Foto: Jornal O Povo.

Essa série de mudanças estruturais na cidade fazia parte do plano de governo do, então, prefeito Juraci Vieira Magalhães, que foi vice de Ciro Gomes que, por sua vez, ao tornar-se governador, deixou o cargo vacante. Durante seus mandatos, nos períodos entre os anos 1990-1993 e 1997-2004, Fortaleza recebeu algumas obras que modificaram os modos de se locomover pela cidade, tais como a construção de seus primeiros viadutos e da via expressa, que visavam a redução dos engarrafamentos, principalmente dos carros particulares em zonas nobres da capital. No entanto, foi a inauguração dos terminais de integração que mais impactou diretamente na vida dos fortalezenses, tendo em vista que a ampla maioria da população dependia de transportes coletivos para ir-e-vir diariamente. Foi em 1991, durante o VIII Congresso Nacional de Transportes Públicos³³, realizado no Centro de Eventos do Ceará, localizado na avenida Washington Soares, que o gestor anunciou o interesse em implantar um sistema integrado de transportes, como já existia em outras capitais brasileiras, a partir da criação de 4 terminais, de duas linhas circulares eletivas e da compra de mais 400 veículos para atender à crescente demanda. Segundo o Anuário do Ceará, "o Sistema de Transportes Integrados de Fortaleza (SIT-FOR), baseia-se na conexão de diversas linhas, podendo o passageiro usar quantas lhe interessar, ao preço de uma só passagem, para atingir o centro da cidade, ou sem passar por ele" (ANUÁRIO DO CEARÁ, 1991) e o projeto seria constituído

³² Jornal O Povo, 28 de julho de 1992.

³³ Jornal O Povo, 19 de junho de 1991.

em duas etapas: primeiramente os dos bairros Antônio Bezerra e Messejana e, em seguida, os da Parangaba, Papicu e Siqueira.

Assim, em 1º julho de 1992, foram inaugurados em Fortaleza os primeiros dois terminais de integração da cidade, Antônio Bezerra e Messejana, em bairros de mesmo nome, e já na ocasião alguns problemas se evidenciaram. A implementação do modelo, que visava o barateamento das viagens, já que permitiria o uso de vários ônibus pagando uma só passagem, ainda não era suficiente para todos, alcançando apenas 15% de seus usuários³⁴. Além disso, como todos os coletivos das localidades em questão afluíam para os mesmos pontos, houve quem reclamasse do aumento da duração das viagens, pois quem antes tomava apenas uma condução para chegar aos seus destinos, agora teriam que fazer integração obrigatoriamente.

Para completar o desencanto com a novidade, algumas linhas tiveram o itinerário alterado sem aviso prévio e não havia sinalização ou pessoas suficientes nos terminais para tirar as muitas dúvidas que surgiram ao longo das semanas subsequentes. Os motoristas também não estavam animados pela inovação, pois suas condições de trabalho tornaram-se insustentáveis. Em menos de um mês da nova rotina, o Sindicato dos Motoristas enviou ofícios à Secretaria de Transportes de Município, à Delegacia Regional do Trabalho (DRT), ao Sindicato Empresarial e ao prefeito Juraci Magalhães alegando que os profissionais estavam cumprindo carga-horária diária de até 18 horas e que muitos deles chegavam a fazer suas necessidades na roupa, pois não tinham tempo, sequer, de ir ao banheiro. No dia 28 de julho eles entraram em estado de greve reivindicando dignidade no exercício de suas funções.

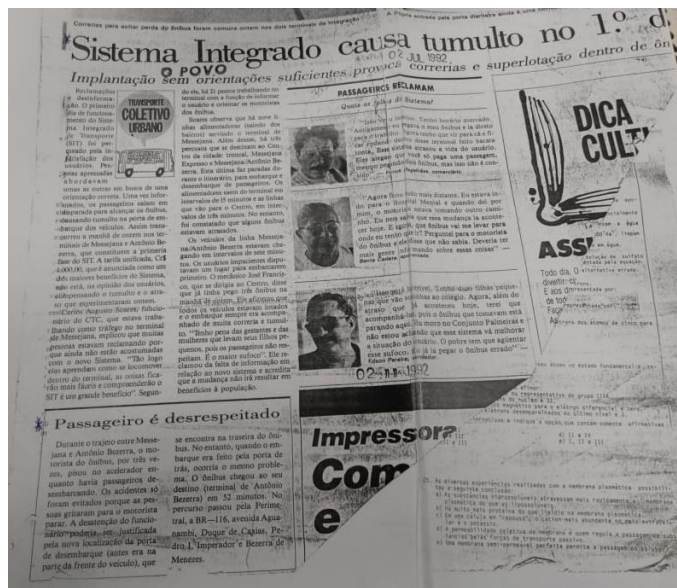


Figura 9. Notícia sobre inauguração dos terminais Antônio Bezerra e Messejana. Foto: Jornal O Povo.

³⁴ Jornal O Povo, 1º de julho de 1992.

Os bairros nos quais foram instalados os terminais de integração foram escolhidos estrategicamente por serem áreas periféricas da cidade, onde a mobilidade urbana ainda era comprometida. A começar pelo Antônio Bezerra, anteriormente Barro Vermelho, em referência a cor da terra que tinha em seu chão antes dos asfaltamentos e que teve o nome alterado no período da Ditadura Militar no Brasil, pois os militares se incomodavam com o fato de a localidade ter o mesmo nome de um bairro habitado por operários comunistas, em São Petersburgo, na extinta União Soviética (SANTOS, 2014). Atualmente, a região que possui mais de 25 mil moradores e um baixo índice de desenvolvimento humano³⁵, conta com 49 linhas de ônibus e vans nas quais viajam mais de 200 mil pessoas por dia³⁶. Já o território que corresponde ao bairro Messejana, diametralmente oposto ao Antônio Bezerra, inicialmente era uma grande aldeia dos indígenas Potiguaras e a grafia de seu nome era Mecejana, que significa “lagoa ao abandono”. Devido à sua extensão territorial, ao desenvolvimento de uma economia local forte e à distância do centro de Fortaleza, desde o século XVIII passa por mudanças em sua classificação, sendo considerada município ou bairro, de acordo com os interesses do momento. Com mais de 45 mil moradores e um índice médio em seu IDH, enfrenta problemas típicos dos grandes centros urbanos, como os elevados indicadores de violência, mas suas questões com mobilidade foram parcialmente melhoradas com a inauguração do terminal de integração. Contando com 57 linhas de ônibus e vans, 144 mil fortalezenses, em média, utilizam o equipamento todos os dias.

No dia 31 de dezembro de 1992 foram inaugurados mais dois terminais integrados de ônibus, o Papicu e o Lagoa³⁷. Este último foi planejado para se chamar Parangaba II, pois haveria dois deles na mesma região. No entanto, devido à proximidade com a lagoa da Parangaba e, também, para não causar confusão entre os usuários, optaram por dar-lhe esse outro nome. As obras, que foram entregues com meses de atraso, fizeram com que os dispositivos só começassem a funcionar efetivamente em janeiro de 1993 e chegaram em momento de protestos de moradores de bairros periféricos contra a insuficiência de ônibus, principalmente nos finais de semana, quando buscavam por lazer em outras partes da cidade,

³⁵ Segundo o Anuário do Ceará 2020-2021, o bairro Antônio Bezerra é classificado como tendo um baixo índice de desenvolvimento humano. A pesquisa, realizada pelo IBGE, avalia os níveis de educação, renda e longevidade. Disponível em: <<http://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>>. Acesso em: 20 de out. 2020

³⁶ O terminal do Antônio Bezerra é dividido em duas plataformas, A e B, por onde circulam cerca de 200 mil passageiros todos os dias, por meio de suas 49 linhas de ônibus e vans disponíveis. Disponível em: <<http://www.fortalbus.com/2014/09/fortaleza-operacao-de-transporte-em-100.html>>. Acesso em: 20 de out. 2020.

³⁷ Jornal O Povo, 31 de dezembro de 1992.

como as praias, mas não conseguiam chegar, tamanha era a demora e lotação³⁸. Havia ainda a denúncia de que nos horários que não eram de pico, de 9 às 11 e de 13 às 17, os ônibus circulares ficavam parados por horas³⁹, pois as empresas e a Prefeitura não achavam vantajoso que circulassem sem preencherem todos os assentos⁴⁰. Esse também foi um período de avaliação dos equipamentos anteriores. Passados seis meses desde a inauguração do terminal Messejana, ainda havia reclamações pela falta de sinalização e até mesmo de agressões dos guardas para com os passageiros⁴¹. Os relatos eram de que os seguranças usavam de violência física para impedir que os passageiros subissem ou descessem em espaços inapropriados.



Figura 10. Notícia sobre inauguração dos terminais Parangaba e Papiçu. Foto: Jornal O Povo.

Outro tipo de reclamação era a de pessoas que moravam próximos aos locais onde os terminais estavam sendo instalados. O que havia na rua Conselheiro Tristão, no Centro, por exemplo, fez com que moradores da região vendessem suas casas e se mudassem por não suportarem o barulho, a poluição e a insegurança que os ônibus proporcionaram ao bairro⁴². Foi nesse clima oscilante de melhorias e desavenças entre os poderes público e privado e a sociedade que inauguraram o quinto terminal de integração de Fortaleza, o Parangaba, em julho de 1993, também com atrasos, e foi lá que se iniciou uma novidade que dura até hoje:

³⁸ Jornal O Povo, 10 de fevereiro de 1992.

³⁹ Jornal O Povo, 16 de setembro de 1992.

⁴⁰ Jornal O Povo, 26 de agosto de 1992.

⁴¹ Jornal O Povo, 4 de agosto de 1992.

⁴² Jornal O Povo, 23 de outubro de 1992.

processos de licitação da Prefeitura para o aluguel dos boxes que eram construídos nos terminais. Todos os outros passaram a ter o mesmo serviço nos meses seguintes⁴³, mesmo com as denúncias de que havia fraude na escolha das propostas. Nesse ano ainda, foram inaugurados os primeiros ônibus com ares-condicionados da cidade, mas a inovação estava reservada para os bairros nobres, já que seu intuito era apenas levar fortalezenses ao Shopping Iguatemi ou os turistas a andar pela capital⁴⁴. Enquanto isso, afundavam os pisos dos primeiros terminais, Antônio Bezerra e Messejana, deixando em segundo plano, mais uma vez, a entrega dos outros dois que ainda faltavam.

O bairro Parangaba, um dos mais antigos de Fortaleza, com 99 anos, e o único a ter dois terminais, Lagoa e Parangaba, possui também a peculiar característica de ser o ponto exclusivo da cidade na qual se cruzam rodovias federais, estaduais e importantes fluxos municipais, intermunicipais e metropolitanos (GOMES, 2004). Não à toa a localidade, que possui um índice de desenvolvimento humano mediano, é tão engarrafada, circulando mais de 200 mil pessoas nessas duas instalações diariamente. Mesmo assim, a entrega de ambas sofreu atrasos por falta de estudos de seu solo, que possui uma grande lagoa e, por ter sido mal aterrada, acabou “engolindo” parcialmente um ônibus pós-inauguração (FORTALBUS, 2015). Já o Papicu é um bairro rodeado de vários outros nobres, com alto IDH, mas também de algumas comunidades carentes. Seu terminal possui 494 ônibus que operam diariamente, levando e trazendo mais de 300 mil usuários para todas as áreas de Fortaleza. No entanto, nos anos iniciais de sua existência, muitos eram os relatos de insegurança, que iam desde furtos até assassinatos, como o que ocorreu em 29 de março de 1995, quando um cozinheiro que aguardava sua condução foi atingido por uma bala perdida no local⁴⁵. Os jornais da época descreviam os criminosos frequentes como sendo os habitantes dos bairros ao redor, integrantes de gangues e que costumavam ir a forrós e bailes *funk*.

Em 17 de setembro de 1993, foi a vez do bairro Conjunto Ceará ganhar um terminal de integração⁴⁶, o sexto da cidade, atendendo a uma antiga reivindicação dos moradores locais, que se viam profundamente prejudicados com a dificuldade de chegar nas partes centrais da capital. Mesmo sendo o menor deles, com apenas 11 rotas de ônibus operantes, pelo menos 80 mil pessoas passavam por ele todos os dias, demonstrando a importância da instalação do aparelho num dos bairros mais populosos de Fortaleza. Criado na década de 70 pelo megalomaniaco regime militar, que prometia resolver o problema

⁴³ Jornal O Povo, 29 de janeiro de 1993.

⁴⁴ Jornal O Povo, 02 de julho de 1993.

⁴⁵ Jornal O Povo, 29 de março de 1995.

⁴⁶ Jornal O Povo, 07 de setembro de 1993.

habitacional de 65 mil famílias desabrigadas na época, construindo casas nas periferias para os pobres, o conjunto habitacional surgiu após a doação do terreno por um latifundiário chamado Bezerrinha⁴⁷. A entrega das casas foi feita em 4 diferentes etapas e a primeira delas foi de 966 unidades padronizadas, agrupadas em conjuntos de 100 residências, chamadas Unidades de Vizinhança (UVs). Essa divisão é mantida até os dias de hoje, sendo a localidade dividida em 1ª, 2ª, 3ª e 4ª etapas, com ônibus interbairros para cada uma delas. As escolas municipais também trazem consigo essa marca histórica, chamando-se UV e sendo numeradas de 1 a 11b. Entretanto, apesar de servir de propaganda para as, ditas, benfeitorias do regime, os habitantes foram levados a morar em uma região sem hospitais, transportes ou escolas, até o estado democrático ser restabelecido no início dos anos 90 e governantes eleitos se ocupassem de resolver realmente essas questões.

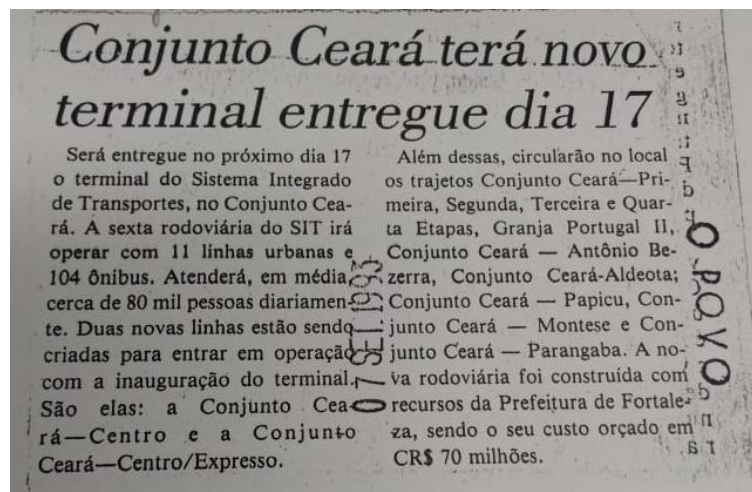


Figura 11. Notícia do anúncio do terminal do Conjunto Ceará. Foto: O Povo.

Com 6 terminais em funcionamento e uma crescente demanda por mais transportes coletivos, as frotas de ônibus aumentaram em 14% apenas no último um ano e meio do início do sistema⁴⁸ e foi preciso fazer adaptações à realidade cotidiana das viagens. Uma das mais emblemáticas foi a proibição de que se abrisse a porta de trás dos veículos para embarque ou desembarque quando estes não estivessem nos terminais⁴⁹. Isso porque a prática de entrar e sair pela porta traseira sem pagar passagem tornou-se um hábito que prejudicava o lucro das empresas. Os motoristas reclamaram da decisão, alegando que a atitude lhe comprometeria a visão do todo do carro, pois os passageiros se aglomerariam na parte da

⁴⁷ O latifundiário era também dono de terras que hoje correspondem ao bairro Antônio Bezerra. Disponível em: <<http://www.fortalezanobre.com.br/search?q=conjunto+cear%C3%A1>>. Acesso em: 20 de out. 2020.

⁴⁸ Jornal O Povo, 1º de fevereiro de 1994.

⁴⁹ Jornal O Povo, 18 de agosto de 1994.

frente e afirmaram que tudo se resolveria se as catracas voltassem para o final do carro, como fora outrora. Enquanto isso, grupos se reuniam para protestar pedindo por organização das filas, limpeza dos espaços, placas de identificação e respeito dos condutores às paradas, além do aumento da frota em horários de pico, pois todos viajavam espremidos nas ocasiões. Dentro do terminal Parangaba, um outro fenômeno se iniciava em 1994: a feira livre⁵⁰. Iniciando sempre às 17 horas dos sábados e perdurando até o fim dos domingos, as plataformas transformavam-se em espaços de venda de frutas, verduras, bombons, salgadinhos e artesanato, tudo autorizado pela administração do terminal, que dizia ser melhor que todos estivessem trabalhando do que furtando, mesmo que houvesse quem discordasse da permissão.

No dia 23 de novembro de 1995, o sétimo e último terminal de integração – Siqueira – foi inaugurado e, diferente das 6 vezes anteriores, o momento trouxe tumulto em vez de comemorações⁵¹. Tudo começou com a chegada dos ônibus ao local com os pneus furados devido a um protesto de passageiros organizados para reclamar da exclusão de uma linha que os levava de seu bairro ao Centro, sem que precisassem passar pelo terminal para tomar uma segunda condução. Eles alegavam não terem sido consultados para a implementação das novas rotas e que, portanto, elas não satisfaziam suas necessidades de locomoção. Como se não bastasse, os usuários presentes vaiaram o prefeito Cambraia tão logo ele deu início ao seu discurso, já que os ânimos estavam exaltados com a demora dos carros que foram trocar os pneus.

Aumentando ainda mais a tensão, o Sindicato dos Motoristas chegou ao local com um carro de som gritando exigências por melhores condições de trabalho para seus filiados⁵², ao passo em que o gestor da cidade chamava-os de baderneiros e convidava a população à vaia-los. O que ele não contava era com as tentativas de agressão dos passageiros contra os protestantes e foi preciso o auxílio da Polícia Militar para salvá-los, escoltando-os para saírem de lá. Contudo, ao deixarem o local, a polícia tentou intimidar os sindicalistas com armas de fogo e confusão demorou bastante tempo para se desfazer.

⁵⁰ Jornal O Povo, 28 de agosto de 1994.

⁵¹ Jornal O Povo, 23 de novembro de 1995.

⁵² Jornal O Povo, 25 de novembro de 1995.



Figura 12. Notícia sobre inauguração conflituosa do terminal Siqueira. Foto: Jornal O Povo.

Apesar da péssima inauguração, o terminal Siqueira foi estabelecido e, já de início, 40 mil pessoas faziam integração ali todos os dias, em uma de suas 65 linhas de ônibus, que atendiam, principalmente os bairros Bom Jardim, Parque Santa Rosa, Mondubim, Parque São Vicente e, claro, Siqueira, sendo este último, ainda hoje, um dos mais carentes da cidade, com índice de desenvolvimento humano classificado como muito baixo. O resto do ano ainda reservava o retorno da porta traseira como sendo a de embarque⁵³ e a constante reclamação da população por mais ônibus, limpeza e segurança nos terminais. A partir de 1996, a problemática de mobilidade de Fortaleza passa a ser o estrangulamento das vias, devido à má conservação das avenidas da cidade que obrigava os motoristas, de carros particulares ou públicos, a escolherem trafegar pelos mesmos caminhos. Com isso, a exigência se torna a existência de corredores exclusivos de ônibus para acelerar a duração das viagens⁵⁴.

Outra novidade é a adaptação dos veículos para deficientes físicos, com a instalação de elevadores nas escadas, que facilitariam o entrar e sair deles. Apesar de revolucionário para a época, apenas 8 dos carros receberam a inovação. Entretanto, para além dos terminais, ônibus e quaisquer acordos entre poderes públicos e privados, o acontecimento de maior impacto para o setor dos transportes públicos da época foi o surgimento dos carros piratas⁵⁵, que perfaziam as rotas oficiais, cobrando o mesmo valor de passagem, mas oferecendo o serviço nos horários de pico, quando havia maior lotação. Outro diferencial era que eles paravam em qualquer parte do caminho e, assim, mesmo com os riscos de viajar em transportes antigos e sem garantia alguma de segurança, muitos fortalezenses se submetiam, e até defendiam a existência dessa opção.

O ano de 1997, portanto, foi marcado pelos dessabores entre Prefeitura, ônibus e

⁵³ Jornal O Povo, 14 de março de 1995.

⁵⁴ Jornal O Povo, 25 de maio de 1996.

⁵⁵ Jornal O Povo, 23 de maio de 1996.

transportes alternativos. Estes últimos, comumente conhecidos como topiques, eram vans que faziam os itinerários oficiais (ou não) do ônibus de linhas urbanas, levando passageiros mediante o pagamento de passagem, suprindo uma carência ainda latente de transportes públicos, principalmente nas periferias. No entanto, como era de se imaginar, os empresários não ficaram felizes e pressionaram o prefeito Juraci Magalhaes para que proibisse a prestação de serviço, e ele assim o fez. Em retaliação à essa decisão, alguns topiqueiros, com o apoio do Sindicato dos Transportes Alternativos do Estado do Ceará (Sinpatral), iniciaram uma greve de fome coletiva⁵⁶ e se puseram a viver no meio da Praça do Ferreira até que a decisão fosse revogada pelo gestor. Nesse meio tempo, foram colhidas 70 mil assinaturas num abaixo-assinado que pedia a legalização do serviço em Fortaleza⁵⁷ e a proposta foi aprovada na Câmara do Vereadores, mas o prefeito ameaçou veto caso a greve não acabasse imediatamente⁵⁸. Por isso, 15 dias após o início, encerrou-se a ação que garantiu a participação das topiques como transportes oficiais da cidade e que, mesmo sob protestos das companhias de ônibus⁵⁹, ainda hoje integram o cotidiano das viagens.

2.3 A relação entre o ônibus e a Fortaleza cotidiana

Barulho do motor, do sinal de desembarque, de conversas, do trânsito. Calor. Frio. Lotação, apertos e empurrões. Profusão de odores bons e ruins, que despertam ou tiram a fome. Cores múltiplas nas roupas, nas peles e pelas janelas. Solavancos por conta das freadas bruscas ou pela má conservação das vias. Sono. Cansaço. Medo do que está ao lado de fora e adentra a todo instante, e também do que está dentro que pode não conseguir sair. Medo do desconhecido, enfim. Discussões, pregações religiosas, vendas, assaltos, performances. Paradas solicitadas, atendidas e ignoradas, e os consequentes gritos de pedidos (ou ordens), agradecimentos e ameaças. Gritos de adolescentes que vão e voltam das escolas e de adultos entre si, pessoalmente ou ao telefone. Choro de bebês. Silêncio. Música em alto volume que saem pelos autofalantes dos veículos ou pelos aparelhos celulares dos passageiros. Pneus furados, desembarques forçados e espera por outra condução, agora duplamente lotada. Abordagens policiais, ficam as mulheres e vão-se os homens. Murmúrios em concordância, em discordância, em apressamentos. Atrasos, muitos atrasos, que culminam em viagens

⁵⁶ Jornal O Povo, 15 de julho de 1997.

⁵⁷ Jornal O Povo, 21 de junho de 1997.

⁵⁸ Jornal O Povo, 02 de agosto de 1997.

⁵⁹ Jornal O Povo, 17 de junho de 1997.

arrastadas ou tão velozes que assustam. Essas experiências integram o cotidiano das viagens nos transportes coletivos urbanos de Fortaleza e, de tanto se repetirem, passam despercebidas pelo olhar de quem viaja neles regularmente, mas são nesses fenômenos que busco concentrar minha atenção, partindo da compreensão de que eles dizem muito sobre a cidade que investigo e também sobre seus habitantes.

Para compreender o cotidiano, é preciso ter em mente sua característica fugidia, já que sua existência pressupõe que ocorra despercebida, repetitiva, quase maquinalmente e, segundo o literário francês Maurice Blanchot (2007), é exatamente dessa forma que ele deve se apresentar a nós, pois quando é finalmente manifesto, estabelece-se ali o tédio para quem o vivencia, posto que sua recorrência foi notada e rapidamente conclui-se que os dias não são novos, e, sim, cópias dos que se passaram e prévias dos que virão. Mas o que seria, afinal, o cotidiano? Ainda para Blanchot (2007) é tudo o que ocorre e também como as pessoas se comportam nos espaços privados de suas realidades, de modo espontâneo e não ensaiado, ou mesmo na rua, através do convívio com outros indivíduos.

O historiador francês Michel de Certeau (2012) corrobora com essa afirmação ao dizer que o cotidiano é inventado a partir da ocupação dos espaços e pelo transitar na cidade. Então, mesmo quando os sujeitos optam pela não interação, acabam por compor o quadro habitual e, inconscientemente ou não, replicam os comportamentos recorrentes dos locais que ocupam. Observadas essas definições, concluímos de antemão a impossibilidade de notá-lo, compreendê-lo ou torná-lo factível, analisável, sem participar ativamente e escrever os detalhes dele. Do contrário, ele sumiria na correria da cidade e voltaria ao seu torpor habitual, invisível, o que, com toda certeza, não é o intuito aqui.

Para trazer o cotidiano das viagens de linhas urbanas de Fortaleza à tona, portanto, coloco-me na condição de um *flâneur*, personalidade que ficou conhecida por meio dos trabalhos de Walter Benjamin sobre as obras literárias de Edgar Allan Poe e Charles Baudelaire, que descreviam com detalhes minuciosos as ruas, construções e habitantes de suas respectivas metrópoles do século XIX. Conhecida pelo ato de perambular nas ruas e galerias da época, com um olhar interessado e atento a tudo o que lhe rodeava, por um caminhar lento, ocioso e sem destino final definido, a *flânerie* foi uma atividade que nos proporcionou a compreensão dos pormenores das transformações espaciais nas capitais europeias e que, em dado momento, chegou aqui com o nome de desenvolvimento.

Foram essas mudanças, inclusive, que proporcionaram as condições necessárias para a *flânerie* naquele momento, pois devido aos avanços na utilização de vidro e metal (BENJAMIN, 1994), houve um aumento significativo na construção de prédios destinados a

serviços e lazer, como restaurantes, livrarias, cafés e boutiques, e que, por serem próximos uns dos outros, formavam galerias por onde era possível transitar por longos períodos, graças às claraboias iluminadas pelo sol durante o dia e luminárias à gás à noite.

E foi nesse cenário misto de concreto e vidraças, junto a uma aparente confusão gerada pelo ir e vir de milhares de trabalhadores das fábricas, que o *flâneur* do século XIX encontrou a perfeita condição para a sua observação. A multidão, que para muitos simboliza caos e desordem, para ele é asilo (BENJAMIN, 1994), pois ele se sente seguro ao poder passar despercebido no vai-e-vem dos corpos que o comprimem, o empurram e ditam até mesmo o ritmo de sua caminhada. Seu interesse é suprido na rua, no cotidiano dos seus passos, mas seu passeio possui um quê de nostalgia, pois ele não visa somente o que está ao alcance de seus olhos, mas também a história e evolução do lugar, e a de seus transeuntes. É inegável, contudo, que do período em questão aos nossos dias os contextos modificaram-se radicalmente. A sociedade não é a mesma sob nenhum aspecto que se observe.

De lá para cá, as transformações socioculturais, urbanas e geopolíticas foram tantas, que o *flâneur* de Allan Poe e Baudelaire decerto enlouqueceria. Se outrora um curioso qualquer se dispusesse a caminhar pela cidade para conhecê-la, mapeá-la e, enfim, descrever suas construções, ruas e frequentadores, obteria êxito em seu intento. Hoje, com a existência de cidades gigantescas em território e população, com a velocidade com que tudo nelas surge, se altera e se desfaz, e com o advento de tecnologias que a cada dia mais corroboram com o confinamento dos indivíduos em espaços pré-determinados de lazer, consumo e moradia (CAIAFA, 2002), faz-se necessária alguma ferramenta que possibilite um transitar mais acelerado pela extensão dessas possibilidades. É nesse contexto, portanto, que apresento o ônibus Grande Circular I (151) como uma alternativa para a realização da *flânerie*.

Se no passado, a *flânerie* foi possível por causa do ferro e do vidro que protegiam o observador das intempéries do tempo, hoje pode-se contar novamente com esses materiais, só que agora sobre rodas. O ônibus funciona para mim como um tipo de galeria móvel, que me permite alcançar parte da cidade e conhecer em profundidade a realidade dos caminhos que percorro, a partir de viagens que são diárias, regulares e planejadas. Entretanto, se isso causa estranheza ao leitor acostumado a pensar no *flâneur* como um vadio pouco disciplinado, é devido à pouca atenção que se dá ao seu modo de trabalhar. É um engano sequer cogitar que se conheça detalhadamente uma metrópole e tudo o que há nela sem que se estabeleça nenhum tipo de método, que se debruce longamente em investigar a história dela, ou que se detenha por anos acompanhando cada passo evolutivo do lugar e das pessoas que se propôs a investigar. O ócio do observador é aparente, pois ele se dedica a uma atividade antiga que se

assemelha à caça (ROUANET, 1992) e exige paciência, concentração e tentativas. Se nada lhe escapa ao olhar, é porque seu fazer é cotidiano e repetitivo, e não há nada de ócio ou acaso nesse processo.

Quando importamos a *flânerie* do contexto europeu de 1800 para a realidade brasileira, cearense, fortalezense do século XXI, compreendemos ainda a necessidade de adaptação de processos para a realização da mesmíssima atividade. Em tempos de globalização da informação, da comunicação cada vez mais à distância e de uma pressa cotidiana característica da sociedade capitalista, é cada vez mais difícil encontrar espaços públicos em que haja centenas de pessoas e que não seja completamente estranho deter olhares demorados em suas direções, fazendo anotações sobre elas e o local. Benjamin, inclusive, vai falar em seu trabalho sobre as passagens que, já naquela época, as pessoas não conheciam a situação de se olharem reciprocamente por muito tempo sem dirigirem à palavra umas às outras (BENJAMIN, 1994), tal como ocorre nos transportes coletivos diariamente.

As viagens induzem a proximidade e mútua observação entre os presentes, seja pela lotação, medo ou apenas curiosidade em saber com quem se dividirá um espaço tão restrito por um tempo, e para o *flâneur* contemporâneo esse é o ambiente e disfarce perfeito para que seu trabalho se efetive. Enquanto a condução atravessa a cidade, posso me perder na multidão e, ainda assim, permanecer sozinha com minhas anotações, posso ouvir as conversas sem esforço e elaborar teorias sobre quem fala, posso contemplar a cidade e obter uma amostra de seus habitantes por meio de quem entra e sai do durante o trajeto, e tecer comparativos entre tudo o que observo, repetindo esse vai-e-vem várias vezes, todos os dias, se preciso, com a proteção do vidro e do metal dessas verdadeiras galerias móveis.

Para, então, trazer à tona o cotidiano das viagens de ônibus urbanos de Fortaleza, fazendo-me estranha em minha própria terra (ROUANET, 1992), na tentativa de, a partir da contemplação, dispor de uma nova maneira de compreendê-la, foi preciso, antes de tudo, definir critérios e caminhos a serem percorridos. A primeira escolha foi a do meio de transporte em si, pois Fortaleza conta com um amplo sistema de mobilidade que inclui ônibus, trens, metrô e vans⁶⁰. Optamos pelo primeiro grupo, por percorrerem uma maior extensão da capital, através de suas 269 linhas e, dentre essas, pelo Grande Circular I (151), que realiza um dos maiores percursos atuais. Sua nomenclatura vem do fato de ele cruzar a capital cearense de uma ponta a outra, passando por periferias e bairros nobres, ao longo de 174

⁶⁰ Segundo a Prefeitura Municipal de Fortaleza, a cidade possui 2005 ônibus e 265 vans em atividade. Disponível em: <<https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/transporte/%C3%B4nibus-e-vans.html>>. Acesso em: 26 de out. 2020.

pontos de embarque e desembarque, e por quatro dos sete terminais de integração da cidade (Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana e Papicu), com um percurso completo que dura, em média, quatro horas para ser finalizado. Nesse longo intervalo de tempo e espaço, nos deparamos diversidades de realidades, cenários, pessoas e comportamentos, que de tão discrepantes entre si, chega a ser inacreditável que estejamos seguindo roteiro por localidades que se avizinham.



Figura 13. Rota completa realizada pelo Grande Circular I. Foto: Mob Ceará.

Criada em dezembro de 1990 e passando a operar a partir de janeiro de 1991⁶¹, a linha Grande Circular, que foi dividida entre rotas I (Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana e Papicu) e II (Antônio Bezerra, Papicu, Messejana, Siqueira), foi criada pelo então prefeito de Fortaleza, Juraci Magalhães, no intuito de interligar os pontos extremos da malha urbana, transportando 1 milhão e 400 mil passageiros por mês⁶², já na época. A ideia era beneficiar a população mais carente da cidade que, por residir longe dos grandes centros, onde geralmente estavam seus locais de trabalho, acabavam por pagar mais caro, já que dificilmente tomavam uma única condução.

O plano de mobilidade era organizado da seguinte forma: os bairros eram servidos

⁶¹ Jornal O Povo, 24 de dezembro de 1990.

⁶² Anuário do Ceará 1991/92, 1991.

por linhas de ônibus "alimentadores", que levavam os passageiros dessas localidades aos terminais de integração. Já os "troncais" eram aqueles que transportavam dos terminais ao centro da cidade e, por fim, os circulares faziam um contorno de toda a capital. Caso alguém precisasse trocar de veículo dentro dos terminais, poderia fazê-lo quantas vezes quisesse, sem pagar nada mais por isso. As linhas do Grande Circular, por sua vez, apesar de irem para os mesmos locais, o faziam em diferentes ordens, seguindo a direção dos maiores fluxos identificados naquela época. As duas eram de propriedade da Prefeitura, sob tutela da estatal Companhia de Transportes Coletivos (CTC)⁶³, até o ano de 2001, quando foram cedidas para a empresa Vega⁶⁴, que as opera até os dias de hoje. Apesar dos percalços e ajustes ao longo do caminho, o projeto como um todo ainda persiste e funciona, tanto que ainda desperta o interesse de vários grupos de empresários que hoje comandam os transportes públicos do município.

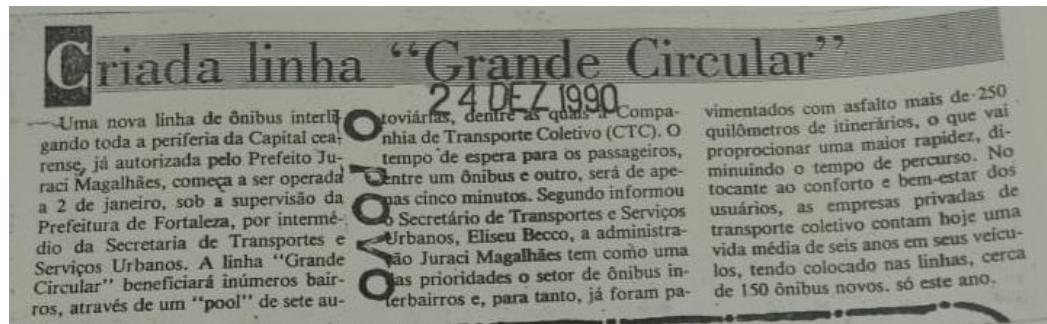


Figura 14. Notícia de 1990 sobre a criação da linha de ônibus Grande Circular. Foto: Jornal O Povo.

Viajando todos os dias nas mesmas conduções, alguns comportamentos e práticas chamam a nossa atenção, por se tratarem de códigos de conduta próprios para o lugar e que, aparentemente, são estabelecidos e perpassados de uns aos outros pela observação. Dificilmente veríamos, em outros ambientes, pessoas batendo a bagagem insistentemente na cabeça de outrem sem que isso causasse alguma reação negativa. No ônibus, contudo, é comum que vejamos passageiros que estão em pé levando seus pertences frente ao peito, de modo que encoste em quem está sentado e, assim, pelo incômodo, induza este a pedir para levar a bolsa, mochila ou sacola consigo.

Práticas como essa não são ensinadas por nenhuma comunicação oficial (não há,

⁶³ A Companhia de Transportes Coletivos (CTC) era uma sociedade anônima cujo acionista majoritário era a Prefeitura de Fortaleza, que tinha como objetivo ser o “órgão monopolizador do transporte coletivo do município, podendo outorgar à pessoas físicas ou jurídicas a execução parcial dos serviços” e, ainda, tinha a função reguladora (CEPIMAR, 2008).

⁶⁴ Jornal O Povo, 19 de janeiro de 2001.

sequer, algum tipo de comunicado que oriente as pessoas a ajudarem umas às outras com suas bagagens, afim de tornar a viagem de todos mais confortável), mas ouvindo diálogos entre os passageiros e minha própria experiência de muitos anos nos transportes coletivos sugerem que essas ações são aprendidas pelo olhar atento e, ao serem reproduzidas cotidianamente, passam a integrar o comportamento do espaço. Segundo a historiadora Mary del Priore (1997), é dessa forma que as rotinas são estabelecidas: quando o homem ordinário se apropria dos espaços e inverte objetos e códigos, utilizando-os à sua maneira. Assim, no decorrer das semanas, presenciamos o cotidiano das viagens seguindo seu rumo, se moldando conforme os acontecimentos, enquanto estranhos completos vão tornando-se “conhecidos de vista”⁶⁵, ao passo em que surgem amizades e sabores entre passageiros, motoristas e cobradores, e de todos esses com os vendedores ambulantes, pedintes e *performers* que são presenças confirmadas ali.

A observação nos mostra ainda o quão diverso pode ser o comportamento do usuário do transporte coletivo em reação ao ambiente em que está inserido e também com relação às pessoas com as quais divide o espaço. Assim, logo nos deparamos com aqueles que optam por agirem indiferentes aos estímulos do local, mas até essa atitude é rotineira. Há quem prefira, por exemplo, manter-se isolado o máximo possível, viajando em silêncio, com fones de ouvido, olhando pela janela, lendo ou até dormindo, ainda que até essa ausência de interação possa ser interpretada como uma forma de comunicação, pois trata-se de “um silêncio amplamente povoado de presenças” (CAIAFA, 2005), pois mesmo quando o indivíduo escolhe não reagir aos incentivos, seu afastamento existe em resposta a eles.

No entanto, não se pode deixar de levar em consideração que o contexto sociocultural e personalidade individual influencia no modo como cada pessoa age em dadas situações, além da sensível expectativa que paira no ar a cada momento da viagem, pois o ônibus pode ser um ambiente hostil, com a iminente chance de ocorrerem brigas, assaltos, arrastões, etc. Afinal, a maioria de nós é desconhecida uns para os outros e, por ora, para alguns, a solidão dos próprios pensamentos pode ser mais reconfortante do que a realidade que os cerca.

Em se tratando de sensação de desconforto, uma figura emblemática e recorrente nas viagens dos ônibus urbanos de Fortaleza, inclusive de algumas rotas do Grande Circular I (151) são os vendedores ambulantes, pedintes e *performers* de uma forma geral, que

⁶⁵ A expressão “conhecido de vista” é utilizada, em Fortaleza, para designar pessoas que não se conhecem de verdade, mas que de tanto se verem em determinados locais, já se reconhecem minimamente, ainda que não saibam quase nada uma sobre a outra.

transmudam um espaço de locomoção em seus ambientes de trabalhos ou palco de apresentações, o que incomoda a muitos. Além de dividirem opiniões, eles promovem o que Priore (1997) vai chamar de desordem, ao ressignificarem toda a rotina estabelecida no local por não conseguirem se encaixar nela. Assim, enquanto a condução transita pela cidade, centenas de homens e mulheres, às vezes crianças, invisíveis aos olhos do poder público e das iniciativas privadas, enxergam nos solavancos de corredores apertados uma possibilidade de sobrevivência, por meio da venda de produtos, de talentos ou de seus próprios corpos.

Ali eles não são passageiros, mas tampouco reconhecidos como trabalhadores por aqueles que lhes viram a cara ou reclamam de sua companhia. O que para a maioria é mais uma forma de se locomover pela cidade, para eles pode ser uma última esperança de garantir o sustento de suas casas e, portanto, os contratos sociais dali não lhe dizem respeito: alguns se recusam ao pagamento da passagem, outros “interrompem o silêncio da viagem”, puxam conversas com completos desconhecidos que, de tanto se encontrarem, acabam por virarem colegas. As cadeiras vazias não lhes sugerem descanso, nem os interessa, pois sem público não há razão de estarem ali. A lotação, o calor e o barulho que a tantos incomoda, para eles é sinônimo de um dia proveitoso. A simples ação de estarem no ônibus fragmenta, distorce e altera o que Michel de Certeau (2012) chama de ordem natural dos lugares.

Essa ordem natural dos lugares é uma forma diferente de se referir ao planejamento primeiro de um espaço, do modo como ele é idealizado, ainda que isso dificilmente leve em consideração a pluralidade de usos e corpos que irão lhes acompanhar. É por isso que são projetados ambientes e comunicações voltados para o homem mediano, que pode ser qualquer um ou todos ao mesmo tempo, sem rosto, formas ou necessidades reais, que não pondera sobre os pequenos prazeres, os detalhes quase invisíveis, os dramas abafados, o banal, o insignificante (PRIORE, 1997) que representam o próprio cotidiano. Entretanto, ao contrário do que imaginam as mentes por trás da idealização dos transportes públicos, os indivíduos não são passivos aos contextos em que são inseridos diariamente e alguns deles resistem a essa tentativa de apagamento, que buscam reduzi-los à pagadores de passagens, exclusivamente. Quando olhamos atentamente, vemos uma infinidade de práticas e de relações que são estabelecidas entre pessoas, delas com o espaço e, também, com a cidade que nos rodeia, e que resistem à ideia de que os usos e comportamentos de pessoas de variadas partes de Fortaleza serão, de alguma forma, padronizados, obedientes aos avisos afixados nas paredes, com suas proibições, conselhos e alertas.

É nesse cenário de idealizações e resistências, portanto, que realizo a atividade da *flânerie* em Fortaleza, partindo sempre de um ônibus Grande Circular I (151), iniciando

sempre no terminal Antônio Bezerra e encerrando neste mesmo ponto ao completar toda o itinerário que faz a condução pela capital. Nas horas que permaneço ali, acesso, viajo por entre áreas ditas nobres, com construções luxuosas, vias bem conservadas e carros de última geração que nos ultrapassam velozmente, se avizinando a moradias que apontam para existências em situação de completa miséria. Mas não só. Para além do que é visto pelas janelas, constato a influência dessa transição de cenários nos comportamentos dos que viajam comigo ou ainda no estado de conservação dos veículos no qual embarco nos terminais. Enquanto em algumas localidades os ônibus seguem quase refrigerados e vazios, em outros fico enfiada com tanto barulho e calor que faz o carro enferrujado, além da quantidade de pessoas que me espremem por conta da lotação. Assim, ao longo dos capítulos que se seguem, traremos a descrição mais detalhada possível de cada uma dessas partes da viagem, bem de como dos personagens reais e cotidianos dessa jornada, para que seja possível ao leitor conhecer algumas das facetas possíveis de uma cidade tão plural como é Fortaleza.

3 UMA FORTALEZA SILENCIOSA ENTRE OS TERMINAIS ANTÔNIO BEZERRA E SIQUEIRA

“A mamãe faz shh, shh, shh, shh, shh, shh, shh, shh, shh.
A mamãe faz shh, shh, shh, pela cidade”.
(Xuxa)

O autor do provérbio “falar é prata e calar é ouro”, com toda certeza, reconhece a riqueza do que pode ser dito sem a necessidade de uma só palavra lançada ao vento. O que talvez ignorasse é que a razão do silêncio é tão ou mais reveladora do que a ausência de sons em si mesma. Calar por escolha pressupõe liberdade. Ser silenciado é imposição e, portanto, é o oposto do direito de se expressar, mas até isso fala alguma coisa. É preciso querer e saber ouvir. Sobre os silêncios e os significados que ele tem numa determinada parte de Fortaleza é do que tratará este segundo capítulo.

3.1 “Fale ao motorista somente o indispensável”

Muito se fala e se conhece sobre a cidade de Fortaleza, a partir do que é divulgado em mídias diversas. Contudo, e provavelmente os moradores da capital cearense não de concordar, principalmente aqueles que residem nas áreas menos nobres, os discursos são, no mínimo, fragmentados e, continuamente, servem aos interesses de grupos que se beneficiam com o gigantesco fluxo turístico direcionado à “terra do sol”, *slogan* criado pelas equipes de marketing do governo Tasso Jereissati no intuito de promover o turismo na região (BELMINO, 2018). Essa imagem-síntese, em pleno uso nas propagandas atuais, divulgam a cidade como sendo uma terra de belas praias, com a presença confirmada do sol durante o ano inteiro (o paraíso dos turistas que fogem dos invernos mundo afora) e que só perde em calor para o nosso povo, que é hospitaleiro nato, que recebe os visitantes de portas abertas, sempre com um sorriso no rosto e uma piada na ponta da língua. Muito distante da pretensão de negar ou confirmar esses ou quaisquer outros estereótipos sobre Fortaleza e sua população, nessa primeira parte do capítulo nos deteremos em apresentar uma parte da metrópole que não está incluída nos roteiros turísticos, cartilhas e cartões-postais, começando pela menor e mais importante, na minha opinião, unidade formadora de um lugar: os seus habitantes e as relações entre as medidas do espaço da cidade, que, segundo Ítalo Calvino (1990) é o que a define.

Antes de tudo, é preciso que situemos os contextos e espaços onde encontro esses personagens da vida real, para que não corramos o risco de estabelecermos uma definição de

fortalezense, quando estamos em uma capital gigantesca e desigual, com seus quase 3 milhões de habitantes⁶⁶. É preciso ter mente que meu encontro com essas figuras é passageiro, efêmero e que todos nós estamos unidos pela nossa condição de passageiros do Grande Circular I (151), mas enquanto viajo para observá-los, eles o fazem por motivos e para destinos que desconheço, apenas posso deduzir. – Claro que eu poderia lhes perguntar, me aproximar de um ou outro e tentar iniciar um diálogo sobre seus caminhos. A pesquisa etnográfica prevê a possibilidade de entrevistas. Entretanto, tento, ao máximo, permanecer como parte integrante do todo, sendo mais uma que vem e vai em silêncio, que, como veremos adiante, é o comportamento padrão nesse percurso.

É nesse universo de deduções, a partir de observações, portanto, que inicio a apresentação dos meus companheiros durante as viagens entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira: acredito viajar com pessoas que, em boa parte, residem nas adjacências entre os dois pontos, por três motivos principais. O primeiro diz respeito à espera pela condução no terminal. Aponto essa questão porque ao lado do local onde ocorrem os embarques e desembarques do Grande Circular I (151) há uma outra linha (Antônio Bezerra – Siqueira (097)), que chega e sai a cada 10 minutos e tem exatamente o mesmo destino ao final, e se fosse do interesse dos passageiros apenas fazer integração, ele seria uma melhor opção. Ainda assim, muitos aguardam pelo mesmo ônibus que eu. O segundo fator é que a trajetória dificilmente é encerrada com, pelo menos, metade dos passageiros iniciais. Ao longo do caminho, eles vão desembarcando um a um e, ao chegarmos no Siqueira, o veículo quase sempre está com passageiros que adentraram nos pontos intermediários. Por fim, nos meses em que estive em campo, por várias vezes tomei a condução nos mesmos horários, para encontrar possíveis padrões de passageiros ou acontecimentos, e só os encontrei em horários chamados de pico, quando, geralmente, se vai ao trabalho ou instituições de ensino. Nos demais momentos, não reconheci pessoas de outras viagens.

Esses comportamentos sozinhos são insuficientes para uma análise completa sobre os destinos para os quais os passageiros se dirigem, mas aliados a outras características observadas, podemos fazer algumas inferências. Ah, e como há o que se observar! Nosso olhar é constantemente atraído pela diversidade de formas, ruídos e cores, que não só passa por nós nas ruas da cidade, como agora senta ao nosso lado no coletivo. Nesse “meio heterogêneo de constante exposição” (CAIAFA, 2005, p. 125), a comunicação se estabelece

⁶⁶ Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a cidade de Fortaleza possui cerca de 2.686.612 habitantes em 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/fortaleza.html>>. Acesso em: 23 de nov. 2020.

para além da fala. Absolutamente tudo comunica algo sobre o que está ao nosso redor. A ausência – ou pouca quantidade – de bagagens dos meus companheiros de viagem, tão comuns nesse trajeto entre Antônio Bezerra e Siqueira, por exemplo, me sugere que essa viagem está sendo realizada de um local próximo de suas residências e que, logo em seguida, deve-se a ele retornar. Dificilmente os vejo levando consigo uma bolsa, sacola ou qualquer outro pertence que sugira, como é usual, que ficarão muito tempo fora de casa. Eles não portam, ou preferem não utilizar no local (se é que possuem), nenhum aparelho eletrônico ou qualquer outro aparato que lhes sirva de distração. Talvez por se tratar de uma viagem curta (cerca de 25 minutos), ou mesmo pelo clima de insegurança que nos permeia nessa linha, independentemente do horário no qual nela estejamos.



Figura 15. Passageiros do Grande Circular I (151) entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira.
Foto: acervo pessoal.

Apesar dessas afirmações serem cheias de “ses” e “talvez”, elas refletem uma ação comum de observadores que chegam a lugares novos e precisam analisar elementos ou pessoas que lhes são desconhecidos até então. Nesses casos, é possível que se obtenha, a partir de condutas e aparências, indicações que nos permitam utilizar experiências anteriores com indivíduos aproximadamente parecidos e, assim, aplicar-lhes estereótipos não comprovados (GOFFMAN, 2013). A ausência de pertences, a escolha por esperar pela rota mais demorada e inexistência de frequência ali, por exemplo, sugerem que esses homens e mulheres viajam para locais próximos de suas residências, porque suas decisões naquele espaço são opostas daqueles que utilizam o transporte coletivo para ir ao trabalho ou

instituições de ensino diariamente. Nos metros quadrados delimitados do veículo, os sons, os cheiros, as cores, os movimentos, enfim, tudo comunica algo sobre quem ali está, já que meio funciona como local de manifestação social e comunicativa (BELCHIOR, 2010) e todos nós somos, ao mesmo tempo, plateia e atores sociais, e nada do que ocorre passa em branco, porque o ônibus “não é um lugar onde é possível ignorar o que nos cerca, não é um cenário passivo. E há constantemente uma comunicação que povoa esse cenário, ao menos no horizonte” (CAIAFA, 2004, p. 173).

E nesse horizonte comunicacional, as vestimentas e mesmo as cores das peles têm algo a dizer, são códigos a serem lidos e interpretados, mas é preciso um conhecimento prévio do contexto socioespacial em que se apresentam para que a mensagem transmitida faça algum sentido para quem os observa. Estamos viajando nessa primeira rota do Grande Circular I (151) por entre os bairros Antônio Bezerra, Dom Lustosa, Henrique Jorge, João XXIII, Bonsucesso e Siqueira, com seus baixos ou baixíssimos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH)⁶⁷, ao lado de pessoas que dependem, em sua maioria, exclusivamente, de transportes coletivos para transitar pela cidade. Ainda que se adentre nessa condução em variados horários, costuma-se encontrar pessoas negras, com roupas informais, como *shorts jeans* ou vestidos, quando mulheres, e homens com bermudas e camisetas. Estes últimos calçam, geralmente, chinelos de dedos e, alguns, usam bonés, enquanto nas mulheres é possível notarmos alguns adereços prateados ou dourados nos pescoços, dedos e orelhas. O vestuário reforça a ideia de que não estão se dirigindo para ambientes formais, pois comumente exigem roupas mais fechadas para entrada, ainda que a temperatura média da cidade varie entre 29 e 31 graus durante o dia. Além disso, como 67% dos moradores das comunidades (favelas) brasileiras, tais como nas citadas aqui, correspondem a esse perfil, segundo pesquisa divulgada pelo Observatório do Terceiro Setor⁶⁸, é minimamente aceitável que se faça essas deduções sobre os passageiros.

Após traçarmos o perfil recorrente dos viajantes do ônibus Grande Circular I (151) entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira, seus comportamentos ali dentro passam a ser o objeto de análise, pois respondem, de certa forma, às partes da cidade que viajamos. E o que

⁶⁷ Esses dados foram obtidos pela pesquisa sobre o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) por bairro de Fortaleza, com categorias IDH Educação, Longevidade, Renda e correspondem ao período 2010-2020. Disponível em: <<http://www.anuariooceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>>. Acesso em: 30 de nov. 2020.

⁶⁸ O Observatório do Terceiro Setor é uma agência brasileira de conteúdo multimídia com foco nas temáticas sociais e nos direitos humanos. Segundo a pesquisa denominada “Economia das Favelas”, realizada em 2020, 13,6 bilhões de brasileiros residem em comunidades periféricas. Disponível em: <

primeiro chama atenção é a busca pelo isolamento: ao passo em que embarcam, os passageiros que viajam sozinhos vão sentando nas cadeiras junto às janelas, em ambos os lados, e somente quando esses lugares estão todos ocupados é que eles buscam sentar-se próximo a estranhos. A cena é tão marcante que nos horários nos quais o coletivo viaja menos lotado, as cadeiras mais ao centro ficam quase todas vazias, enquanto as demais comportam indivíduos interessados em olhar para o cenário externo fixamente. Essa atração, explica Caiafa (2004), deve-se ao fator mutável do ambiente ao lado de fora enquanto nos movimentamos. A rotatividade, no entanto, ocorre também no interior do veículo. A cada novo embarque, somos confrontados com a novidade de quem chega. Os desembarques podem ser abruptos também e são nesses momentos fugidios que os olhares costumam se voltar para dentro, se encontrarem, numa tentativa de rápida análise para reconhecimento de quem irá dividir aquele espaço conosco a partir de então. Logo, a atividade de observar não é uma prática exclusiva do pesquisador. Todos se analisam ali.

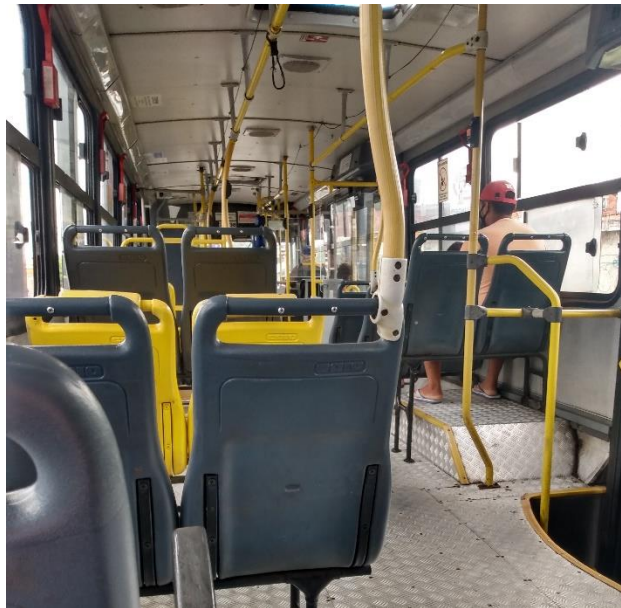


Figura 16. Passageiro com roupas informais sentado sozinho junto à janela. Foto: acervo pessoal.

O interesse em olhar ao redor, às vezes de forma desconfiada, é mais do que mera curiosidade: deve-se às experiências anteriores que todos tivemos em outros ônibus, além da possibilidade de hostilidade que o local pode vir a proporcionar. O contato próximo com pessoas completamente estranhas, num espaço limitado, fechado e que, diferente do que ocorre nas ruas, dificulta as possibilidades de fuga em situações de perigo, como em assaltos que, infelizmente, são recorrentes nos transportes públicos de Fortaleza, é um experimento que só esses locais como esses possibilitam: ficar cara-a-cara com completos desconhecidos,

que se olham por horas a fio, sem conversarem uma vez sequer. Essa é, portanto, uma característica marcante do nosso primeiro itinerário: ele é, na medida do possível, silencioso. Na medida do possível porque não se pode chamar de silencioso um local com ruídos do trânsito, com o chacoalhar metálico do carro, com sinais sonoros acionados para o desembarque, com o barulho das músicas escolhidas pelo motorista que tocam nos alto-falantes, dentre outros sons. Enfim, um silêncio povoado de presenças, como bem definiu Caiafa (2005), que ainda defende o isolamento no ônibus como nada mais do que uma tentativa de defesa, uma forma de tentar chegar ileso ao fim da viagem nesse “espaço heterogêneo de constante exposição” (CAIAFA, 2005, p. 125).

O espaço físico, entretanto, não é passivo nessa relação entre indivíduos e o silêncio. Pelo contrário, ele o evoca como algo necessário ao bom andamento da viagem, ainda que sutilmente. Os cartazes afixados, por exemplo, explicam todo o passo-a-passo do uso do ônibus: onde pagar a passagem, qual o valor dela, a quem se destina determinados assentos, em qual porta embarcar, desembarcar, como escapar numa situação de emergência, tudo o que é permitido e proibido fazer no interior do veículo e quais as sanções para quem descumpra as regras. Não há nada que se precise conhecer sobre o veículo e a viagem que não esteja indicado em suas paredes. O contato entre as pessoas é, assim, de certo modo, desencorajado: as cadeiras são dispostas de modo que fiquemos de costas uns para os outros e, ao entrarmos no carro, a frase que primeiro avistamos é “fale ao motorista somente o indispensável”.

O condutor é, por sua vez, a melhor exemplificação do silenciamento provocado pelas condições do transporte coletivo. Além do cartaz que nos indica que o deixemos em paz na execução de sua atividade, a remodelação física do espaço e dos postos de trabalho fizeram com esse trabalhador viaje quase sozinho, ainda que o veículo esteja lotado. Isso porque como a porta de embarque e a catraca agora ficam na parte da frente do ônibus, todos os novos passageiros precisam dirigir-se para os fundos do carro, para que o fluxo de entrada não seja prejudicado e para que consigam desembarcar nos pontos corretos, sem atrasar a viagem. Muito diferente de pouquíssimo tempo atrás, quando muitos dos passageiros preferiam viajar encostados no motor, conversando, perguntando ou mesmo brigando com o motorista. Com a obrigatoriedade do pagamento via autoatendimento, que culminou no fim da profissão do cobrador de ônibus das linhas urbanas de Fortaleza, o motorista foi isolado definitivamente do que ocorre no espaço do coletivo, restando-lhe apenas acompanhar o que ocorre ali dentro pelas telas em seu painel que exibem as imagens das câmeras internas – isso nos carros mais modernos, que dificilmente trafega nessa primeira parte do trajeto, em que viajamos em latas

velhas.

Há, no entanto, algumas poucas ocasiões nas quais o motorista do Grande Circular I (151) conversa com pessoas que estão no seu entorno e a mais frequente delas é quando surge um passageiro desinformado sobre a rota. Sendo o condutor o único trabalhador da linha e o primeiro que avistamos ao embarcar, é esperado que seja a ele dirigida qualquer pergunta sobre as paradas, trajeto e tempo de viagem. Geralmente, as perguntas são feitas por pessoas que botam um pé na escada e deixam o outro no chão, ao lado de fora, pois assim elas podem se decidir se permanecem ali ou não. Antes da mudança da catraca, era ao cobrador a quem se dirigiam os confusos. Outra mudança sensível na comunicação do trabalhador foi que, normalmente, ao desembarcar, agradecer ao motorista era uma ação corriqueira e agora são poucos os que o fazem, pois é preciso gritar da porta de trás para que ele ouça. Dificilmente alguém tem essa atitude atualmente. Outro rápido momento de trocas ocorre nos semáforos vermelhos quando dois ônibus se emparelham ou quando ocorre algum incidente no trânsito. É nessa hora que costumamos ouvir o motorista aos gritos com pessoas de fora. Esses momentos, contudo, são menos frequentes e silêncio é que impera na maior parte do tempo.

É preciso salientar, contudo, que se ampliarmos a noção de comunicação para uma grande corrente verbal inseparável dos aspectos extralinguísticos, teremos uma dimensão comunicativa em meio ao silêncio, visto que há nele tanta expressão quanto existe na fala, pois ambos são imanentemente sociais e coletivos (CAIAFA, 2005). Dessa forma, podemos apreender, partindo da compreensão de Goffman (2013), que para além dos diálogos, a expressividade dos indivíduos envolve duas atividades significativas: a expressão que transmite (abrange os símbolos verbais) e a expressão que emite (abrange os comportamentos). O silêncio seria, portanto, uma forma de emitir alguma informação, que no transporte coletivo pode ser revelador de descontentamento, medo ou indiferença, pois do mesmo modo que as situações de conversação variam, há diferentes motivos e ocasiões para silenciar, sendo simples demais concebê-lo como negação da fala apenas, de acordo com o que afirma Muniz Sodré que “comunicar é, assim, principalmente – inclusive, fazer silêncio, no qual o sentido também está presente” (SODRÉ, 2014, p. 202). Na situação dos motoristas, o ambiente influencia diretamente na decisão e oportunidade de haver trocas entre os passageiros e o silêncio existe também em resposta aos contextos em que os atores sociais se veem inseridos, revelando, assim, sua capacidade dialógica com o que está posto no espaço ao nosso redor ou agindo como um escudo contra a grande intensidade de conversação presente em todos os lados nas grandes cidades.

Em outras partes do itinerário do mesmo Grande Circular I (151) silencioso no qual viajamos entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira há bastante conversa e barulhos, interna e externamente. Nessa primeira rota, no entanto, há um silêncio travoso no ar, pois as pessoas se observam e logo desviam os olhares para suas janelas. Aqueles que viajam acompanhados conversam aos cochichos, como se evitassem interação com os demais e logo se calam também, salvo raríssimas exceções. Até mesmo os vendedores ambulantes, tão presentes nessa linha urbana nas viagens que se seguirão e em tantos outros ônibus de Fortaleza, parecem evitar essa parte do trajeto, pois quase não se fizeram presentes nas várias vezes em que estive ali, ao longo dos meses. Sua ausência contribui para uma viagem com poucos pontos de atração para os olhos e, principalmente, para os ouvidos. Portanto, se considerarmos o que afirma Caiafa (2005) ao dizer que nesses espaços o silêncio “não decorre de uma ausência de motivação para falar – por exemplo, pelo fato de não se estar entre conhecidos”, mas que os “estranhos seriam tão interessantes, no contexto do fluxo das relações e conversações nas cidades, que teríamos que provocar o silêncio” (CAIAFA, 2005, p. 128), deduziremos que os passageiros têm se esforçado bastante para permanecer naquele estado de quase torpor, pois dificilmente tomam iniciativa de falar com estranhos, até que um ou outro não suporta mais e resolve quebrar a tensão solitária, quase abruptamente. Conforme falam, percebo que a cidade é um assunto comum nessas conversas.

No mês de setembro de 2019, por exemplo, a cidade estava sofrendo com ataques de facções criminosas que, em reivindicação às transferências de alguns detentos de certas unidades prisionais de Fortaleza, estavam queimando ônibus, vans, ambulâncias e carros de lixo por toda a capital⁶⁹. Assustados, muitos fortalezenses estavam evitando utilizar transportes coletivos e, por onde quer que se fosse, era possível ouvir pessoas comentando sobre as atrocidades desse momento.

No Grande Circular I (151) não era diferente: nesse período em questão, as viagens ficaram ainda mais silenciosas, exceto nos momentos em que passávamos por algum veículo que estava sendo escoltado pela polícia, como os de limpeza urbana. Era, então, previsível que os passageiros, principalmente as mulheres, puxassem o assunto com suas vizinhas de cadeira, como ocorreu com duas senhoras no dia 30 do referido mês, que aos cochichos conversavam sobre os perigos da cidade, de como não se podia mais levar crianças ao estádio e o quanto era absurdo que os carros precisassem de escolta armada. Apesar de a

⁶⁹ No período em questão, várias cidades do Ceará sofreram ataques semelhantes, de forma sincronizada, causando uma sensação de pânico generalizada no Estado. Os transportes coletivos da capital, no entanto, foram os mais atingidos e, infelizmente, alguns motoristas e cobradores foram vítimas de queimaduras. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/09/27/politica/1569582895_086799.html>. Acesso em: 10 de dez. 2020.

temática passear apenas por um aspecto da capital cearense, a insegurança, as falas passeiam por vários temas e abordam questões referentes à lazer, mobilidade, segurança, educação, dentre outros, com muita rapidez e certa facilidade, mas dificilmente ultrapassando a barreira da impessoalidade.

Puxar assunto com um desconhecido exige um certo ímpeto, diferente do que ocorre nos meios familiares (CAIAFA, 2005). É preciso analisar se a pessoa ao lado demonstra predisposição para conversar, escolher um assunto que seja do interesse de ambos e ter coragem de tomar a iniciativa, caso contrário a conversa não vai para a frente. Mesmo com tudo isso, contudo, existe a possibilidade de recusa do outro, que pode estar cansado, chateado, com medo ou apenas desinteressado na proposta. Seja como for, essas formas de conversações são marcadas pela efemeridade, pois tão logo chegue o destino final de uma das pessoas, a conversa precisa ser interrompida, independente de em qual ponto ela esteja. A duração dos diálogos é apenas a do período da viagem de cada envolvido, o que confere fugacidade ao encontro. Em agosto de 2019, por exemplo, durante a pesquisa de campo, um senhor de meia idade que viajava sentado ao meu lado, em silêncio durante boa parte do trajeto, ao passar em frente a uma igreja no bairro Henrique Jorge, decide tentar iniciar uma conversa comigo sobre aquela localidade, provavelmente após notar que eu olhava interessada pela janela e, eventualmente, fazia anotações em meu caderno. A conversa é rápida, marcada por pausas e, tão logo chegamos no terminal Siqueira, ele vai embora sem termos concluído, necessariamente, o papo e sem despedidas de nenhuma das partes:

Ele: Você viu a reportagem *aí* que teve?

Eu: Não.

Ele: Isso aqui era cheio de lixo, cheio de lixo, pedaço de coisa... *Aí* a reportagem veio *aí*. *Veio* duas emissoras. Veio a Jangadeiro e a TV Diário, né? *Aí*, agora, tiraram o lixo. *Aí* perto dessa igreja. Agora *tá* bem limpinho, agora. O povo que passava no caminhão não queria juntar não.

Eu: Valha, por que?

Ele: Porque eles diziam que era *pras* pessoas juntarem o lixo dentro de um saco, porque o povo pegava o lixo e ficava rebolando. *Aí* eles pararam o carro e limparam, porque agora *tá* bem limpinho. [pausa] Mas não tem jeito não. Amanhã ou depois volta tudo de novo. *Aí* só tem um jeito. Sabe qual *é*? Tem um amigo meu que trabalhava na Prefeitura disse que eles tiravam o lixo, *aí* eles plantavam planta. [pausa] *É* melhor você lutar com um animal do que com um ser humano. Lutar com um cachorro, um gato, uma galinha que não tem juízo, do que lutar com um ser humano. O ser humano *é* muito arrogante, sei lá como *é*. Mas *é* como diz o ditado, né? Quando a cabeça não pensa, o corpo *padece*".

(Áudio gravado em 19 de agosto de 2019, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

Mais uma vez a cidade se faz presente na conversa cotidiana no ônibus, mostrando não ser possível passar por ela sem ser afetado por suas questões, apresentando, novamente, o caráter extralinguístico da comunicação, ou seja, que independentemente dos

meios que se utilize para a enunciação, leva-se sempre em consideração os contextos vigentes. No contato com desconhecidos, no espaço reduzido e em constante movimento do ônibus, o entorno é fator comum e, por isso, utilizado como temática principal dos assuntos e, como bem lembra Caiafa, “o que há de mais comum entre as pessoas que não se conhecem é comum também a um grande número de outras pessoas, daí a tendência a discutir assuntos gerais nas conversações em grandes cidades” (CAIAFA, 2004, pp. 179-180). Essas conversações, agentes sociais importantes, responsáveis pela circulação de costumes, formadoras de opiniões e que podem, ainda, transformar situações políticas (CAIAFA, 2004), nada são além de reflexos do que está ao lado de fora passando velozmente por nós, enquanto também vamos passando em igual velocidade.

Nossas falas, silêncios e comportamentos no transporte funcionam como retratos fidedignos de onde estamos socialmente inseridos, mas também em resposta à realidade daquele pedacinho de Fortaleza pela qual estamos transitando, ou mesmo do momento histórico que vivenciamos, como a pandemia da covid-19, que tem nos forçado a manter o máximo de distanciamento possível, ainda que em locais de conhecida aglomeração, como os ônibus. Isso tem feito as viagens ainda mais solitárias, pois numa época em que respirar perto é um risco, quem se arrisca a conversar? Pouquíssimos. Quando as vozes se calam, portanto, até as pedras clamam, diria o profeta. Ouçamos então as pedras que compõem parte dessa cidade.

3.2 Uma Fortaleza silenciosa (e silenciada)

Se todos os silenciosos passageiros do Grande Circular I (151) que viajam entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira resolvessem conversar sobre o que avistam no caminho em que percorremos, uma das pautas mais recorrentes, com certeza, seria o lixo presente em grandes quantidades nos canteiros e calçadas que margeiam as vias e que me fazem imaginar como deve ser a situação desses bairros adentro, já que em locais de tanta visibilidade a situação é um tanto quanto alarmante. O lixo, entretanto, mais do que poluir os espaços, comunicam sobre a cidade, ou, pelo menos, sobre partes dela. Calvino (1990), ao descrever Leônia, uma de suas cidades invisíveis, por exemplo, não o faz a partir do que se constrói nela, e sim sobre o que é expelido por ela, de modo a afirmar que sua opulência é medida pelas coisas que todos os dias são jogadas fora para dar lugar às novas. Longe de tentar vislumbrar qualquer esplendor na poluição na qual estão submetidos os bairros pobres

de Fortaleza, busco, antes de tudo, identificar o que esse contexto que me alcança como cenário de trajeto fala sobre si, ainda que silenciosamente. Para tanto, é preciso um mínimo de consciência social (AUGÉ, 2010) que nos permita vislumbrar esse cotidiano e compreendê-lo como sendo o resultado de situações de desigualdade comuns às periferias do mundo, que sofrem todos os tipos de violência devido a um poder público submisso às classes hegemônicas que, por sua vez, jamais abrirão mão de seus privilégios em benefício de outrem.



Figura 17. Lixo e entulho no ponto de ônibus em frente à escola Júlia Giffoni. Foto: acervo pessoal.

Aliás, a hegemonia de uma classe pressupõe a existência de desigualdade e de todas as consequências que ela acarreta. O historiador Mike Davis (2006), no trabalho sobre as favelas mundo afora, aponta o crescimento urbano acelerado, tal qual ocorreu em Fortaleza, a desvalorização da moeda e redução do Estado como a “receita inevitável da produção em massa de favelas” (DAVIS, 2006, p. 196) e salienta que elas não seguem mais, necessariamente, o modelo clássico do cortiço decadente nos centros das cidades, mas que hoje, em geral, localizam-se na orla das explosões espaciais urbanas.

E essa é a imagem que temos pelas vias que viajamos. Apesar de não serem construções marcadas por requinte e planejamento arquitetônico, as casas são de alvenaria, com portas e telhado, e não barracos construídos com papelão, como ainda é o imaginário de muitos. Frente à várias delas, contudo, há lixo acumulado e lama, o que me faz refletir que se é incômodo transitar por caminhos não tão limpos, devido ao mau odor, ao aspecto de sujeira e aos bichos que, com certeza, esse cenário atrai, vivenciar essa realidade e tê-la como primeira e última imagem do seu dia não deve ser nada melhor. Precisar conviver com o descaso em forma de lixo e podridão deveria ser algo inadmissível, condenável, mas a ausência do poder público força muitos a se acostumarem e, no máximo, reclamarem sobre isso com estranhos, numa condução, como veremos adiante.

Ao longo dos 21 pontos de desembarque disponíveis que separam os dois

terminais, mais do que apenas poluir visual e olfativamente o caminho e salientar o abandono dessa região pelo Estado, o lixo incorporou-se como parte da composição local de tal modo que, mesmo gerando incômodo na população residente e transeunte, faz com que as dinâmicas espaciais se adequem a ele. A primeira prova disso é a presença diária de caminhões que recolhem entulho. Eles não são do tipo que, comumente, fazem coleta nas casas e que possuem trituradores, e sim em formato de caçambas, e os vemos todos os dias na região recolhendo podas de árvores, restos de materiais de construção, sacolas e mais sacolas abarrotadas, rasgadas com os conteúdos à mostra e animais mortos, e que nos faz imaginar o quão escasso deve ser o serviço bairros adentro para que os moradores venham depositar seus detritos nos canteiros dessas avenidas e nos terrenos baldios dali. O lixo é, nesse contexto, uma denúncia despreziosa de induzir mudanças, apenas existe nesse cenário silenciado. Seu efeito é anulado pela monotonia do cotidiano. Já os lixeiros os lutadores incansáveis de uma guerra há muito perdida e, segundo Calvino, “são acolhidos como anjos e sua tarefa de remover os restos da existência do dia anterior é circundada de um respeito silencioso, como um rito que inspira devoção, ou talvez apenas porque, uma vez que as coisas são jogadas fora, ninguém quer pensar nelas” (CALVINO, 1990, p. 105). Mas não há como não falar do lixo, simplesmente porque não temos como fugir dele.



Figura 18. O lixo acumulado nas calçadas invadindo as vias. Foto: acervo pessoal.

Ao todo, contabilizamos, pelo menos, 7 pontos de verdadeiros lixões a céu aberto, sendo 5 em terrenos sem construções ou abandonados localizados nas avenidas Demétrio Menezes, Cel. Matos Dourado, Astronautas e nas ruas Vitória e Verbena, mas não é só nas

passagens que a sujeira se instala. Na frente da escola pública Júlia Giffoni, próximo ao portão de entrada dos estudantes, há muitos sacos e podas de plantas na calçada e os alunos precisam passar por eles para estudar. Mais à frente há um posto de gasolina que foi desabilitado e virou um depósito clandestino de lixo. A impressão que passa é que as ausências da localidade são preenchidas com tudo o que não se quer mais, fazendo dela uma outra Leônia, que quanto mais expela, mais coisas acumula e “a cidade conserva-se integralmente em sua única forma definitiva: a do lixo de ontem que se junta ao lixo de anteontem e de todos os dias e anos e lustros” (CALVINO, 1990, p. 106). Para completar o quadro geral de abandono, típico nas comunidades periféricas de Fortaleza, a falta de saneamento básico também compromete o funcionamento de outras atividades da região, que precisam dividir seus metros quadrados já tão escassos com lama e mau odor.



Figura 19. Lixo e esgoto acumulado na rua próximo a uma parada de ônibus. Foto: acervo pessoal.

Ainda nessa parte do trajeto do Grande Circular I (151), vemos nas esquinas, ruas adentro, esgotos, córregos e canais abertos em várias delas e que, junto ao amontoado de lixo, contribuem para um cenário de descaso. Se para nós a sujeira é mero cenário, para quem ali vive ela é presença confirmada – e indesejada – nos poucos espaços públicos de lazer e sociabilidade da região, como as quadras de esportes e campos *society* (como são conhecidos os campinhos de futebol de bairro abertos para todos os moradores), que se avizinham a valas imundas. Por se tratar de uma realidade limítrofe, na qual a negligência se escancara, a presença do poder público começa a ser notada em ações de contenção de danos e de – frágeis – tentativas de prevenção. Assim, na tentativa de amenizar a situação, além da coleta diária de entulhos, uma solução encontrada pela Prefeitura de Fortaleza para a problemática do lixo foi

a criação de Ecopontos, que são espaços destinados ao correto descarte de restos de poda, pequenas proporções de entulho, móveis e estofados velhos, papelão, plásticos, vidros, metais e óleo de cozinha⁷⁰, e espalhou-os pela cidade. Há um deles no bairro João XXII, exatamente em nosso caminho, mas o que nos parece é que a iniciativa não é suficiente para suprir a demanda e, por isso, há estabelecimentos particulares de coleta e reciclagem no decorrer de nosso trajeto, no cruzamento da avenida Porto Velho com a rua Vitória e outro na rua Verbena.

A comunicação nos bairros em questão, oficial ou não, também não escapa do lixo e se faz presente em dezenas de placas disponibilizadas nas vias pela Prefeitura. Nelas há a seguinte mensagem de alerta: “proibido colocar lixo, entulho e poda neste local sujeito a multa: Lei 9.605/98 (crimes ambientais). Lixo solto traz doenças! Contribua com a limpeza colocando lixo ensacado na calçada apenas no dia da coleta em sua rua”, seguido pela informação dos dias em que passa o carro de coleta naquela região. A tentativa é tão pouco eficaz, que há, quase sempre, montes de sacolas e outras porcarias jogados aos pés da placa. Alguns moradores mais afetados pela situação usam os muros de suas casas para escrever avisos do tipo “proibido colocar lixo”, “você está sendo filmado”, na expectativa de resolver por conta própria aquilo que os comunicados institucionais não conseguem. Infelizmente, eles também obtêm pouco sucesso e a poluição continua a figurar parte do cotidiano local. Falar sobre o lixo do nosso caminho, portanto, e isso é o que nos interessa neste momento, ultrapassa as questões sanitárias e nos alcança de forma antropológica, ao passo em que muito diz sobre esses lugares e os contextos socioculturais que transcorro com meus companheiros de viagem, visto que tudo isso pode ser considerado cultura numa conjuntura urbana, mesmo a poluição, as seitas ou a criminalidade (CANEVACCI, 2014).

Falando em criminalidade, poluição e comunicação, essas temáticas se apresentam nas paredes de quase todas as residências e estabelecimentos comerciais ao longo das vias dessa primeira rota do Grande Circular I (151) por meio do picho. O picho – ou pixo – que se utiliza do mesmo suporte (cidade) e material (tinta) e teve um início essencialmente político, até se popularizar e surgir com palavras de ordem, declarações de amor, piadas ou somente o nome do artista nos muros metrópoles afora (CAMPOS, 2020), hoje é, também, uma importante ferramenta de comunicação de facções criminosas atuantes na capital. Se antes as pichações traziam, com maior frequência, os apelidos dos pichadores e os grupos aos quais

⁷⁰ Para induzir a população fortalezense a fazer o correto descarte do lixo, a Prefeitura de Fortaleza criou o Programa Recicla Fortaleza, que gera descontos na conta de energia daqueles utilizam os Ecopontos para depositar seus resíduos recicláveis. Disponível em: <<https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/urbanismo-meio-ambiente/servico/324>>. Acesso em 07 de jan. 2021.

pertenciam, hoje temos ainda mensagens que ditam regras a serem seguidas pela comunidade, de comportamento e convivência, tais como a proibição de entrada nas ruas dos bairros com os vidros dos carros fechados, com o visor dos capacetes abaixados ou de se cometer crimes na região dominada por eles. A mais comum das escritas, e também a que delimita os territórios, é a sigla que define a qual dos dois grupos organizados mais atuantes em Fortaleza pertence aquela área na qual estamos transitando, se é ao CV (Comando Vermelho) ou aos GDE (Guardiões do Estado). Entre os referidos terminais, vemos as paredes se dividirem entre ambas, além das pichações habituais, que são numerosas.



Figura 20. Parede com várias pichações na avenida Cel. Matos Dourado. Foto: acervo pessoal.

Mas, afinal, como podemos compreender essa força que se impõe sobre diversos bairros, demarca espaços como sendo suas propriedades e cria limites entre territórios, com verdadeiras linhas imaginárias, que proíbem ou permitem o transitar por dentre eles? Segundo Farias (2020), as facções criminosas são oriundas do sistema penitenciário, a partir da organização de indivíduos que se unem no intuito de se autopreservarem, mas que foram capazes de se organizarem sofisticadamente para, além de exercer um importante controle sobre a vida dentro das prisões, conseguir estender suas habilidades para as ruas e alterar drasticamente os padrões de violência aqui fora. Para atingir esses objetivos, esses agrupamentos organizam violentos ataques contra o Estado (como o que ocorreu em 2019 e virou assunto recorrente entre os passageiros do Grande Circular I) como estratégia de negociação com as autoridades. Nas periferias, os grupos controlam, de dentro das penitenciárias, atividades ilegais, como tráfico de drogas e armas, impõem regras de comportamento para os moradores e visitantes, e definem fronteiras dos territórios que ocupam a partir de indivíduos que estão em liberdade e recebem suas ordens (FARIAS, 2020).

Em Fortaleza, as facções rivais CV e GDE iniciaram suas atividades de formas diferentes: o Comando Vermelho chegou “importado” do Rio de Janeiro, através do remanejamento dos prisioneiros condenados para os presídios daqui, no intuito de afastá-los das atividades criminosas que lideravam lá. Já os Guardiões do Estado iniciaram em Fortaleza e reivindicaram seu poderio pela primeira vez no Conjunto Palmeiras.

Alguém que desconheça a realidade de bairros dominados por facções criminosas poderia até acreditar que avisos de proibições de cometimento de crimes em localidades “protegidas” pelos grupos traria alguma segurança para tais espaços, mas o que ocorre é apenas um conflito silencioso entre poderes extremamente bélicos e esse silêncio, como já sabido, comunica muito sobre a cidade, ao passo em que silencia e aprisiona parte dela. Não é incomum, atualmente, notícias de pessoas que foram assassinadas por membros de facções ao serem confundidas com integrantes do grupo rival, tudo por causa de um corte na sobrançelha, de determinada pose em alguma foto publicada em redes sociais ou ainda por, simplesmente, fazer uma visita em bairro dominado pelo grupo concorrente⁷¹, pois essas características físicas e comportamentais estão agora incorporadas nos códigos partilhados pelo crime organizado.

Entender essa comunicação é, antes de tudo, essencial para a sobrevivência de quem precisa transitar por ali. E, assim, o primeiro direito básico tomado dessa parcela de fortalezenses é o da mobilidade, que afeta diretamente na existência da própria Fortaleza, pois sem acesso à rua que “não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação, [...] não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada” (LEFEBVRE, 1999, p. 27). Sem movimento pela cidade ela não existe, pois é o ir-e-vir que nos permite evitar os pensamentos normativos que, por sua vez, tendem a congelar as dinâmicas sociais (AGIER, 2015). Isto posto, entendemos que as facções criminosas não só influenciam diretamente a comunicação e o transitar por Fortaleza, como o exercício de seu poder prejudica fortemente as práticas sociais, que, por sua vez, exclui ainda mais os habitantes dessas regiões do restante da capital.

Com uma mobilidade afetada e um sistema de comunicação definidos a partir de poderes paralelos ao Estado, podemos apontar que as forças que mais fortemente atuam nesses bairros não advêm do poder público, tampouco de iniciativas privadas, que não

⁷¹ Em agosto de 2020, um coroinha foi assassinado em Fortaleza, confundido como membro de uma facção criminosa por ter a sobrançelha raspada em três partes, o que significaria que ele integrava o Comando Vermelho. O envolvimento dele nunca foi comprovado. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/08/23/coroinha-morto-em-fortaleza-teria-sido-confundido-com-membro-de-facciao-por-tracos-na-sobrançelha-simbolo-de-uma-organizacao-local.ghtml>>. Acesso em: 08 de jan. 2021.

manifestam quaisquer interesses nessa região. As escolas, com suas fachadas arruinadas pelo lixo, ensinam simbólica e silenciosamente suas crianças e jovens a conviverem – e aceitarem – a situação de abandono que lhes foi relegada. Espaços destinados ao esporte dividem terreno com quilômetros de esgotos a céu aberto e, nessa competição, os mais pobres é que saem perdendo. O direito ao lazer gratuito, que não pressupõe apenas uma necessidade individual, mas é objeto de coletividade, do estar em grupo e, portanto, das condições de sociabilidade (SOARES, 2020), assim como a existência de espaços com estes fins, previstos na Constituição Federal como obrigação do poder público para com os seus cidadãos⁷² são escassos nos bairros Antônio Bezerra, Dom Lustosa, João XXIII, Henrique Jorge, Bonsucesso e Siqueira e, mesmo não sendo as únicas razões do ingresso de adolescentes e jovens no crime organizado, junto à ineficiência da atuação estatal na garantia de direitos e serviços públicos, cria condições oportunas para que organizações criminosas instalem seu poder nas comunidades e encontrem indivíduos coniventes às elas. Segundo Farias (2020),

Essas organizações criminosas, como já mencionado, surgem nas prisões, mas se expandem e conseguem estabelecer seu domínio sobre comunidades periféricas, onde existe um alto nível de pobreza, exclusão e discriminação. Nesse sentido, assim como as gangues de rua, esses coletivos ocupam comunidades que não recebem investimentos públicos necessários para o seu pleno desenvolvimento, ficando a população que ali reside em uma situação de intensa vulnerabilidade social (FARIAS, 2020, p. 36).

A vulnerabilidade social que massacra os moradores dessa região, e de tantas outras Fortaleza adentro, é promovida por uma lógica capital de urbanização comum nas cidades do mundo globalizado, que planeja “a extensão do tecido urbano ao longo das costas litorâneas e dos rios, e o crescimento sem fim das megalópoles, ainda mais observável no terceiro mundo” (AUGÉ, 2010, p. 23), dividindo os territórios em bairros privados, com seus luxuosos condomínios fechados e superprotegidos, com moderníssimos modelos de veículos particulares estacionados nas garagens, arborizados e com espaços destinados ao lazer de seus moradores, e bairros chamados “difíceis” com todas as deficiências sócio e estruturais tão conhecidas e próximas da realidade de uma maioria esmagadora dos habitantes das metrópoles. O urbanismo, atividade que idealiza a ordenação dos estabelecimentos humanos (LEFEBVRE, 1998), por sua vez, se apresenta como uma importante ferramenta das elites econômicas e de um Estado subserviente a elas no estabelecimento e manutenção desse

⁷² O direito ao lazer é assegurado pela Constituição Federal do Brasil, no artigo 6º, que diz: “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (grifo meu). Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp>. Acesso em 07 de jan. 2021.

modelo de organização dos espaços, no qual “seu ideal de circulação de bens, ideias, mensagens e seres humanos está submetido à realidade das relações de força que se exprimem no mundo” (AUGÉ, 2010, p. 41), exteriorizando os elevados graus de desigualdade social presente nesses ajuntamentos humanos e selecionando-os conforme suas condições socioeconômicas.

Quando confrontamos a realidade desses bairros com a de localidades até próximas, em Fortaleza, torna-se quase impossível acreditar que a falta de planejamento urbano seja uma justificativa aceitável para explicar as problemáticas dali. Parece-nos muito mais desinteresse da Prefeitura e das iniciativas privadas, já que as áreas destinadas ao turismo não enfrentam semelhantes questões, nem minimamente. Uma prova disso é que, desde o dia 1º de janeiro de 2021, a capital é organizada por zonas administrativas chamadas de regionais, sendo 12 ao todo, e subdividida em 39 territórios⁷³ que agrupam os bairros seguindo similaridades socioeconômicas e culturais. Os do nosso trajeto estão agrupados entre as regionais 3 (Antônio Bezerra), 5 (Bonsucesso e Siqueira) e 11 (Dom Lustosa, João XXIII, Henrique Jorge) e, a julgar que se assemelham em muitos quesitos, a falta de investimento em melhorias que sanem suas necessidades mais urgentes não se deve à falta de conhecimento sobre estas, mas sim ao desinteresse de quem detém poder para tanto. Esse esquecimento e/ou apagamento das periferias, no entanto, não é exclusividade das terras alencarinas, é, na verdade, comum às cidades globalizadas. Isso porque, mais do que simples subúrbios, são zonas destinadas a armazenar a precariedade que não combinam com os monumentos de riqueza e poder presentes nos cartões-postais, e propagandas turísticas. Elas nem sequer se resumem a um sentido geográfico. É também político e social (AUGÉ, 2010). Para conhecê-las e se conectar a elas, ainda que de forma passageira, as conduções funcionam como verdadeiros canais de comunicação. É preciso somente que se queira contatá-las.

3.3 Uma análise de perto e de dentro de Fortaleza

Contatar a cidade a partir de ônibus não se resume a olhar por suas janelas e fazer anotações sobre o que se observa dentro e fora da condução, ainda que esse fazer tenha sido basilar na atividade a que se propõe essa pesquisa e que a dobradinha observação-anotação

⁷³ Durante mais de duas décadas, Fortaleza era dividida em sete zonas administrativas (regionais), até que o decreto N° 14.899, de 31 de dezembro de 2020, reorganizou a cidade em 12 regionais subdivididas em 39 territórios. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/saiba-qual-e-a-nova-regional-do-seu-bairro-e-o-que-muda-apos-a-reestruturacao-em-fortaleza-1.3029953>>. Acesso em 08 de jan. 2021.

seja prevista como técnica recorrente em trabalhos etnográficos. É preciso, antes de tudo, tentar refinar o olhar para que ele se aproxime, ao máximo, ao dos atores sociais que compõem parte de nossa análise, afinal, são as suas múltiplas redes, sociabilidades, deslocamentos e estilos de vida que compõem boa parte das dinâmicas sociais da cidade.

A outra parte é definida pelas diretrizes do sistema capitalista, com as suas inesgotáveis artimanhas de urbanização, privilégios e exclusão, mas que não nos interessa diretamente. Seus efeitos, sim, e deles não conseguimos escapar. Como nos lembra Calvino, “poderia falar de quantos degraus são feitas as ruas [...], das circunferências dos arcos nos pórticos, de quais lâminas de zinco são recobertos os tetos; mas sei que seria o mesmo que dizer nada. A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço” (CALVINO, 1990, p. 14). Assim, por mais que a Fortaleza avistada seja extremamente importante, a Fortaleza vivenciada e construída a milhares de mãos é – aqui – muito mais, porque entendemos que os passageiros não são passivos ao que nos rodeia, ainda que nem sempre consigam modificar as estruturas sociais a que são submetidos.

Esse olhar mais aproximado para a cidade, por meio da observação dos indivíduos inseridos em seus trajetos habituais é o que Magnani (2002) vai chamar de perspectiva de perto e de dentro, única que é “capaz de apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos” (MAGNANI, 2002, p. 17). Prática da antropologia urbana, esse modo de pesquisa é dual e detém-se, de um lado, nos atores sociais, seus grupos e suas práticas e, do outro, na paisagem em que essa prática ocorre, entendendo o espaço não como cenário apenas, mas como parte constitutiva do recorte de análise.

Os comportamentos, por sua vez, não são encarados como erráticos, mas vistos dentro de padrões que produzem nada mais, nada menos do que o cotidiano das cidades. Isso não quer dizer que o todo analisado é colocado numa totalidade, como se fosse uma massa homogênea e sem conflitos, pelo contrário. Em se tratando de transportes coletivos há uma imensidão de possibilidades todos os dias, a cada novo embarque e é exatamente por isso que os recortes surgem, pois seria impossível analisar o todo sem definição de categorias. À princípio, dentre centenas, o Grande Circular I (151). Em seguida, as intercessões entre terminais. Por fim, atores e cenário, mas ainda se mostrou imperativo recortar um pouco mais o olhar para Fortaleza.

Ainda mais extensa do que a quantidade de coisas a se observar numa capital como Fortaleza são os possíveis olhares interpretativos que se pode lançar a ela. Se há quase 3

milhões de habitantes residindo na capital cearense, esse é, no mínimo, o número de formas diferentes de vivenciá-la e descrevê-la, afinal “a cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade à qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente” (CALVINO, 1990, p. 115). Quando dividida em partes menores para análise, então, são inumeráveis as cidades resultantes e, por isso, após extenso trabalho etnográfico, Magnani criou uma família de categorias que constituem um modelo capaz de ser aplicado a contextos distintos em etnografias urbanas. A ideia central é de captar as dinâmicas das metrópoles de modo que o foco não seja tão de perto a ponto de se fazer confundir com perspectivas particularistas e nem tão de longe, de modo que impossibilite leitura e compreensão dos fenômenos encontrados. As categorias, que não se excluem, são denominadas pedaço, mancha, trajeto e circuito e “são as passagens e articulações entre seus domínios que permitem levar em conta as escalas das cidades e os diferentes planos de análise. Elas constituem uma gramática que permite classificar a multiplicidade das escolhas e os ritmos da dinâmica urbana” (MAGNANI, 2002, p. 26).

O pedaço, primeiro nessa classificação, diz respeito ao “espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade” (MAGNANI, 1998, p. 116). O pedaço é representado por equipamentos definidores de fronteiras, local de passagem e de encontro, que possui códigos próprios capazes de separar, ordenar e classificar quem é ou não, e em quais níveis, pertencente a ele. Magnani, inicialmente, aponta bares, salões, campos de futebol e afins como exemplos de pedaços, mas a conjuntura das megacidades os apresenta para além do território da vizinhança: os frequentadores não necessariamente se conhecem, mas se reconhecem como portadores de símbolos semelhantes, como seus modos de vida, por exemplo.

Diante dessa classificação, portanto, apresento os terminais de ônibus como possibilidade de pedaços, por se tratarem de locais de passagem, fronteira – nem rua, nem casa, nem ônibus –, que possuem códigos de sociabilidade e consumo próprios (regras de utilização e de comportamento, dentre outros), capazes de nos identificar como usuários frequentes, eventuais ou principiantes. Formar filas frente aos pontos de embarque e desembarque, saber o lugar onde esses pontos estão localizados sem dificuldades, qual das muitas conduções escolher para se chegar a um lugar, dentre outros, são códigos partilhados entre os passageiros cotidianos dali e não os identificar é como dizer não pertencer àquela

comunidade.

No que concerne aos ônibus, eles estão inseridos dentro da categoria manchas por exercerem atividades ligadas à mobilidade urbana, tendo em vista que a definição do termo lhe apresenta como sendo definida “pelos equipamentos que se complementam ou competem entre si no oferecimento de determinado bem ou serviço, apresenta uma relação mais estável com o espaço e é mais visível na paisagem: é reconhecida e frequentada por um círculo mais amplo de usuários” (MAGNANI, 2002, p. 23). Levando e trazendo milhares de pessoas, conhecidas, amigas e inimigas, todos os dias, competindo suas atividades com variados meios de transportes públicos, sendo distinguidos ao longe em meio à quilômetros e mais quilômetros de veículos que lotam as vias, enfim, a essência dos ônibus é a própria definição das manchas de Magnani.

O espaço físico é, diferente do que ocorre no pedaço, um dos maiores definidores da classificação, pois nele que ocorrem os cruzamentos não previstos, os encontros até certo ponto inesperados e as combinatórias mais variadas, já que os passageiros sabem com que tipo de pessoas o dividirão, mas não quais, e esta expectativa – motivadora ou não –, característica das manchas, está sempre latente. A imprevisibilidade do público e dos acontecimentos confere aos coletivos uma infinidade de alternativas a serem analisadas e daí a necessidade de recortes. A mancha que nos interessa aqui é a do Grande Circular I (151) e a dos trajetos que ele possibilita.

Trajetos podem ser compreendidos de duas formas: como o espaço percorrido entre os equipamentos, pontos, pedaços e manchas, complementares ou alternativos, dentro da cidade, seguindo uma lógica determinada e com fluxo recorrente em partes abrangentes dela. Em se tratando do ônibus – e mancha – Grande Circular I (151), ele possui quatro trajetos principais entre os terminais de integração Antônio Bezerra, Siqueira, Messejana e Papicu, aqui defendidos como pedaços, e os realiza por meio dos pórticos, que Magnani vai nos apresentar como “espaços, marcos e vazios na paisagem urbana que configuram passagens. Lugares que já não pertencem à mancha de cá, mas ainda não se situam na de lá. [...] Terra de ninguém, lugar do perigo, preferido por figuras liminares e [...] que é preciso cruzar rapidamente” (MAGNANI, 2002, p. 23). As ruas seriam, então, os pórticos por onde esse primeiro tipo de trajeto se realiza. Já o segundo tipo de trajeto ocorre no interior das manchas, sendo de “curta extensão, na escala do andar: representam escolhas ou recortes no interior daquela mancha, entendida como área contígua” (idem, p. 23) e, nesse caso, é realizado pelos passageiros dentro das conduções, quando optam se e onde sentar, se e com quem puxar assunto, se e para onde olhar, etc.

Por fim, há a noção de circuito, que nada mais é do que uma categoria “que descreve o exercício de uma prática [...] que não mantém entre si uma relação de contiguidade espacial, sendo reconhecido em seu conjunto pelos usuários habituais” (MAGNANI, 2002, p. 23), ou seja, se define mais indivíduos que frequentam, do que pelo espaço físico em si. Os passageiros de ônibus podem ser enquadrados nessa noção, já que ela designa o uso de espaços e equipamentos urbanos, que, por sua vez, possibilitam o exercício da sociabilidade a partir de encontros, comunicação e manejo de códigos, de tal modo que ainda que não se esteja na condução em determinado momento, seja possível reconhecer as linguagens que lhe dizem respeito. Os circuitos, portanto, devem poder ser levantados, descritos e localizados no espaço urbano, mesmo que estejam fora de pedaços ou manchas que o criaram. São como tribos, mas o reconhecimento dificilmente se dá por questões aparentes e muito mais pela esfera comunicacional. Assim, dentro do quesito mobilidade, encontramos nos ônibus o meio e também o objeto de análise da urbanidade fortalezense. Ainda que a pesquisa não se encerre neles – muito pelo contrário –, seus espaços, pontos, rotas e usuários descrevem as nuances da capital por onde eles passam.

3.3.1 Ônibus: lugar ou espaço de comunicação?

Após sua inegável atividade como facilitador do processo de observação da cidade e dos habitantes dela, sentimos a necessidade de analisar, mais especificamente, o ônibus em sua potencialidade comunicativa para todos aqueles que o utilizam, bem como esse aspecto é capaz de fazer a compreensão sobre o local fluir entre conceitos distintos, tais como espaço e lugar. Antes de tudo, no entanto, ainda o entendimento sobre comunicação será revisitado, segundo os autores que norteiam esse trabalho, para que inexista qualquer dúvida sobre o ponto do qual partimos, objeto de pesquisa e pesquisadora. Para tal, longe da qualquer pretensão de fazer deste ponto um extenso estado da arte, desejamos mesclar a teoria proposta com a realidade cotidiana do Grande Circular I (151) enquanto transita pelas ruas de Fortaleza, no intuito de descobrirmos se podemos considerar o ônibus como um lugar e/ou espaço de comunicação.

Apesar de serem usados como sinônimos em diversas ocasiões, espaço e lugar são conceitualmente opostos em várias áreas do conhecimento, a começar pela Geografia Humanista, que concentra as pesquisas nas experiências das pessoas e grupos com os locais em que estão inseridos para, enfim, entender seus valores e comportamentos. Para Yi-Fu Tuan,

geógrafo chinês e um dos fundadores desse movimento, o lugar é qualquer objeto estável que capta nossa atenção em um cenário panorâmico, ou seja, é o ponto de interesse dos nossos olhos, pois ainda que acreditemos visualizar o todo do local, nos concentramos em pontos específicos dele (TUAN, 1983). Essas especificidades ou pontos de atração do olhar, segundo o autor, são constituídas de modos diferentes para cada pessoa, pois nossa atenção é referenciada pelos meios científicos, literários, midiáticos, dentre outros.

Diante disso, podemos depreender, a partir dessa conceituação, que o lugar é duplamente mutável, pois ele obedece às alterações temporais e tudo o que nela está envolvido, como os ritos, e também aos processos socioculturais dos indivíduos sobre ao quais incide essa definição. Ora, se possuímos múltiplas formações e influências que nos guiam as percepções, como teríamos uma mesma visão do todo que classificamos, ou não, como lugares? Aqui, portanto, a cultura é entendida como o denominador comum na classificação do espaço como um lugar.

Michel de Certeau, por sua vez, possui uma compreensão do lugar como sendo uma ordem qualquer “segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência”, sendo que estes elementos ocupam distintos espaços, tornando-se, “portanto, excluída a possibilidade, para duas coisas, de ocuparem o mesmo lugar” (CERTEAU, 2012, p. 184). Ou seja, eles se acham uns ao lado dos outros, em pontos “próprios” e diferentes que os definem, fazendo do lugar uma configuração instantânea de posições, implicando numa indicação de estabilidade. Aqui já não é o olhar, influenciado pela cultura, que o define, mas os usos que se faz dos espaços, que são definidos pelo autor como “um cruzamento de móveis, animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram” (CERTEAU, 2012, p. 184). Certeau vai afirmar que os espaços são oriundos dos efeitos produzidos pelas operações que os orientam, circunstanciam, temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de conflitos ou contratos, mas sem possuírem voz ou estabilidade próprias, e que quando esses mesmos espaços são ocupados, transformam-se em lugares a partir dos usos, ou dos relatos, que se faz deles. Se para Yi-Fu Tuan os olhares, influenciados pelo entorno, eram definidores, agora temos uma concepção que prioriza os usos e ocupações dos locais.

Os espaços, segundo Yi-Fu Tuan (1983), são os detentores dos lugares, que por sua vez são constituídos para atender às necessidades práticas de um povo, inseridos em um contexto socioespacial específico. Os interesses mercadológicos, no entanto, é que seriam os responsáveis pela criação dos ritos que eternizam os lugares criados e os fazem alvos dos olhares quando postos em panorama com realidades diversas, em detrimento dos espaços da cidade dos quais não se tem interesse em tornar público. Fenômeno facilmente identificável

na Fortaleza desigual que conhecemos e que segue a mesmo pensamento do antropólogo Marc Augé sobre as cidades-mundo nas quais “uma maioria de seres humanos fixa residência nos arrabaldes da miséria” (AUGÉ, 2010, p. 9), ao passo em que “os percursos do grande turismo internacional evitam os lugares da pobreza e da violência urbana” (AUGÉ, 2010, p. 10).

Já para Certeau, entretanto, “o espaço é um lugar praticado” (CERTEAU, 2012, p. 184), o que significa dizer que para ele a relação entre os dois é o inverso da compreensão de Tuan, já que defende que o ir-e-vir das pessoas é que transmuda os lugares arquitetados em espaços de socialização e, assim, confere-lhes características e ainda, por meio dos relatos, “organizam os jogos das relações mutáveis que uns mantêm com os outros” (CERTEAU, 2012, p. 185). Além disso, o autor defende que o movimento pela cidade, ou o jogo dos passos, como prefere denominar, é o que efetiva a sua existência, especializando partes dela.

Partindo desse pressuposto, portanto, o ônibus se configura como ferramenta dessa motricidade transformadora dos espaços da cidade, tendo em vista que sua principal atividade nada mais é do que a aceleração dos passos dos pedestres, que, por sua vez, formam “sistemas reais cuja existência faz efetivamente a cidade” (CERTEAU, 2012, p. 176). Ou seja, enquanto desloca milhares de passageiros entre pontos da capital, possibilita que haja uma mínima resistência à estratégia capitalista de privatização do movimento, que busca restringir o deslocamento de grupos específicos para áreas controladas de consumo dirigido, como os *shoppings centers*, pois “a lógica econômica fala de mobilidade para definir um ideal técnico de produtividade” (AUGÉ, 2010, p. 108). Por esse motivo é que não se pode falar em deslocamento, ou mesmo em efetivação da cidade, se as possibilidades de movimentação são exclusivas de veículos particulares e em espaços já previstos.

Assim, os coletivos promovem dispersão (CAIAFA, 2002), possibilitando aos seus usuários o contato com estranhos, a mistura que vem com o acesso aos lugares e a ocupação dos espaços públicos. Essa fuga, a partir dos transportes públicos, é física, mas também, e sobretudo, simbólica, pois expande as possibilidades de circulação e permite à população menos abastada que transite para longe de suas vizinhanças e realidades cotidianas, comumente marcadas pela escassez de condições mínimas de dignidade de vida.

Entretanto, se há alguma unanimidade no reconhecimento da capacidade do ônibus em proporcionar fuga, há uma certa divergência quanto a considerá-lo, ou não, como um lugar. Por mais que não falem especificamente sobre transportes coletivos, os conceitos de lugares de Tuan e Certeau nos levam a crer que suas classificações estão relacionadas aos usos e aos contextos nos quais se inserem os espaços, respectivamente. Para Augé, no entanto, os

transportes públicos integram a categoria de não-lugares, que “são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais” (AUGÉ, 1994, pp. 36-37). Para o autor, os não-lugares são espaços constituídos com finalidades específicas (transporte, trânsito, comércio, lazer), com os quais os indivíduos mantêm uma relação contratual, do qual a existência é lembrada no momento oportuno e que define como o espaço deve ser utilizado. Em se tratando especificamente dos ônibus, a passagem e o itinerário podem ser apontados como cláusulas desse contrato e o lembrete surge em formato de uma catraca: sem passar por ela o usuário não pode ali permanecer. Essa é, portanto, a razão pela qual os não-lugares não são buscados como destinos finais, mas apenas como locais de passagem. Intermédio sempre e nunca um fim em si mesmo.

Outra característica conferida aos não-lugares, identificada nos coletivos, é a forma de tratamento dispensada aos passageiros, pois “todas as interpelações que emanam visam simultânea e indiferente cada um de nós, qualquer um de nós: elas fabricam o ‘homem médio’” (AUGÉ, 1994, p. 92) e, quando analisamos, é exatamente o que se observa em toda a comunicação oficial afixada nas paredes dos ônibus: toda ela é dirigida a uma pessoa mediana e não faz distinção dos diferentes públicos e possibilidades de usos do ambiente. Marcados por esse tipo de tratamento homogêneo e massificado, condizente com o que Augé chama de “estrutura pretensamente global” (idem, p. 43) e aliado ao contrato que embasa o relacionamento entre ambos, o não-lugar “não cria nem identidade singular, nem relação, mas sim solidão e similitude” (idem, p. 95), sendo essa, por conseguinte, a imagem que o autor desenha como sendo a dos transportes coletivos: um dispositivo espacial que não exprime a identidade, as relações e a história do grupo que reúne, o que, segundo o autor, seria imprescindível para tal classificação.

Os lugares são, segundo Marc Augé, tanto as construções concretas, quanto as simbólicas dos espaços que, mesmo não dando conta das vicissitudes e contradições da vida social, são referência de lugar para todos àqueles que assim o consideram, sendo, portanto, “simultaneamente princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio da inteligibilidade para quem o observa” (AUGÉ, 1994, p. 51), o que corresponde dizer que, por mais humilde ou modesto que seja, a classificação pressupõe relação das pessoas entre si e destas com o ambiente, o que ocasionará, conseqüentemente, em história e identidade, espaciais e sociais.

Para que um local seja compreendido como lugar, no entanto, é preciso que haja uma estabilidade mínima nas três características principais que o definem, de modo que seja

reconhecido como tal por qualquer observador que se aproxime e possa confirmar que ele se completa pela fala, pelo compartilhamento de senhas e códigos comuns, pela convivência e intimidade cúmplice dos locutores, bem como do território “retórico” daquele espaço. Longe do intuito de situar ambientes em caixinhas teóricas, no entanto, Augé vai assumir que “na realidade concreta do mundo de hoje, os lugares e os espaços, os lugares e os não-lugares misturam-se, interpenetram-se. A possibilidade do não-lugar nunca está ausente de qualquer lugar que seja” (AUGÉ, 1994, p. 98), dando margem para que afirmemos que o não-lugar de uns pode vir a ser o lugar de outros, conforme os significados e usos que lhes são atribuídos, tal como ocorre no caso dos ônibus.

Partindo, então, da compreensão do ônibus como um lugar, após identifica-lo como impreterivelmente inserido em uma cultura que direciona os olhares e, portanto, guia as definições, bem como reconhecendo que exerce a função de espaço de sociabilidade, já que coloca centenas de pessoas em contato constante e cotidiano, as quais comunicam-se por meio de palavras, gestos ou até de silêncio, tudo enquanto desempenha sua atividade primeira como meio de transporte, precisamos entender minimamente a especificidade do tipo de comunicação que ocorre em ambientes como esse.

Para isso, entendendo a comunicação como sendo uma “síntese nominal de uma variedade de práticas contemporâneas que se estendem desde as trocas intersubjetivas de palavras até a transmissão tecnologicamente avançada de sinais e mensagens” (SODRÉ, 2014, p. 9). Isso quer dizer, antes de mais nada, que à despeito do entendimento do termo como meramente transmissão de informações, e que na contemporaneidade vem sendo ainda reduzido, cada vez mais, ao uso de dispositivos tecnológicos midiáticos para compartilhamento de dados, assimilamos a comunicação como as mais diversas trocas simbólicas, que ultrapassam à semântica dos signos e perpassam por códigos verbais, gestuais e imagéticos, que, por sua vez, oriundam e/ou dialogam com a cidade ao nosso entorno.

Um dos muitos exemplos possíveis de como o transporte público funciona como espaço de sociabilidade, comunicação e local de manifestações sociais diversas é a companhia diária dos vendedores ambulantes e outros *performers* – sobre os quais nos deteremos mais adiante – que têm suas atividades originadas em praças e feiras livres, mas que por motivos vários precisam abandoná-los e agora transmudam os corredores dos coletivos em palcos para suas manifestações sociais e artísticas, e, conseqüentemente, fazem dos demais passageiros sua plateia. Assim, os novos usos dos coletivos, que sofrem forte influência de tudo o que ocorre externo aos seus metros quadrados, os fazem funcionar sob um novo parâmetro, que incorpora variados modos de interação entre os sujeitos e deles com o local, ao que Marcela

Belchior vai salientar que essas novas formas de vivenciar o urbano se dão por meio de “um impulso de intercâmbio social instantâneo e acelerado, dotado de visibilidade e corporeidade, construindo um espaço comunicacional que conecta territórios e sujeitos, sendo, agora, breve e operando a partir da possibilidade do subir e descer do ônibus” (BELCHIOR, 2010, p. 33). A efemeridade desses encontros, portanto, não é capaz de anular o potencial comunicativo presente ali e é, antes, um fator transformador dos diálogos que se estabelecem na confluência de instantes entre estranhos.

Por estarem inseridos em diferentes contextos socioeconômicos e culturais, é de se esperar que haja alguns truncamentos na comunicação entre os atores sociais que dividem os espaços dos transportes coletivos, quanto aos direitos, deveres e limites individuais de ocupação. Isso porque esses meios adquirem aspectos da expressividade da população no cotidiano das grandes cidades (BELCHIOR, 2010) que, por sua vez, também enfrenta conflitos em sua comunicação urbana marcada por intensas relações de poder sobre quem tem “voz” ou está reduzido à condição da passividade do espectador (CANEVACCI, 2004). São as divergências, no entanto, segundo o autor, que constituem um instrumento extraordinário de informação que, seguindo um método organizado de observação, pode ajudar na descrição e compreensão da metrópole, no que concorda Belchior ao afirmar que “a abertura para novas perspectivas de comunicação e outras dinâmicas entre os sujeitos nestes espaços representam brechas que dão cabo a um desabrochar de novas ordens no espaço urbano (BELCHIOR, 2010). Muniz Sodré vai, ainda, apresentar a comunicação como “imperativo estrutural de tornar comum as diferenças ou de unir os opostos” (SODRÉ, 2014, p. 202), condição intrínseca à possibilidade de existência da sociabilidade e, portanto, da formação das cidades como as que temos hoje. Os ônibus funcionam, então, nesse contexto, como pequenas amostras de uma conjuntura macro da qual somos agentes, mas também, e geralmente, pacientes.

Pacientes porque, ainda que os diálogos concretizem a abertura da existência em todas as suas dimensões e constituam ecologicamente o homem em seu espaço de habitação (CANEVACCI, 2014), não são suficientemente fortes para mudar a estrutura constitutiva das cidades do mundo globalizado que, tal como ocorre em Fortaleza, são construídas segundo uma lógica capital de urbanização que promove “a extensão do tecido urbano ao longo das costas litorâneas e dos rios, e o crescimento sem fim das megalópoles, ainda mais observável no terceiro mundo” (AUGÉ, 2010, p. 23), de modo a promover (e exteriorizar) elevados graus de desigualdade social. O urbanismo, atividade que idealiza a ordenação dos estabelecimentos humanos (LEFEBVRE, 2008) e que a cada vez mais segue a uma lógica de exploração

predatória da natureza, é uma importante ferramenta das elites econômicas e de um Estado subserviente a elas no estabelecimento e manutenção desse modelo de organização dos espaços, pois “seu ideal de circulação de bens, ideias, mensagens e seres humanos está submetido à realidade das relações de força que se exprimem no mundo” (AUGÉ, 2010, p. 41), ou que funcionam como uma espécie de seleção artificial das vozes que terão abertura para falar e serem efetivos agentes de transformação espacial.

Entretanto, é na confluência dos diferentes atores sociais e de seus contextos que se efetiva não apenas os espaços simbólicos de uma cidade, mas também as potencialidades comunicacionais dela, pois a comunicação pressupõe um fazer organizativo maior do que a dimensão verbal e que ultrapassa a ideia de transmitir um saber, mas que traduz aquilo que pensa e provoca no outro uma ação semelhante, um tipo de contratradução (SODRÉ, 2014). Ora, se é na alteridade que se prepara terreno para o diálogo, que ambiente melhor do que um ônibus lotado de pessoas que nunca ou pouquíssimo se viram em qualquer momento de suas vidas?

Ainda que não superem os códigos sociais que os marcam e compartimentalizam, os transportes coletivos criam acesso e expõem-nos ao contato, criando oportunidades para confrontos com as variedades urbanas (CAIAFA, 2004), dentro ou fora de seus limites, enquanto criam pausa, fazem sentar juntos desconhecidos, enquanto os conduzem pelas vias da cidade. Os usos que se faz dessas oportunidades, inclusive, variam conforme horário, público, região, lotação, etc., variando também as ocasiões de criatividade e de risco. Numa mesma viagem do Grande Circular I (151), por exemplo, a depender da parte da rota em que se esteja, lidaremos com o silêncio, que mesmo comunicando pode causar sensações de constrangimento e acentuar os sentidos de autoproteção, como vimos ocorrer entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira, ou podemos lidar com barulho que se assemelha ao de uma feira livre num domingo pela manhã, como veremos adiante.

4 UMA FORTALEZA ESCRITA EM *VERSUS* ENTRE OS TERMINAIS SIQUEIRA, MESSEJANA E PAPICU

“Diz em que cidade que você se encaixa.
Cidade Alta. Cidade Baixa”.
(BaianaSystem)

Se alguém acha um exagero dizer que bairros vizinhos de Fortaleza parecem pertencer a cidades diferentes, tamanhas as disparidades entre eles, dificilmente essa pessoa crerá que essa impressão possa ser causada numa viagem pela extensão de uma mesmíssima via ou que se esprema no espaço metálico de um transporte coletivo. Muito longe da irrelevante tentativa de convencer a quem quer que seja de uma impressão que é, antes de qualquer coisa, pessoal e intransferível, seria mais produtivo que partilhássemos do estranhamento ao enxergar miséria e luxo compartilhando espaços, tão próximos fisicamente, mas que quase nunca se tocam, se cheiram, se olham ou se ouvem, graças às as linhas imaginárias, porém concretas, erguidas pelo capital. Sobre o transitar por entre essas realidades de vida paralelas e das sensações que despertam, é do que trata este penúltimo capítulo.

4.1 Sensações despertadas versus sensações comedidas

Depois de vários minutos viajando acompanhada de um silêncio constrangedor, a partir de agora, nas intercessões entre os terminais Siqueira e Messejana, e deste com o Papicu, é bem difícil concentrar-se em quaisquer pensamentos por muito tempo, tantos são os estímulos visuais, olfativos e, principalmente, sonoros que estarão nos rodeando por todos os lados, literalmente, a partir de então, já que essas rotas seguem lotadas em todos os horários diurnos. É tanta gente espremida umas contra as outras que as escadas viram assentos, ainda que haja avisos acima de todas elas indicando que é proibido ficar parado ali, quem dirá sentar-se, sob o risco de acidentes ao abrirem-se as portas. Contudo, o enfado cotidiano desses itinerários quase sempre superam o medo de cair da condução e, normalmente, se vê pessoas jovens sentadas nos degraus. E não só: as cadeiras junto às catracas, que antes pertenciam aos cobradores, profissão extinta desde a obrigatoriedade do autoatendimento nos ônibus urbanos de Fortaleza, agora são disputadas pelos passageiros e suas bagagens como qualquer uma outra, mas com um código de utilização implícito: por serem pouco espaçosas e, portanto,

desconfortáveis, não é preciso cedê-las aos grupos preferenciais, como grávidas, idosos e cadeirantes, então há uma garantia de “paz”, ainda que um passageiro ou outro o confunda com o trocador e queira lhe oferecer o cartão, ou que seja preciso abrir as pernas todas as vezes que alguém passar pela catraca.

Apesar de tratar aqui da intercessão entre três diferentes terminais, essa escolha foi feita baseada nas muito salientes oposições que encontramos dentre vários aspectos nelas e que serão melhor detalhadas a seguir. Antes disso, no entanto, é preciso ressaltar que as diferenças, em vez de transformar as rotas em duas partes que se repelem ou funcionam como outro exemplo das desigualdades de Fortaleza evidenciadas nas viagens de ônibus, elas agem como partes de um todo, já que suas particularidades são, até certo ponto, bem complementares. Assim, do Siqueira ao Messejana, e deste ao Papicu, a visão que temos do todo funciona em *versus*⁷⁴ o tempo inteiro, desde o cenário interno, passando pelo estado de conservação do veículo, pelas pessoas que ali adentram para viajar ou trabalhar, até o externo com partes da cidade que atingiram o máximo da urbanização como conhecemos atualmente, ou mesmo uma sensação de terra ainda pouco explorada. O todo dessas variações vai exercer forte influência sobre os comportamentos no espaço e dos usos que se faz dele, bem como alternará o clima das viagens para, ora barulhenta e expansiva, ora barulhenta e contida, mas sempre barulhenta. Começemos, portanto, pelos ruídos e suas razões: os passageiros.

Por alguma razão desconhecida, o Grande Circular I (151) quase sempre encerra a viagem ao chegarmos no terminal Siqueira e é preciso esperar outra condução de mesma linha para seguir viagem e toda a barulheira se inicia ainda quando estamos no ponto de embarque. A despeito de todo a algazarra comum a um terminal de integração, devido ao ir e vir dos veículos, de suas buzinas e dos apitos dos fiscais, há no local uma quantidade considerável de vendedores ambulantes e pedintes que vão de fila em fila sussurrando em pedidos, e cristãos falando sobre a Bíblia e os castigos eternos, em altas vozes, destinados aos que não aceitarem o bondoso filho de Deus. Faça chuva ou faça sol, esses indivíduos se fazem presentes ali e, eventualmente, seguem viagem conosco e passam a integrar o nosso cotidiano, que, segundo Henri Lefebvre, “se compõe de repetições: gestos no trabalho e fora do trabalho, movimentos mecânicos (das mãos e do corpo, assim como de peças e dispositivos, rotação, vaivéns), horas, dias, semanas, meses, anos; repetições lineares e cíclicas” (LEFEBVRE, 1991, p. 24) e que bem define nosso espaço e interações marcados por certa previsibilidade e rotina, o que tende a passar despercebido pela sua recorrência, mas também possibilita que se elenque

⁷⁴ Palavra de origem latina usada para tecer comparativos.

determinados padrões. Além disso, é no conhecimento do cotidiano que conseguimos alcançar o que Michel Maffesoli chama de clandestinidade da existência, ou seja, aquilo que “de que não dão conta, em grande parte, os documentos quantitativos” (MAFFESOLI, 1987, p. 155).

Ouvir música em alto volume, sem o uso de fones de ouvido, dentro de transportes coletivos e terminais de integração, por exemplo, segundo os “documentos quantitativos”, está proibido por lei, em Fortaleza, desde o ano de 2014⁷⁵. Segundo a ordem, é obrigatória a afixação de placas informativas com os dizeres “é proibido o uso de aparelhos sonoros ou musicais sem a utilização de fone de ouvido, sob pena de multa” em todas os ônibus, vans, trens e metrô da cidade, bem como o estabelecimento de multa de 200 reais em casos de desobediência, e ainda a possibilidade de chamar a polícia para se fazer cumprir a determinação.

Entretanto, diferente do trajeto entre Antônio Bezerra e Siqueira, que os passageiros não tinham ou não utilizavam aparelhos eletrônicos e que o silêncio imperava no ambiente, a partir de agora viajaremos com pessoas que disputam entre si qual o maior volume de música, principalmente em horários vespertinos, nos quais costuma haver uma mistura de forró e reggae saindo pelos autofalantes dos celulares. Há outros dias nos quais a disputa envolve também o motorista, que liga o rádio do carro em altura que visa se sobrepor a todos os barulhos que poluem sonoramente o local, como o sinal de solicitação de desembarque, o rangido das cadeiras, o abrir e fechar das portas, dentre outros. Para falar com alguém no local, ou mesmo ao telefone, é preciso quase gritar, e é exatamente assim que alguns se comunicam por ali e, tão logo se percebe, cria-se um pouco de caos.

Essa constante desordem sonora atinge seu ápice em momentos de brigas, quando os ânimos exaltados se encontram com todo os sons já presentes no local e, ao contrário do que se possa imaginar, os dissabores ocorrem com uma certa frequência e envolvem os mais variados atores, de dentro e de fora da condução. As discussões mais acaloradas que presenciei nos meses de pesquisa aconteceram entre motoristas e passageiros, tendo a “queima” da parada como principal motivação. Muitas vezes, por estarem envolvidos em conversas com outros condutores que, eventualmente, viajam conosco e ficam em pé na parte dianteira do ônibus batendo papo, ou mesmo distraídos com músicas que tocam nos rádios, ou ainda porque a barulheira atrapalha a concentração, algumas vezes ocorre de os motoristas ignorarem os sinais sonoros e, com isso, invocarem verdadeiros coros de “vai descer,

⁷⁵ No dia 28 de outubro de 2014 os vereadores de Fortaleza aprovaram um projeto de lei que proíbe o uso de aparelhos sonoros no interior de transportes coletivos e nos terminais sem o uso de fones de ouvido. Disponível em: <aparelhos sonoros no interior de transportes coletivos e nos terminais>. Acesso em 01 de jul. 2021.

motorista” ou outras falas não tão amigáveis assim. Frequentemente, esses gritos vão acompanhados de pancadas nas portas para que seja enfatizada a insatisfação coletiva. Já quando a briga é entre passageiros, os motivos são os mais variados possíveis, desde empurrões até o incômodo com alguém que fala mais alto do que deveria, seja passageiro, vendedor ambulante ou mesmo um pedinte. Porém, falar alto nessa viagem não é exclusividade dos momentos de desafetos e já que ninguém se escuta em volume ameno, quando menos se nota, também se está gritando para pedir licença ou perguntar alguma informação.

Aliás, estar em contato direto e diário com estranhos, num longo período de tempo e num espaço fechado no qual é quase impossível manter-se alheio ao que ocorre ao nosso redor, como é o caso dos transportes coletivos, é capaz de interferir no comportamento de todos, pois a incapacidade de definição de posições acaba por estabelecer uma conduta comum esperada em determinados espaços e a desobediência a ela tende a ser respondida com alguma represália. Em se tratando das conversas entre desconhecidos no ônibus, essa indefinição também existe junto à dificuldade de se elencar papéis, “em contraste com o que se passa numa reunião entre conhecidos ou na pequena aldeia, onde todos podem mais facilmente se identificar. Estar entre estranhos é livrar-se em algum grau de sua identidade ou sua definição” (CAIAFA, 2004, p. 175).

As exceções à essa regra são, claro, os que ali se encontram com finalidades bem específicas, que ultrapassam à ideia do local como sendo somente de passagem, ou não-lugar, e que não têm interesse em ali estar por tanto tempo, ao ponto de adquirirem características comuns aos demais passageiros. É o caso dos que pedem, vendem, pregam e performam ali. Eles possuem um *modus operandi* próprio de quem tira o sustento de atividades como essas e nós nos deteremos nelas mais adiante. Por hora, é preciso apenas que salientemos suas presenças massivas no ambiente, principalmente, mas não só, no intervalo entre o Siqueira e o Messejana, se misturando a todo os ruídos que nos enchem os ouvidos.

A viagem seguinte, entre Messejana e Papicu, apesar de também não ser silenciosa, chega despertando mais fortemente outros sentidos. Tudo se inicia ainda no terminal, nas vezes em que é preciso descer e esperar por outra condução para seguir viagem. De cara, o equipamento recém reformado é mais moderno e iluminado do que o anterior e não há pregadores gritando nos corredores, mesmo que os vendedores ambulantes ainda sejam uma presença confirmada no local. Quando o Grande Circular I (151) finalmente chega no ponto de embarque, geralmente é um veículo diferente do anterior, novo, com sistema de refrigeração e de câmera de segurança, que transmite as imagens do interior do veículo para

um painel à frente do motorista. Apesar de seguir viagem tão ou mais lotado do que anteriormente, agora temos um clima ameno devido ao ar-condicionado (agora desligado desde o início da pandemia de covid-19), a antiga cadeira do cobrador foi substituída por novos assentos de passageiros e mesmo o cheiro muda porque, se antes dividíamos o local com muitas bagagens de frutas, verduras e legumes vendidos na rua em parte do trajeto que passou, agora disputamos os metros quadrados do veículo com passageiros levando bagagens de mão, que exalam pouco ou nenhum odor. Há muito barulho ali também, pois não param de subir e descer vendedores e pedintes, e o uso de celulares é corriqueiro, não mais para ouvir músicas em alto volume, mas para acesso às redes sociais e, eventuais, áudios que somos obrigados a escutar pela ausência dos fones de ouvido.

Além disso, é a partir desse trajeto que o uso de outros eletrônicos se torna rotineiro: agora vemos pessoas utilizando leitores de livros digitais, *tablets*, fones de ouvido sem fio e, uma vez ou outra, alguém arrisca tirar o notebook da bolsa e fazer, seja lá o que for, ali mesmo, sentado na condução. Nem todos fazem isso, é claro, e alguns dos passageiros não se importam em assistir filmes ou ouvir músicas em alto volume, mas eles não são a maioria ali e, de uma forma geral, essa viagem transcorre bem menos ruidosa, salvo nos momentos nos quais embarcam vendedores e pedintes, ou quando o motorista não para no ponto solicitado. Nesses momentos, o comportamento geral é idêntico ao anterior: há gritos generalizados (“vai descer, motorista”), xingamentos ao condutor (“tu tá levando é gente, seu ‘algum palavrão’”), resmungos diversos e pancadas nas portas e janelas.

Mas, e como não haveria de despertar nossa atenção se fosse o contrário, nas oposições é que reside nossa curiosidade e não são os cheiros e tampouco os sons o que mais se diferencia ali, e sim, as imagens. A começar pelo lado de fora, sobre o qual não nos deteremos agora, mas que é necessário apontar para que se compreenda que nada do que ocorre no interior dos veículos é por acaso. Nem mesmo a roupa que se veste. Tudo está intimamente ligado à parte da cidade pela qual transitamos, afinal, é dela e para ela que todos nós partimos e retornamos a cada novo embarque e desembarque em um transporte coletivo.

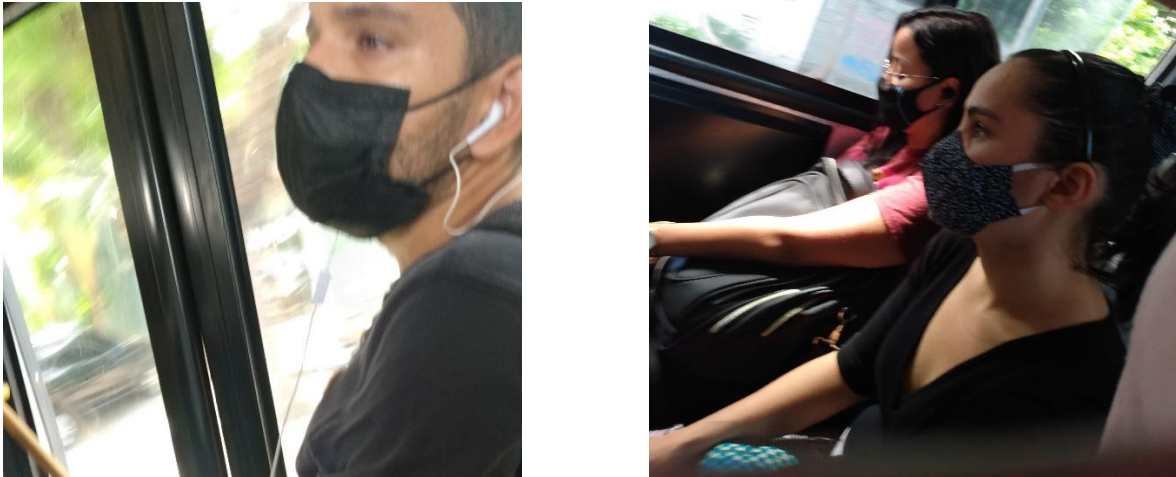


Figura 21. Jovens com fones de ouvido e mochilas dentro do ônibus. Fotos: acervo pessoal.

E se os sons que emitidos falam sobre os emissores e suas localizações, as roupas têm uma capacidade comunicativa semelhante – quiçá maior, pois conseguem demonstrar em maior velocidade se os indivíduos pertencem, ou estão adaptados minimamente, ao local em que se encontram. É incomum, por exemplo, que se vista ternos ou saltos altos nos ônibus de Fortaleza, mas, quando ocorre, logo se tem no imaginário que aquela pessoa não costuma frequentar aquele espaço, seja isso verdade ou não. Esse pré-julgamento, baseado em “veículos de indícios”, como denomina Goffman, concede aos presentes nos espaços condições de inferir sobre os desconhecidos que se aproximam e, assim, decidir se se deve acreditar em sua confiabilidade, ou não. Afinal, “é sumamente importante que compreendamos que, na verdade, na existência cotidiana não dirigimos nossas idas, tomamos nossas decisões ou alcançamos metas, nem de maneira estatística, nem de maneira científica. Vivemos de inferências” (GOFFMAN, 2013, p. 15). Portanto, a partir desse pressuposto, analisando as vestimentas e condutas dos passageiros, traçamos perfis que, quando analisados dentro dos contextos socioespaciais entre terminais, possuem algum tipo de padrão.

A começar pela intercessão entre o Siqueira e a Messejana. Se viajamos há pouco com pessoas em roupas informais, que nos dava a impressão de estarem próximas de suas casas e não indo em direção a locais de trabalho e estudo que, costumeiramente, exigem determinados tipos de vestes, agora o nosso cenário começa a ficar misto. Há dois tipos principais de passageiros e eles estão presentes em maior ou menor quantidade a depender do horário: pela manhã, de bem cedo até umas 10, e à tarde, a partir das 16 horas, o ônibus fica lotado de gente arrumada, com calças compridas, camisetas mais formais e bagagens menores,

e, em sua maioria, desembarcam apenas no terminal. Entre às 10 e 16, chegam aos montes rapazes e moças vestindo roupas parecidas com a da viagem anterior: *shorts*, regatas com estampas chamativas, chinelos de dedo, bonés, dentre outros, e seus pontos de embarque e desembarque podem ser no final da linha ou pelo caminho. Esse segundo grupo é o que, geralmente, adentra na condução com bolsas e sacolas maiores, trazendo consigo as aromáticas frutas e não tão cheirosos peixes.

Já entre a Messejana e o Papicu, o cenário muda um pouco: há pessoas mais jovens, mais brancas e com roupas mais formais o dia inteiro. Pela manhã, mulheres com maquiagem forte e uniformes desembarcam próximo aos dois shoppings que há no caminho e, quase sempre, estão levando consigo bolsinhas de transportar marmitas e outra à tiracolo. Os rapazes, que parecem trabalhar no mesmo lugar, ou bem perto, usam jeans, tênis e levam mochilas nas costas. Há ainda um segundo grupo que parece ser de alunos da universidade particular pela qual passamos em frente. Esses são os que leem livros digitais, usam óculos escuros, roupas e eletrônicos modernos.

Com mudanças no veículo, no público, nos comportamentos e mesmo nos sentidos evocados, é de se esperar que o clima geral e algumas relações também se alterem. Entre motoristas e passageiros, por exemplo, há uma camaradagem que se apresenta na primeira viagem inexistente na segunda: com a recente obrigatoriedade do uso exclusivo de cartão para o pagamento da passagem, ocorre muitas vezes de o passageiro não possuir ou estar sem limite de crédito. Para ajudar a essas pessoas que precisam ir ao terminal Messejana, eles permitem que elas viajem sem pagar até bem próximo e pedem que desçam e paguem com dinheiro na entrada, onde ainda é aceito. A prática é proibida, porque fere o contrato pré-estabelecido do local de passagem (AUGÉ, 1994), mas não é incomum o grito “quem for dinheiro, desce” dado pelo condutor uma parada antes de chegarmos ao destino final. Apesar dos infortúnios da lotação e barulho excessivos, as ações solidárias resistem. No trajeto seguinte também há solidariedade, afinal é corriqueiro o embarque de passageiros de “primeira viagem” que não sabem nem qual porta devem usar para desembarcar e, tão pouco, da necessidade do cartão vale-transporte. Nessas situações, a ajuda vem de outros passageiros, que ensinam a dinâmica do ônibus, emprestam ou vendem uma passagem e até acordam os que não despertam quando o veículo não irá mais seguir. Se as mudanças alteram as sensações, isso não é percebido apenas por nós: os vendedores ambulantes são exímios observadores e se adequam a cada contexto de forma singular.

4.1.1 A informalidade versus a distinção dos vendedores ambulantes

Como pudemos acompanhar no primeiro capítulo, o interesse dos produtores em expandir o comércio de suas mercadorias foi responsável pelos primórdios do que hoje temos como transportes coletivos, mas as vendas ambulantes estão historicamente ligadas à formação do Ceará no período de colonização. Isso porque o comerciante itinerante, denominado mascate, foi o responsável por desbravar nossas terras, consideradas inóspitas, abrir caminhos por elas e, assim, estabelecer vias de comunicação, que viriam a ser posteriormente utilizadas por outros andarilhos e que, junto aos povos indígenas e colonizadores, viriam a formar a população cearense e a influenciar em uma característica pela qual somos conhecidos ainda nos dias atuais: a constante mobilidade para melhor se adaptar às condições da terra – seja ela local ou não – e o modo informal de comercializar, como bem salienta a socióloga cearense Claudia Leitão, ao afirmar que em pleno século XVII “o sertão torna-se o lugar entre os lugares, o lugar de passagem de ambulantes de todas as regiões. [...] Não será por acaso que são registrados presença de ciganos nos primórdios da colonização da província e a eles serão os cearenses facilmente imageados” (LEITÃO, 2001, p. 32). Com o decorrer dos anos, a fixação desses andarilhos por aqui e todos os processos de modernização nas cidades, os locais e modos de realizar o comércio ambulante adaptaram-se às novas realidades e, com isso, os vendedores encontraram outros espaços para realizar suas atividades, como dentro dos ônibus, por exemplo.

Por se tratar de uma atividade não-legalizada, não há registro oficial da data inicial das vendas nos transportes coletivos brasileiros e, apesar do “incômodo na viagem”, como eles costumam fazer referência em seus discursos sobre a atividade que exercem, a presença de vendedores ambulantes nos ônibus fortalezenses integra há bastante tempo o cotidiano do ir-e-vir dos ônibus pela cidade, ao ponto de suas falas serem facilmente reproduzidas por quem compartilha os coletivos com eles diariamente. Entretanto, mesmo com o conhecimento público da atividade e da atitude permissiva para sua realização por parte dos motoristas dos transportes públicos de Fortaleza, a comercialização nesses locais, além de informal, ocorre de modo ilegal, já que segundo a Lei Municipal N° 7.163 (BRASIL, 1992), “são deveres funcionais dos despachantes, quando em serviço: [...] proibir o acesso de vendedores ambulantes, pedintes e pessoas alcoolizadas no interior do veículo (artigo 39, parágrafo sexto)”.

Além disso, no dia 18 de julho de 2017, a Prefeitura de Fortaleza, por meio da

portaria nº 86, passou a proibir a entrada e circulação de mendigos, mascates ou vadios nas dependências dos terminais de ônibus do município, sob a pena por infração aos artigos 59, 61 e 62 da Lei de Contravenções Penais. Contudo, como estudar o cotidiano pressupõe uma “ambição por apreender a história dos vencidos de que a historiografia descuroou o registro” (MAFFESOLI, 1987, p. 175), os do Grande Circular I (151) terão aqui uma atenção especial.

A começar pelo vendedor Davi que encontrei algumas vezes no intervalo entre os terminais Siqueira e Messejana. Ele é um jovem, branco e que fala baixinho. Para conseguir se fazer presente em meio à barulheira da viagem, só mesmo com a caixinha de som que traz acoplada à sua roupa e que amplifica sua voz a partir de um microfone enganchado em seu rosto. Ele oferece sequilhos, amendoins e chocolates, que tira de uma sacola retornável do Assaí Atacadista⁷⁶ e no seu discurso há características comuns ao de muitos outros que têm essa mesma profissão, como as pregações religiosas cristãs que lhe rendem palmas ao término das falas, mas também outros aspectos que lhe são particulares. Segundo Davi, ele tem 18 anos e trabalha nos coletivos apenas no turno da manhã e que com o dinheiro arrecadado ali paga um curso de manutenção automotiva, sobre o qual assiste aulas no horário da tarde, todos os dias.

Assim, diferente de outros que costumam afirmar tirar das vendas o seu sustento, ele nos deixa entender que mesmo essa profissão lhe é temporária, acentuando ainda mais a efemeridade atribuída a ela. Sua fala, mais do que palmas, lhe proporciona vários clientes na condução, talvez pelo aspecto da melhoria de sua própria vida que o rapaz tenta incutir junto às guloseimas, ou mesmo pelo aspecto espiritualizado que sua calma nos oferece por alguns instantes, pois nas vezes em que ele apareceu, houve uma leve redução nos ruídos internos para lhe ouvir.

Mais à frente, na viagem entre a Messejana e o Papicu, o fenômeno do vendedor ambulante temporário assumido volta a surgir, até com mais frequência, mas trazendo as características próprias daquela rota do Grande Circular I (151). O primeiro deles é um homem que se apresenta como Anderson e, assim como fez Davi, traz o aspecto religioso consigo de forma marcante, tanto que em seu discurso afirma ter essa profissão apenas no intuito de pagar sua faculdade de teologia. No entanto, diferente do anterior que usava roupas simples e sem marcas aparentes (calças *jeans*, camiseta e tênis), ele se apresenta a nós com uma camisa do filme *Star Wars*, de bermuda e pochete na cintura e traz as suas mercadorias

⁷⁶ O Assaí Atacadista é uma rede brasileira de atacado de autosserviço, pertencente ao GPA. Foi fundado em 1974 na cidade de São Paulo pelo empresário Rodolfo Jungi Nagai, com foco no atendimento a clientes de micro e pequenas empresas. Disponível em: <<https://www.assai.com.br/quem-somos>>. Acesso em: 01 de jul. 2021.

em uma mochila. Agora, em vez de gêneros alimentícios a 2 reais cada um, somos apresentados às carteiras ditas de couro que custam entre 7 (uma) e 10 reais (duas).

Apesar de só tê-lo encontrado uma vez nesse trajeto, uma das frases que ele mais repete durante toda a venda é que, caso alguém tenha comprado com ele em outro momento e o produto tenha se rasgado, ele daria outra totalmente de graça para essa pessoa, o que nos salienta sua assiduidade naquela linha, para além da tentativa de certificar a qualidade do que oferta. Em outra ocasião, João, um jovem vendedor ambulante traz um discurso de mais efemeridade ainda: segundo ele, o dinheiro das pastilhas que nos oferece num valor mais caro do que o usual ali servirá para que ele compre uma calça. Simples assim. Seu emprego durará apenas até que ele satisfaça seu desejo de compra de uma peça de roupa específica.

Com esses exemplos podemos, então, elencar a primeira categoria de vendedores encontrada no Grande Circular I (151) do terminal Siqueira ao Messejana e dali ao do Papicu: são os vendedores ambulantes temporários. Eles ultrapassam o nível fugidio da profissão, que já é comum, e alcançam um patamar no qual a efemeridade do trabalho compõe parte do discurso da venda. Por mais que a maioria afirme que a venda em ônibus se deva a uma necessidade financeira presente, esses rapazes nos apresentam previsões quase datadas para o fim de suas atividades ali. Assim, como alerta Magnani sobre o fazer etnografias urbanas, para que consigamos captar as dinâmicas, é preciso situar foco de modo que nosso olhar não se torne nem particularista, nem abrangente demais e, por isso, surge a necessidade da criação de categorias que “reconhece os arranjos nativos, mas que os descreve e trabalha num plano mais geral, identificando seus termos e articulando-os em sistemas de relações” (MAGNANI, 2002, p. 20).

Portanto, identificar padrões entre os vendedores é um modo ideal para compreensão do cotidiano, afinal “trata-se, portanto, de caracterizar a sociedade em que vivemos, que gera a cotidianidade. Trata-se de defini-la, de definir suas transformações e suas perspectivas, retendo, entre os fatos aparentemente insignificantes, alguma coisa de essencial, e ordenando os fatos” (LEFEBVRE, 1991, p. 35), ainda que o que se observe seja mais da ordem do notável do que do comprovável, pois “o ideal do conhecimento cotidiano não é nem a certeza, nem mesmo a probabilidade em sentido matemático, mas apenas a verossimilhança” (MAFFESOLI, 1987, p. 161).

Em seguida, temos a categoria dos que se utilizam do humor para vender seja lá o que for dentro dos coletivos: produtos ou a performance em si. Aliás, há um imaginário recorrente do cearense bem-humorado, gaiato, caloroso como o sol, hospitaleiro nato, que vem sendo alimentado pela propaganda turística desde a década de 80, época na qual os

governos locais, no intuito de atrair visitantes de todas as partes do mundo, vendiam nossa terra como o “Caribe brasileiro”, onde havia a promessa de sol o ano inteiro e gente feliz sempre para recebê-los (BELMINO, 2018). Não à toa, ainda hoje há um circuito do humor local, que ocorre, principalmente, em restaurantes e barracas de praia em áreas nobres de Fortaleza e que atraem pessoas com melhor poder aquisitivo, conterrâneas ou não. Fora das áreas requintadas, os gracejos invadem os ônibus trazidos pelos vendedores que, para se diferenciarem frente a tantos que oferecem exatamente o mesmo produto, brincam com os passageiros para lhes chamar atenção. A carteira de couro, por exemplo, que há pouco vimos ser oferecida a 7 reais cada por um vendedor temporário que cursa ensino superior, reaparece agora num discurso mais ameno, que cutuca um e outro passageiro, pela boca de um rapaz que não consegui ouvir seu nome devido ao barulho da viagem entre Siqueira e Messejana, trazendo na frente do peito uma mochila pendurada de onde começa a tirar carteiras de várias cores, enquanto fala em alto volume:

“... e *pra* você não dizer que eu *tô* mentindo, eu vou mostrar aqui, de uma por uma, certo? Detalhe por detalhe, *pra* você ver como realmente vai valer a pena. Eu vou começar logo pela masculina, certo?”

[...]

“Abriu o botão, já dá *pra* ver logo o lugar para botar o cartão: cartão de crédito, cartão de banco, bilhete único, *passecard*, carteira de estudante. É uma carteira completa, trabalhada, costurada...”

[...]

“Meu *fi*, me diga logo quanto é, que eu já *tô* todo me coçando *pra* comprar a minha. É 10 reais? É 7 reais?”. É não, meu irmão. É 5, e essa carteira é tão bonita que pessoas vão ver e dizer: “*eita*, mulher, foi *pro* shopping, hein?”

(Áudio gravado em 12 de agosto de 2019, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

O excesso de barulho que prejudica a compreensão de muito do que é dito ali ou mesmo a impossibilidade de previsão da reação ou resposta dos passageiros faz com que alguns vendedores simulem perguntas, elogios, brigas, enfim, conversas inteiras, como se fossem os demais presentes a falarem com eles. Este último foi além e simulou as falas entre um possível cliente seu e um alguém de fora, sempre exaltando a qualidade do seu produto, mas sem deixar de se utilizar de expressões corriqueiras e bem-humoradas, tais como “estou todo me coçando” para indicar urgência em adquirir a carteira ou mesmo as sugestões de que ela seria tão desejável que todos acreditariam ser mais cara ou adquirida em espaços mais onerosos, como um *shopping center*. O segundo vendedor a se encaixar nessa categoria da venda com humor é um jovem negro e com tatuagens em várias partes do corpo, como nos braços, onde há o seu próprio nome dividido em cada lado (Paulo no direito e Ricardo no esquerdo), nas pernas e no rosto. Ele vende um chocolate bem comum em vários coletivos,

chamado Kakauzinho, que tem formato de bastão e inicia suas falas de modo bem corriqueiro, parecido com vários outros que já presenciei, mas vai mudando o tom da apresentação até encerrá-la fazendo uma brincadeirinha com todos:

"Pessoal, boa tarde. Pessoal, que a sua tarde ela seja abençoada, repleta de bênçãos. [...] Pessoal, infelizmente não vai dar para passar na mão de todos, mas se os demais quiserem ajudar com o meu trabalho, eu agradeço. Por que, amados, que não vai dar para passar na mão de todos? Porque, graças a Deus, *tá* saindo bastante, *tá*? Então, eu me chamo Paulo Ricardo. Há 5 anos eu trabalho dentro dos coletivos e o material que hoje eu trago aqui em suas mãos é o chocolate da *Kakauzinho*. Ele é idêntico ao Batom Garoto, tem o mesmo formato, a mesma aparência, só que ele é mais resistente, porque ele não derrete fácil. Você pode botar ele no bolso da sua bermuda 3 dias e ele não derrete".

(Áudio gravado em 28 de outubro de 2020, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

As últimas frases dessa fala são ditas por um vendedor sorridente e que consegue arrancar algumas risadinhas do seu exagero ao afirmar que o seu chocolate não derrete e é melhor do que o da marca que aponta como concorrente, e que é bem superior do que a Kakauzinho. Entretanto, o diferencial de Paulo Ricardo é conhecer o cotidiano de quem compra chocolates na condução e sofre quando se suja quando ele derrete. Ele se utiliza disso para, com gracejos, oferecer uma alternativa acessível e, assim, ainda corrobora com a ideia que “as maneiras de falar usuais [...] constituem uma reserva de ‘distinções’ e ‘conexões’ acumuladas pela experiência histórica e armazenadas no falar de todos os dias” (CERTEAU, 2012, p, 69), ou seja, que são constituídas das experiências rotineiras.

Aliás, numa perfeita união entre humor e acontecimentos cotidianos está o *performer* Kaká, um palhaço que se apresenta nos ônibus de Fortaleza em troca de dinheiro e que encontrei no Grande Circular I (151) em setembro de 2019, num período em que a cidade vinha sendo atacada por facções criminosas, em represália à transferência de detentos para penitenciárias em outras localidades, e muitos carros que prestam serviços de mobilidade e limpeza urbana eram queimados em diversos bairros. Além de influenciar nas conversas rotineiras nas conduções, o assunto também foi abordado de forma lúdica entre as piadas do rapaz e do seu companheiro Tião:

“*Eita*, motorista *vei* bom. Pessoal, primeiramente bom dia. Eu me chamo palhaço Kaká e eu estou aqui pra fazer você sorrir. Eu não sou daqui, eu sou de São Paulo. Eu *tava* morrendo de fome lá e vim acabar de morrer aqui no Ceará (risadas).

[...]

Tião: Quer dizer que além de corno, tu ainda é *viado*?

Kaká: Eu tenho cara de *viado*?

Tião: Olhando aqui de trás não é só a cara não (risadas).

Kaká: Ah, bem que minha mãe falou.

Tião: Falou o quê?

Kaká: Meu filho, muito cuidado com quem você anda porque todo *viado* reconhece o outro (risadas).

[...]

Gente, eu tô aqui e pago minha passagem para levar um pouco de alegria para vocês. É com esse trabalho que nós levamos alimentação para os nossos filhos, [...] se você sentir no seu coração de colaborar, pode colocar aqui no pandeiro. 5 centavos, 10 centavos, 1 real, 5 reais, 10 reais, 50 reais, 100 reais. Eu vou passar recolhendo com meu pandeiro, *tá bom?* Eu vou passar por cada um de vocês. Quem puder colaborar, a gente agradece. Mas quem não colaborar, a gente vai ter que bater (risadas).

[...]

Senhora, me dê a bolsinha que eu procuro em casa, mulher (risadas).

[...]

Esses dois reais vão lhe fazer falta, senhora? Vai não? Pois me dê mais dois.

[...]

Pessoal, muito obrigada a quem pode colaborar. *Bora agradecer, Tião?*

Tião: Bora. A cada real, 100 anos de vida. *Pra quem deu 5 reais...*

Kaká: Que Deus abençoe e lhe dê 500 anos de vida.

Tião: *Pra quem deu 2 reais...*

Kaká: Que Deus abençoe e lhe dê 200 anos de vida.

Tião: *Pra quem deu 1 real...*

Kaká: Que Deus abençoe e lhe dê 10 anos de vida.

Tião: 10 centavos...

Kaká: Uma semana de vida (risadas). Pessoal, muito obrigado e vamos dar uma linda salva de palmas pra Deus porque ele merece.

[...]

Lembrando: amanhã nós vamos passar na TV Cidade, na Cidade 190 (risadas). E agora, um novo prêmio: quem colaborar com 20 reais, vai levar um extintor de incêndio (risadas)".

(Áudio gravado em 30 de setembro de 2019, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

Kaká e Tião, dois palhaços fantasiados, tocando pandeiro, conversando entre eles em partes opostas do ônibus em alto volume para conseguirem superar todos os ruídos da viagem, são as últimas representações de vendedores bem-humorados desse trabalho, que tiram do cotidiano a inspiração para seus discursos e que conseguem, seja pelas roupas espalhafatosas, ou pelo alto tom de voz, ou pelas pancadas inesperadas no pandeiro, ou mesmo porque são novidade, prender a atenção de boa parte dos presentes, com exceção do outro vendedor que disputava o espaço oferecendo outro produto. Cabe aqui, portanto, a observação de que estamos tratando a *performance* da dupla como algo vendável, pois eles não oferecem nada físico em troca de dinheiro, apenas seus corpos, mas isso já é o suficiente para transformar completamente mesmo a noção do espaço, “um ônibus é apenas um meio de transporte até que seja atribuído àquele ambiente midiático a condição de cenário para uma ação performática. [...] Quando o performer irrompe o espaço e inicia seu processo performancial, o ambiente se transmuda” (BELCHIOR, 2010, p. 45). Logo, o veículo vira palco e os passageiros, plateia. Outro detalhe importante de se mencionar é que a recorrência dos representantes dessa segunda categoria ocorreu apenas em viagens entre os terminais Siqueira e Messejana, pois na intercessão seguinte outros fatores é que captam mais o interesse do público.

A terceira categoria recorrente de vendedores ambulantes no Grande Circular I (151) não é exclusividade da linha e, por isso, não nos deteremos muito sobre ela: a dos que representam alguma instituição de combate ao uso de drogas. As mais comuns nos transportes coletivos são o Instituto Êxodo e o Instituto Manassés⁷⁷ e ambas possuem um *modus operandi* semelhante: elas captam jovens, em sua maioria homens, que têm vícios em substâncias psicotrópicas e que desejam “mudar de vida” para um tratamento não medicamentoso ou medicinal, que segue princípios religiosos cristãos. Quando estão internados há um tempo, são enviados para outra cidade, que não a sua natal, e lá precisam reaprender a lidar com o dinheiro, ficando responsáveis pela venda de produtos de baixo valor em ônibus, vans, trens e metrô. Em Fortaleza, os produtos variam entre bolsinhas, fones de ouvido, escovas de dentes, dentre outros, e tanto na intercessão entre o Siqueira e o Messejana, quanto deste para o Papicu, houve vendedor de uma das duas instituições, que geralmente têm em seus discursos as suas histórias de vida, com frases de superação e recital de trechos da bíblia, e, geralmente, não há muita mudança de comportamento de uma linha para outra. Identificá-los é bem fácil, pois vestem uniformes completos (calça, camiseta e tênis) e que levam os nomes e contatos dos locais que representam ali.

Por fim, mas não menos importante, temos um tipo de vendedor característico das viagens entre os terminais Messejana e Papicu, que iremos inserir na categoria vendedor ostentação, pois os produtos que oferece raramente são apresentados em outras linhas e mesmo o modo como se apresenta foge do usual. O primeiro exemplo é o da vendedora Maria, uma senhora de meia idade, que usa roupas simples, chinelos de dedo e porchete na cintura e que, em vez de produtos unitários, vende kits de guloseimas e os apresenta em uma caixa transparente grande que deixa tudo à vista de todos. Seu discurso não difere muito do de tantas outras histórias de pessoas que precisam sustentar suas famílias, mas talvez por notar que há pessoas com melhor poder aquisitivo ali do que em outras rotas, decidiu por inovar no que oferece. Um detalhe importante é que ela não vende chocolates e doces de marcas desconhecidas, como a Kakauzinho comum no itinerário anterior, mas os de marcas famosas (Nestlé e Halls) que ela faz questão de enfatizar:

“Bom dia, pessoal! Obrigada. Para quem não me conhece, o meu nome é Maria, eu sou mais uma mãe de família que se encontra desempregada e estou passando dificuldade com meus filhos, por isso eu estou aqui pedindo a sua ajuda. Essa mercadoria que eu estou aqui lhe vendendo, essa barrinha de chocolate da Nestlé, mais esse pacotinho de amendoim, mais essa cartelinha de chiclete, você vai levar esses 3 por apenas 2 reais. Se você não quiser esses materiais por 2 reais, eu tenho

⁷⁷ A Instituição Social Manassés é uma organização sem fins lucrativos presente em vários estados brasileiros, que visa o tratamento de dependentes químicos e a prevenção quanto ao uso de drogas, por meio de ensinamentos cristãos. Disponível em: <<https://www.instituicaomanasses.com.br/>>. Acesso em: 01 de jul. 2021.

aqui a pastilha “*ralis*”, mais o pacotinho de amendoim, mais a cartelinha de chiclete, os 3 por apenas 2 reais. Vocês vão estar levando 3 mercadorias de ótima qualidade por apenas 2 reais e ainda vão ajudar essa mãe de família que está trabalhando. Se você não quiser nada disso, eu ainda tenho o *sequilhos*. O bom dele é que tanto dá para comer sem nada, como dá para comer com seu cafezinho da tarde. Hoje o pacotinho de biscoito *sequilhos*, ele custa dois reais. Hoje eu peço aqui a sua ajuda, pessoal, se aqui tiver um pai de família, uma mãe de família que possa entender a minha situação, que possa me ajudar colaborando com o meu trabalho, eu lhe agradeço porque hoje eu vou poder levar para casa o alimento do meu filho. Se você não quiser comprar, mas quiser me ajudar a inteirar minhas passagens, eu agradeço. Eu vou passar recolhendo...”.

(Áudio gravado em 15 de dezembro de 2020, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

Já o último representante dessa categoria não será nomeado, pois falava em baixo tom de voz e eu não consegui entender o início da sua apresentação. Logo de cara, tudo o que se observava no rapaz, do comportamento ao vestuário, era diferente dos demais vendedores aos quais já estamos habituados: ele gesticulava pouco, ficou parado no lugar durante toda a sua apresentação, falava em baixo tom de voz e vestia camisa social de mangas longas, calça *jeans* e sapato social. Os produtos eletrônicos, que ele mostrava de longe e não passou de mão em mão, como é de praxe mesmo no período da pandemia, eram ainda mais incomuns e feitos para utilizar com o celular (ele demonstrou com o seu próprio aparelho), como adaptadores USB (ODG), fones de ouvido, luz de *led* para tirar fotos e suportes para segurar o telefone móvel. Por mais que os valores não sejam além dos de outras coisas vendidas nos coletivos (5 reais), são incomuns em outras rotas, mas representam bem o público que ali se encontra: jovens, universitários, com celulares, fone e *tablets* sempre à mão. Não à toa, logo em seguida ele apresenta uma possibilidade de pagamento que, até então, eu nunca havia visto ser uma opção em vendas nos ônibus: a maquineta que aceita cartão de crédito e de débito.

“O valor? Nas eletrônicas é de 15 a 20, na minha mão, na promoção, o ODG é apenas 5 reais, *tá?* Só 5 reais, *tá?* Tem também nesse caixinha um fone de ouvido original... [...] Se comprar os dois, o ODG e o fone, fica por apenas 10 reais os dois. [...] Quem não tiver dinheiro agora, eu *tô* aceitando cartão...”.

(Áudio gravado em 7 de outubro de 2019, no ônibus Grande Circular I. Arquivo pessoal).

Diferente de outros tantos vendedores ambulantes que tentam comover os possíveis clientes contando suas histórias de vida, esse não falou absolutamente nada sobre sua vida e manteve uma relação profissional do início ao fim, apresentou os produtos, demonstrou como utilizá-los, comparou os preços com os de estabelecimentos comerciais e ofereceu formas de pagamento. Entretanto, nessa viagem em que estivemos juntos, ele não vendeu absolutamente nada e, a partir disso, levantamos duas hipóteses para explicar esse fato:

o distanciamento físico e simbólico que ele optou por ter de todos ou mesmo a qualidade das coisas oferecidas, pois se o público utiliza marcas caras de eletrônicos, talvez prefiram fazer o mesmo em se tratando de acessórios. De todo modo, a maior impressão era de que o rapaz desconhecia os comportamentos cotidianos comuns do coletivo e isso dificultava seu desempenho, algo que os integrantes das categorias que elencamos anteriormente não demonstravam dificuldade.

Além disso, como na vida cotidiana “o ajuste ao trabalho daqueles que prestam serviços dependerá da capacidade de tomar e conservar a iniciativa na relação de serviço, que exigirá uma sutil agressividade por parte do servidor, quando este for pessoa de posição socioeconômica inferior à do cliente” (GOFFMAN, 2013, p. 23), a aparente timidez demonstrada também não lhe favorecia. Na verdade, conhecer a cidade por partes e, conseqüentemente, como seus habitantes reagem a elas de variadas formas é essencial para todos que precisam lidar com a rotina dos transportes coletivos. Conheçamos, portanto, o trajeto entre os terminais Siqueira, Messejana e Papicu.

4.2 O planejamento *versus* o improvisado na urbanização

Quando o olhar se volta para o que está fora do Grande Circular I (151), inicia-se a compreensão mais abrangente de alguns comportamentos e ocorrências durante viagens, tanto do Siqueira à Messejana, quanto dali ao Papicu. Absolutamente todos os fatores externos, desde os socioeconômicos dos bairros pelos quais transitamos, até as vivências cotidianas dos habitantes dessas localidades adentram os coletivos por intermédio dos passageiros, que partilham entre nós um pouco do local de onde provém e é exatamente na abundância dessas possibilidades que os choques acontecem e geram tantos fenômenos a serem observados. A partir de agora, portanto, nos deteremos em descrever e analisar comparativamente essas intercessões que, tal qual ocorreu internamente nos ônibus, têm em si categorias que, mais do que divergir entre si, se completam por suas características, afinal “são justamente as diferenças que constituem um extraordinário instrumento de informação, pois [...] podem contribuir para desenhar um novo tipo de mapa, com o qual se possa descrever e compreender a metrópole” (CANEVACCI, 2004, p. 17). O fator urbanidade será, então, o que as unirá em suas diferenças e que, como se fossem duas etapas de uma só jornada, representarão aqui o que os processos de urbanização almejam como o início e o fim de seus arranjos nos espaços.

Começemos, portanto, pela intercessão entre terminais mais distante dos centros de poder da cidade. Do terminal Siqueira ao Messejana, viajaremos por 8 bairros periféricos com todas as questões que neles são habituais, como a violência, fortemente representada pelas facções criminosas que, tal qual na viagem anterior, deixam registros múltiplos nas paredes de residências e estabelecimentos, ou os baixíssimos índices de desenvolvimento humano evidenciados nos registros oficiais. Do início ao fim dessa rota, ao longo dos 31 pontos de embarque e desembarque, para onde quer que olhemos pelas janelas, veremos localidades em situação de aparente abandono, não pelos seus milhares de residentes que lotam as ruas e os transportes coletivos, mas pelas instituições que lhe deviam proteger, zelar e bem desenvolver.

No entanto, em lugar disso, o que vemos – e também o que se noticia nos veículos de comunicação de massa – são regiões deixadas à própria sorte, que só encontram visibilidade em situações de denúncias por quaisquer privações vivenciadas e que, com base em nossas observações via ônibus, as dividiremos em duas categorias de abandono: os explícitos e corriqueiros, que ocorrem nas partes mais internas dos bairros, e os implícitos, mas também cotidianos, que acontecem nas grandes vias, mas que de tão comuns acabam por passar despercebidos. Em ambos os casos, para que venham à tona essas questões, um olhar de estranhamento deve ser lançado. Ei-lo aqui.

Saímos do terminal Siqueira e por um curtíssimo espaço de tempo transitamos pela Vila Peri, há apenas um ponto de embarque e desembarque do Grande Circular I (151) nesse bairro, além do próprio terminal, e brevemente chegamos ao Parque São José, uma das menores localidades da Fortaleza, com pouco mais de 3,5 quilômetros de extensão, mas que abriga cerca de 11 mil habitantes⁷⁸. Segundo os canais oficiais de comunicação da Prefeitura, não há um só sequer equipamento de esporte, lazer ou cultura nessa região, além de uma praça que recebeu equipamentos de *playground* em 2019, junto com uma pavimentação que, segundo o prefeito da época, Roberto Cláudio, “não só pavimentou, como colocou um material de grande qualidade, o mesmo piso da Avenida Beira-Mar”⁷⁹, um dos cartões-postais de Fortaleza. É exatamente por essa via asfaltada, reformada após muitos prejuízos para a

⁷⁸ O bairro Parque São José possui cerca de 3,9km e um população de aproximadamente 10.486 habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2010. Disponível em: <<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/fortaleza-em-bairros/>>. Acesso em: 01 de jul. 2021.

⁷⁹ No discurso proferido pelo então prefeito de Fortaleza, Roberto Cláudio, na entrega de obras de urbanização no bairro Parque São José, ele disse que "a gente não só pavimentou a rua como colocou um material de grande qualidade, o mesmo piso da Avenida Beira-Mar". Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-entrega-obras-de-urbanizacao-no-bairro-parque-sao-jose>>. Acesso em: 01 de jul. 2021.

população do local com alagamentos, que seguimos em nossa condução e visualizamos uma força que atua bem antes das oficiais: a criminalidade. São incontáveis as casas que têm suas paredes pichadas com inscrições de facções criminosas contendo avisos e proibições sobre transitar de capacete ou com vidro do carro fechado e, por mais que todos enxerguem esse domínio, há uma frágil tentativa de disfarça-la com a presença titubeante da polícia, aqui e ali, de dentro de seus veículos, mesmo que se saiba que “ao urbano nunca falta um lado repressivo, que provém do que nele se esconde, assim como da vontade de manter os dramas velados, as violências latentes, a morte e a cotidianidade. Esse lado repressivo incorpora-se nas concepções do espaço” (LEFEBVRE, 1999, p. 111).



Figura 22. Pichação com inscrição da facção criminosa PCC. Foto: Google.

Passando desse bairro de baixíssimo índice de desenvolvimento humano, chegamos ao Mondubim, nome indígena usado para se referir ao amendoim e que ficou conhecido, até metade do século XX, como um bom destino “para levar em veraneio a família e cujos ares devem ter a mesma tonicidade daquela frutinha oleaginosa que, no Piauí e outros estados no Norte, se chama mudubim” (O POVO, 1948)⁸⁰. Além do turismo, as chácaras e fazendas da região eram também o destino de muitos migrantes que fugiam das secas nos sertões e que encontravam naquela localidade a esperança de vida nova na capital. Com o passar dos anos, várias de suas construções centenárias, como a Capela Nossa Senhora do Perpétuo Socorro e a praça que havia frente à sua entrada principal, criadas em 1908, tornaram-se monumentos históricos.

No entanto, a urbanização das cidades pede por transformações que pouco têm a

⁸⁰ A reportagem intitulada "Mondubim: o bairro que nasceu da fama de possuir 'bons ares'", realizada pelo Jornal O Povo, em 27 de junho de 2013, cita o editorial publicado na primeira página do jornal, em 1948, traçando o perfil do bairro em questão. Disponível em: <<https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/06/27/noticiasopovonosbairros,3081608/mondubim-o-bairro-que-nasceu-da-fama-de-possuir-bons-ares.shtml>>. Acesso em: 01 de jul. 2021.

ver com a manutenção da história dos lugares e bem mais com a praticidade e urgência dos lucros, como aponta Lefebvre ao dizer que “a compra e a venda, a mercadoria e o mercado, o dinheiro e o capital parecem varrer os obstáculos. No curso dessa generalização, por sua vez, a consequência desse processo – a saber: a realidade urbana – torna-se causa e razão” (LEFEBVRE, 1999, p. 24). Assim, em 2001, a igreja foi substituída por uma matriz maior e mais moderna e a praça foi demolida para abrir espaços para as linhas férreas dos trens que hoje cortam a região.

Em nome do progresso, costuma-se justificar todos os tipos de alteração da natureza e de quaisquer outros espaços nas cidades e com a justificativa de uma urbanidade, que “não representa, nem evoca vidas, não interpreta e nem as explicam, mas organizam e reorganizam em sistemas formais de correspondência os materiais que essas formas de vida deixaram atrás [...] para dar vida a oposições, inversões, isomorfismos” (CANEVACCI, 2004, p. 79). Por isso, mesmo reconhecendo a importância da promoção da mobilidade urbana, questiona-se a necessidade de destruição das particularidades e a desapropriação dos que compõem a cidade, os seus habitantes, para este fim. Além disso, as motivações para tais transformações espaciais devem ser questionadas, pois ocorrem sem consulta aos seus habitantes e, mesmo seguindo o roteiro das cartilhas urbanísticas, não atraem para si os mesmos investimentos socioeconômicos destinados às outras partes da cidade. O resultado é facilmente visualizável das janelas do Grande Circular I (151): após obras e inaugurações, o bairro fica quase que à própria sorte e os novos empreendimentos são rodeados de todos os tipos de mazela: lixo, poluição e violências. No fim das contas, a sensação ao transitarmos pelo Mondubim é a de nostalgia, não pela conservação de sua história, mas pela semelhança com o interesse pela criação dos bondes, séculos atrás: o transporte de cargas e trabalhadores para os centros de decisão.

Entretanto, essas transformações espaciais e suas reais motivações não se mostram descaradamente, pois é preciso que se compre a ideia, evitando assim desgastes e perda de tempo que, para a lógica capital, é dinheiro. Assim, “o urbanismo encobre essa gigantesca operação. Ele dissimula seus traços fundamentais, seu sentido e finalidade. Ele oculta, sob uma aparência positiva, humanista, tecnológica, a estratégia capitalista: o domínio do espaço, a luta contra a queda tendencial do lucro” (LEFEBVRE, 1999, p. 141). Essa estratégia oprime silenciosamente o habitante, enquanto o reduz à condição passiva de consumidor do espaço público, realizando, assim, a mais-valia, ao passo em que este espaço se constitui agora em produto, com valor de troca envolvido e sua função principal é manter-se lucrativo, até que se torne obsoleto e, conseqüentemente, substituído por um outro qualquer.

As linhas férreas instaladas no Mondubim em 2012, por exemplo, que modificaram não somente a paisagem, mas também culminaram na realocação (nome utilizado pelos meios de comunicação oficiais para amenizar a nomenclatura expulsão) de famílias inteiras para outras comunidades, tiveram como principal motivação a Copa do Mundo de 2014, sediada em Fortaleza e que exigia das cidades-sede um sistema de mobilidade funcional e moderno, ainda que isso em pouco beneficiasse suas populações após o evento.

Em seguida, saímos da parte mais interna dos bairros e, a partir de agora, viajaremos por largas e pavimentadas avenidas, até alcançarmos nosso próximo destino e, por conta disso, o abandono evidenciado não será mais tão explícito como ocorre nas ruazinhas que acabamos de percorrer, malcuidadas e dominadas pelo crime organizado, que dita quem, como e onde devemos transitar. Ainda que essa força seja atuante também nas grandes vias, é na penumbra das vielas e becos que ela ocorre em sua plenitude, disfarçada e muito cruel. Seguiremos agora pela avenida Presidente Costa e Silva, que corta os 3 próximos bairros pelos quais trilharemos a outra metade do caminho e na qual observamos um tipo de abandono silencioso, mas nem por isso imperceptível, no qual seu principal aspecto é a falsa sensação de zelo, originada por transformações físicas visíveis no espaço, usando “o mesmo material da Beira-Mar”, que geram uma sensação de progresso e modernidade.

A gigantesca avenida, do seu início ao fim, está completamente pavimentada, com sinais de trânsito em pleno funcionamento, sem buracos e relativamente limpa, comparada às outras nas quais estivemos minutos antes. No entanto, essas reformas que proporcionam um melhor ir-e-vir dos transportes, inclusive dos coletivos, são pensadas, exclusivamente, para quem se utiliza da região como um local de passagem e não destino final, um não-lugar, enfim, e a primeira prova disso está na grande ausência de espaços para indivíduos, individual ou coletivamente.



Figura 23. Mulheres e criança numa parada em frente a um terreno baldio. Foto: acervo pessoal.

Dos 15 pontos de embarque e desembarque ao longo dessa avenida, apenas 5 deles estão próximas de alguma construção, a saber: a distribuidora de água mineral Iracema, o Shopping Pátio Arvoredo que aluga salas comerciais, a escola pública de ensino infantil e fundamental Francisco Nunes Cavalcante, uma UPA (Unidade de Pronto Atendimento) e a Chesf (Companhia Hidrelétrica de São Francisco). O restante do espaço desse trajeto é composto por terrenos baldios e/ou que estão à venda, quase todos com muito mato e lixo acumulado, alguns murados e a maior parte sem nada que os delimite, nem mesmo numeração. Tanto que, ao olharmos nos mapas, a maior parte da rota do Grande Circular I (151) nessa parte da cidade é endereçada com S/N.

Com essa descrição do caminho, até poderia se imaginar que seu movimento é composto prioritariamente por veículos, porém, como vimos anteriormente, o comércio informal que adentra nos ônibus é bastante forte também do lado de fora e, por toda a

extensão dessas vias, há pessoas vendendo todos os tipos de alimentos: verduras, frutas, peixes, etc., e também produtos de limpeza. Elas se organizam em barraquinhas improvisadas com algumas madeiras que sustentam lonas e plaquinhas de valores, nas quais avistamos vendedores de todos os gêneros e idades. São homens, mulheres e crianças que tiram dali o seu sustento e que enchem as sacolas dos passageiros que nos espremerão com elas nos ônibus.

Após o Mondubim, a avenida segue pelo bairro Prefeito José Walter, que tem uma história de fundação semelhante à do Conjunto Ceará, baseada em desigualdade social e nos movimentos migratórios dos povos rurais em direção às capitais para fugir das secas (OLÍMPIO, 2011). O local, que hoje tem um índice de desenvolvimento humano considerado médio, foi o primeiro conjunto habitacional do Ceará e, por bastante tempo, o maior da América Latina com suas 4424 residências iniciais, construídas durante o Regime Militar no país, que tinha como plano de desenvolvimento retirar os pobres das ruas das capitais e enviá-los para localidades afastadas dos centros. Entretanto, não era de praxe fazer o serviço garantindo dignidade de vida para essas milhares de famílias, pois eram enviadas para bairros ditos planejados, mas que não tinham serviços de transporte, de saúde, de educação ou de segurança suficientes.

Já no Jangurussu, bairro seguinte, o cenário apresenta mudanças: a continuação da mesma avenida agora passa a se chamar Jornalista Tomaz Coelho e aparecem mais casas e comércios em suas laterais. Na lagoa, vários homens e crianças, majoritariamente do sexo masculino, pescam com redes em áreas mais ao fundo dela. Alguns sentam na beira da pista e oferecem esses peixes nos carros que param nos semáforos, mas é aos domingos que aquele pedaço frente à lagoa ganha mais cores, odores e sons, devido a realização da Feira da Messejana, que funciona das 6 às 13 horas e atrai moradores de vários bairros da cidade.

Finalmente chegamos ao terminal Messejana, depois de uma viagem que transpira comércio e informalidade dentro e fora da condução e, a partir desse momento, seremos levados por uma realidade paralela a tudo o que vivenciamos até aqui e, tal qual ocorreu com o comportamento dos passageiros, motoristas e vendedores, ou mesmo no estado de conservação do veículo, a Fortaleza que avistaremos pelas janelas da condução será bem diferente, pois viajaremos por áreas que foram pensadas, metro a metro, para atender aos seletos públicos consumidores dela. O bairro Messejana será, portanto, uma espécie de zona de transição entre as periferias abandonadas pelos poderes públicos e privado, e as regiões nobres pelas quais o Grande Circular I (151) percorrerá agora.

Aliás, é importante atentar para o fato de as áreas periféricas das metrópoles

estarem sempre divididas e distanciadas entre si por espaços planejados – e inacessíveis – aos seus habitantes, de modo a dificultar quaisquer reivindicações coletivas, pois “as próprias periferias [...] estão em oposição ou em rivalidade umas com as outras, à distância das outras, tão distanciadas umas das outras quanto do centro imaginário da cidade em relação ao qual elas se definem como ‘periféricas’” (AUGÉ, 2010, p. 32). Assim, os ônibus funcionam como ferramentas de aproximação dessas realidades, que podem convergir para pontos específicos e gerar movimentos transformadores, mas deixemos essa discussão para mais adiante.

Por agora, saímos em direção ao terminal Papicu e não é como se, de repente, toda a área ao redor estivesse arborizada, planejada, limpa e segura. Como já apresentado aqui, Fortaleza avizinha bairros nobres e miseráveis, e logo na saída da Messejana alcançamos Guajeru e Curió, duas localidades com pouco mais de 6 mil habitantes cada, classificados com baixos ou muito baixos índices de desenvolvimento humano e sobre os quais pouco se conhece sobre suas origens e realidades cotidianas. As poucas notícias que saem sobre eles nos meios de comunicação dizem respeito aos crimes ocorridos em seus territórios ou às inaugurações avenidas ou campinhos de futebol realizadas pela Prefeitura, mas que, segundo seus próprios registros oficiais, não possuem uma só Unidade Básica de Saúde para atender à população, que precisa se deslocar para bairros vizinhos quando necessitam de atendimento médico. No entanto, é ainda no Curió que inicia uma das mais importantes e emblemáticas avenidas da cidade, que com seus quase 9 quilômetros de extensão cruza 4 bairros e pela qual viajaremos na maior parte desse trajeto: a Washington Soares. Fundada na década de 60, teve desde o início a instalação de importantes equipamentos às suas margens, tais como o Centro de Convenções (atual Centro de Eventos do Ceará), fórum, universidade, escolas, shoppings e construções verticais residenciais e comerciais (MELO; ALBUQUERQUE, 2017) que fazem da região uma das mais caras da capital.

A começar pelo bairro Edson Queiroz que, mesmo sendo classificado como uma área de índice de desenvolvimento humano mediano, possui na extensão de uma única avenida localizada nele uma gama de estabelecimentos que só podem ser usufruídos pelos habitantes de maior poder aquisitivo da cidade, seja para educação, como o Colégio Ari de Sá Cavalcante ou a Universidade de Fortaleza (Unifor), seja para consumo e lazer, como os *shopping center* Iguatemi ou o Centro de Eventos do Ceará, seja para habitação, como os luxuosos condomínios da região, ou para a saúde, como as variadas clínicas e hospitais particulares ali dispostos. Além desses, há ainda os bancos, os recintos empresariais e o Fórum Clóvis Beviláqua, que foi transferido do Centro para lá. A avenida larga, bem pavimentada e dividida, com clara definição de faixas exclusivas para ônibus e bicicletas, é

também suporte para a instalação de muitos *outdoors* iluminados em sua extensão, divulgando espaços e produtos, como restaurantes, vestuários e eletrônicos, também destinados ao referido público. Entretanto, a necessidade de mão-de-obra para vender sua força de trabalho nesses espaços aliada à necessidade de residir próximo aos postos de prestação de serviços, faz com que se formem favelas no entorno desses locais, comprovando o que aponta Lefebvre quando diz que “as diferenças que emergem e se instauram no espaço não provêm do espaço enquanto tal, mas do que nele se instala, reunido, confrontado pela/na realidade urbana” (LEFEBVRE, 1999, p. 115).

Esses confrontos de realidades, até certo ponto, silenciosos, ocorrem quando, pela falta de espaços planejados para os fortalezenses de menor poder aquisitivo, eles precisam adentrar nesses locais nos quais claramente não são bem-vindos, mas quando se trata de transportes coletivos, a situação pode se inverter um pouco. É que, eventualmente, os dois grupos precisam compartilhar, ainda que por pouquíssimos minutos, o ônibus, enquanto se dirigem para seus trabalhos, escolas, médicos ou faculdades, e até nesses momentos os privilégios do grupo historicamente beneficiado se acentua nas relações socioespaciais. Basta que lembremos o comportamento dos vendedores, o modo como se vestem para se “adequarem” à presença de seus possíveis clientes, os produtos que oferecem, a atenção que não recebem, as formas de pagamento que fornecem, dentre outros. Até o fato de essa linha sempre estar com ar-condicionado nessa parte do roteiro, enquanto em outros pontos da cidade viajamos em ônibus velhos, barulhentos e enferrujados demonstram a diferença no tratamento dispensado aos usuários de uma ou outra parte dela. É na extensão dessa avenida, portanto, que tecemos o primeiro comparativo entre essas duas intercessões: na Washington Soares não há muros pichados com inscrições de facções criminosas, não há terrenos baldios com lixo acumulado e mato crescendo descontroladamente, nem mesmo paradas de ônibus malcuidadas, desertas e perigosas. Enquanto um lado vive o abandono, o outro desconhece tal realidade cotidiana.

No entanto, por mais que se manifestem de forma física, é na esfera simbólica que residem as maiores disparidades socioespaciais identificadas entre essas intercessões, a começar pela oferta do lazer. Nos bairros mais afastados dos grandes centros não há locais ou equipamentos destinados a esse fim, com exceção das Areninhas, que são campinhos de futebol urbanizados e requalificados pela Prefeitura de Fortaleza em bairros com altos índices de vulnerabilidade social e baixos de desenvolvimento humano⁸¹. Contudo, apesar do

⁸¹ As Areninhas são iniciativas de um projeto que tem o objetivo de oferecer para a população equipamentos esportivos de qualidade, onde a comunidade possa, além de praticar atividade física, ter um espaço seguro de

reconhecimento da importância dessa iniciativa, podemos apontar falhas na execução da proposta que atingem diretamente os habitantes dessas localidades, como o aspecto monotemático das atividades (apenas futebol), a delimitação de faixa etária (apenas para pessoas de 8 a 29 anos) que exclui outros grupos e a carência de práticas culturais, o que, segundo Lefebvre, são características parcimoniosamente levadas em consideração pelos urbanistas em suas concepções, como a “necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidade de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas” (LEFEBVRE, 2008, p. 97).

Já na área de Fortaleza seguinte, há tudo isso e em grande quantidade: cinema, teatro, espaços abertos para atividades físicas, parque de diversão, universidades, escolas, *shoppings*, enfim, opções de lazer diversas, mas todas cooptadas pelas iniciativas privadas, quem impõem suas catracas e, assim, o lazer do fortalezense passa a integrar os espaços de consumo dirigido.

Desse modo, os interesses financeiros, mais uma vez, se sobrepõem às necessidades humanas e são capazes de transformar significativamente a cidade e suas áreas de trânsito, a saber, a própria rua, que agora se converte em rede organizada para o consumo, já que mesmo a velocidade da circulação dos pedestres, a parte ainda tolerada, que é ínfima, pois até atravessar a referida avenida à pé é bastante difícil pela carência de passarelas, “é aí determinada e demarcada pela possibilidade de perceber as vitrinas, de comprar os objetos expostos. [...] ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo” (LEFEBVRE, 1999, p. 28). A pressa também atinge os transportes públicos que, com sua faixa exclusiva destinada e os poucos e distantes pontos de embarque e desembarque ao longo da via, não tem porquê se demorar por ali além do tempo previsto para deixar ou recolher os trabalhadores e uns poucos consumidores na região.

Não obstante, mesmo alterada, sendo a cidade “um contexto bem poderoso e ‘falante’, que não se deixa reduzir a um simples pano de fundo, a uma cidade-panorama sobre a qual o antropólogo possa estender seu olhar lúcido e penetrante” (CANEVACCI, 2004, p. 80), e levando em consideração a capacidade dispersiva (CAIAFA, 2002) dos transportes coletivos, o que resta ao observador é tentar entender o que Fortaleza diz quando mostra crianças trabalhando na beira de uma avenida vendendo coco ou pescando com um adulto numa lagoa e, logo em seguida, enquanto estamos no mesmo ônibus, direciona nossa atenção

para outras dentro de carros luxuosos, entrando e saindo de *shoppings* e escolas.

Mas não só. A precariedade ultrapassa a esfera do lazer e começa a ferir a dignidade de vida de uns muitos excluídos e Fortaleza fala disso quando nos mostra que uns poucos quilômetros separam o futebol como única alternativa para práticas de sociabilidade, lazer e atividades físicas, de um Centro de Eventos que promove espetáculos internacionais, mas que priva um público que, ora não pode pagar pela entrada e permanência, ora não pode sequer chegar lá, pois os transportes públicos não funcionam 24 horas por dia, ou mesmo porque a insegurança de seus bairros dificultam o transitar por eles em horários ditos não comerciais. Em uma ponta da avenida, bairros que não têm sequer um posto de saúde, que têm seu ir-e-vir regulado por forças paralelas ao Estado, que não protege suas crianças do trabalho infantil, que os moradores adentram os coletivos para pedir dinheiro, que sobrevivem com o salário de subempregos e que precisam se contentar com as pedras de seu calçamento serem as mesmas das utilizadas numa área nobre da cidade; do outro, hospitais e clínicas particulares especializadas em todos os tipos de procedimento, escolas e faculdade cujas mensalidades custam mais do que um salário mínimo – que sustenta uma família inteira –, com policiamento, câmeras e seguranças particulares nas entradas dos prédios, dos shoppings e de outros estabelecimentos, que têm suas vias pavimentadas, limpas, sinalizadas e divididas, de modo a reafirmar a qual local pertencem cada veículo ou indivíduo transeunte.

Essa “fala” de Fortaleza, que a apresenta com tamanhas disparidades, entretanto, é ouvida – e compreendida – de modo muito particular, concordando com a afirmação de Ítalo Calvino quando fala de suas cidades invisíveis e diz que “quem comanda a narração não é a voz: é o ouvido” (CALVINO, 1990, p. 123). Isso porque a observação, por mais metodológica que se busque fazê-la, estará sempre entranhada pelas vivências de quem a observa e levará consigo toda a carga de conhecimentos e preconceitos adquirida ao longo da vida, além do fator cotidianidade que nos ensurdece para o que é rotineiro. Logo, os significados do que ouço podem não ser os mesmos de outrem. Assim, quando inicio uma meta-observação, que Canevacci chama de observação observadora e define como aquela “que não é mais ‘participante’ da ação, mas observa também a si própria como sujeito que observa o contexto” (CANEVACCI, 2004, p. 31), me percebo sempre mais à vontade e tranquila para olhar, fotografar, anotar, devanear enquanto transito pelas áreas nobres entre terminais até no Papicu, do que fico quando estou indo do terminal Siqueira ao Messejana, por exemplo, mesmo que esteja exatamente na mesma condução e com parte dos mesmíssimos passageiros. Sendo assim, é preciso trazer à tona que, quando falo sobre Fortaleza é sob a perspectiva do meu olhar, do me ouvir, do meu sentir que, do momento que o Grande Circular I (151) alcança a

avenida Washington Soares, até desembarcarmos em nosso próximo destino é de quase torpor, pois não quase vejo nada além da frieza de uma arquitetura que privilegia ferro e concreto em detrimento dos seres e que, diferente da próxima rota, na qual transitaremos por zonas de conflitos históricos e constantes, vive em um platô da mesmice que os processos globalizantes proporcionam aos espaços.

5 UMA FORTALEZA DESIGUAL ENTRE OS TERMINAIS PAPICU E O ANTÔNIO BEZERRA

“Quem é rico mora na praia,
mas quem trabalha nem tem onde morar”.
(Dominginhos / Fausto Nilo)

Iracema, a virgem dos lábios de mel que traiu sua tribo em benefício do amor do europeu colonizador quem em nossas águas aportou e, dessa união, fez nascer o primeiro cearense. Símbolo de nossa terra, a criação de José de Alencar não poderia melhor representar nossa história. Não pelas características heroicas e inatingíveis que à indígena foram atribuídas, e sim por seu encantamento pelo que vem de fora e traz consigo toda a ilusão da novidade, ainda que em detrimento dos seus. A história da Fortaleza à beira-mar é uma readaptação do clássico literário, mas com os personagens muitíssimo menos interessantes: em vez de uma indígena que corre entre cidades em minutos e que se banha nas águas dos rios mais belos, temos os “eu-tenho-ascendência-europeia-porque-minha-bisavó-casou-com-um-francês” descobrindo os benefícios do banho de mar e da desapropriação de terras, graças à preciosíssima sabedoria *gringa*. Do final, feliz para pouquíssimos, que culminou dessa veneração ao colonizador e de como (sobre)vivem as traídas tribos contemporâneas é do que trata este último capítulo.

5.1 Nas praias fortalezenses onde tudo começou

Apesar de esse último trajeto demarcar o fim de nossa viagem no Grande Circular I (151), a partir de agora viajaremos pelas localidades que deram início à Fortaleza tal como a conhecemos hoje, com muitos de seus conflitos, simbólicos e físicos, vivenciados pelos que aqui habitam. Internacionalmente, é conhecida por seu extenso litoral de verdes mares e pela promessa de uma terra de povo caloroso, hospitaleiro e simpático aos turistas que lhe visitam durante o ano inteiro⁸². Devido à sua proximidade com a Europa via mar e aos altíssimos investimentos públicos e privados em reformas estruturais, que visam a padronização global na estética de seus projetos imobiliários, de mobilidade e mesmo de lazer, a metrópole hoje integra o roteiro global de turismo e já sediou megaeventos, como a Copa Mundial de Futebol,

⁸² No período correspondente aos anos 1987 e 1994, período de governo de Tasso Jereissati, a propaganda turística do estado passou a fazer forte alusão ao calor do sol o ano inteiro e à hospitalidade do povo cearense, que vendia a ideia de que o estado poderia ser visitado em qualquer temporada, pois os turistas seriam sempre bem recepcionados (BELMINO, 2018).

em 2014. Entretanto, para além das belas imagens que compõem os cartões-postais, a cidade enfrenta um gravíssimo problema comum aos grandes centros urbanos do mundo contemporâneo: a desigualdade social. Em se tratando da capital cearense, ela se revela, sobretudo, nas condições díspares das moradias dos fortalezenses, onde bairros privados e luxuosos se avizinham a uma maioria de indivíduos que reside nos arredores da miséria (AUGÉ, 2010) e precisam conviver diariamente com a pobreza e seus subprodutos – o desemprego, a sub habitação, a delinquência e a violência, tão comuns nas comunidades carentes.

Essa distinção entre realidades, em Fortaleza, tem como pano de fundo belas praias de verdes mares, já que o litoral margeia boa parte do território, mas a relação entre esses elementos é bem mais antiga e confunde-se com a história da capital. Na literatura, José de Alencar retrata, em uma de suas obras mais conhecidas, a fundação do estado do Ceará como sendo a partir do encontro da indígena Iracema, a virgem dos lábios de mel, com o primeiro colonizador europeu, Martim Soares, que atraca seu navio na costa litorânea e, ao se apaixonarem mutuamente, geram Moacir, o filho da dor. Na perspectiva histórica, as águas marítimas também têm seu lugar registrado e exercem, em muitos momentos, o papel de demarcadores sociais.

No início do século XIX, por exemplo, o estado padecia com períodos longos de seca no sertão e, tendo perdido tudo pelo castigo do sol e tentando escapar da morte por fome e sede, os sertanejos abandonavam suas moradias e vinham para a capital em busca de sobrevivência (BELMINO, 2018). Ao chegarem aqui, contudo, deparavam-se com campos de concentração que era reservado para afastar os flagelados, como eram conhecidos, dos habitantes locais, proibindo-lhes a livre circulação ou mesmo o contato com suas próprias famílias, já que eram separados por gênero, para evitar que houvesse aumento no quantitativo de miseráveis. Na praia da região leste ficava o Campo Urubu⁸³, que hoje corresponde à parte do território do bairro Pirambu, uma das áreas periféricas fortalezense mais populosas.

Alguns quilômetros à frente, na extensão do mesmo mar, o cenário muda quase que completamente. Em vez de uma periferia populosa, com todos os sabidos e costumeiros problemas, está a região mais nobre de Fortaleza, com seus altíssimos, caros, luxuosos prédios e estabelecimentos comerciais. Em vez de flagelo e dor, sua concepção histórica é

⁸³ O Ceará criou alguns campos de concentração na primeira metade do século XX, no intuito de barrar a chegada dos retirantes da seca na capital. Em Fortaleza, havia um no São Gerardo (Alagadiço), um no Otávio Bonfim (Abatedouro) e um no Pirambu (Urubu). Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/07/20/campo-de-concentracao-onde-flagelados-da-seca-eram-aprisionados-e-tombado-no-ceara.ghtml>>. Acesso em: 05 de maio de 2021.

pautada em requinte. Ao passo em que os retirantes da seca chegavam desesperados na cidade e ficavam aprisionados no litoral leste, iniciavam-se na região oeste processos de valorização das suas praias, a partir da construção de padronizadas barracas, clubes e calçadões, para atender a abastada população que começava a fixar residência na região a partir dos anos 30. Até esse momento, o centro da cidade ainda concentrava o foco do poder econômico da capital (CEPIMAR, 2008), até que houve, nesse período, uma transformação nacional no modo usufruir o mar, que agora não servia mais só para contemplação ou para banhos com a finalidade de tratamento de saúde recomendados por médicos, mas também como uma forma de lazer tal qual conhecemos hoje (LINHARES, 2013). Sendo assim, os olhares voltaram-se para as águas e a região à beira-mar passou a ser muitíssimo valorizada.

Visando atender as distintas demandas de lazer e diversão dos novos moradores da parte oeste da cidade, que não queriam estar em contato com a população menos abastada que também passou a frequentar, esporadicamente, as praias, é que se deu início a um processo de construção de espaços de sociabilidade reservado para esse público. Assim, surgiram no período compreendido entre as décadas de 30 e 70 (BELMINO, 2018), empreendimentos comerciais, como restaurantes, bares, hotéis e clubes visando o entretenimento e diversão dos ricos fortalezenses e turistas, consolidando de uma vez por todas o imaginário do litoral como espaço diferenciação social. Alguns deles, inclusive, ainda hoje fazem parte do cenário contemporâneo da capital, como o Iate Clube de Fortaleza, que foi reconhecido em 2018 como Patrimônio Turístico⁸⁴, o Náutico Clube, criado para “suprir as demandas de uma sociedade que ansiava por um símbolo de arrojo e modernidade, que exteriorizasse os valores preponderantes da urbanidade fortalezense” (PONTES, 2003, p. 162) e que mantém até o presente momento uma extensa lista de associados que frequentam seus não tão acessíveis cafés e teatro.

⁸⁴ No dia 13 de janeiro de 2018, a Prefeitura de Fortaleza concedeu ao Iate Clube de Fortaleza o certificado de Patrimônio Turístico local. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/iate-clube-de-fortaleza-e-reconhecido-como-patrimonio-turistico-da-capital-1.1877793>>. Acesso em 05 de mai. 2021.



Figura 24. Fachada do Iate Clube de Fortaleza vista do ônibus. Foto: acervo pessoal.

Na contramão desse desenvolvimentismo em torno da praia oeste de Fortaleza, o litoral leste permanece, desde a década de 30, esquecido pelo poder público e privado. Quem se aventurar a um banho de mar nas praias do Cristo Redentor ou Pirambu, terá que lidar com águas imundas⁸⁵, pois os bairros da localidade ainda não têm pleno acesso aos serviços de saneamento básico e parte dos dejetos das fossas e esgotos das casas, e estabelecimento comerciais, são jogados em pleno mar, tornando mais de 450 metros de extensão completamente inutilizáveis. O odor, inclusive, virou motivo de chacota entre os próprios moradores que, nada carinhosamente, denominaram o local como “Copacabosta” (LINHARES, 2013), demonstrando o desprezo com que são tratados a população e o espaço público dali. Além disso, há uma antiga história, conhecida e recontada, principalmente por fortalezenses mais antigos, de que a praia da Leste seria o local de desova dos corpos de indigentes que passam pela unidade da Perícia Forense do Estado (o famigerado IML, que provém do nome Instituto Médico Legal), localizado na Avenida Castelo Branco, principal via de acesso aos bairros em questão.

⁸⁵ Segundo levantamento da SNIS 2018, 50% da população fortalezense não tem acesso ao sistema de esgoto e os dejetos são, comumente, despejados a céu aberto, em praias, por exemplo. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ceara-destina-r-4392-milhoes-para-obras-de-saneamento-basico-1.2992239>>. Acesso em: 11 de mai. 2021. Além disso, as praias da região têm sido reiteradamente apontadas como impróprias para banho, segundo os boletins semanais divulgados pela Superintendência Estadual do Meio Ambiente (SEMACE), que seguem a resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), nº 274, de 29 de novembro de 2000, disponibilizados no site da instituição. Disponível em: <<https://www.semace.ce.gov.br/boletim-de-balneabilidade/>>. Acesso em: 11 de mai. 2021.



Figura 25. Fachada do Hotel Marina Park escondido por plantas. Foto: acervo pessoal.

Para completar o cenário de descaso na região, no início dos anos 90 uma empresa particular privatizou parte da orla da praia Moura Brasil, que fica no limite entre os lados leste e oeste da cidade, e construiu um dos empreendimentos hoteleiros mais luxuosos e caros de Fortaleza, o Marina Park Hotel. Além da descaracterização do local como espaço público, destinado a qualquer um que o queira frequentar, o hotel ainda tenta esconder de seus clientes a realidade socioambiental da região em que está inserido. Para tal, plantou dezenas de árvores frente às janelas dos quartos, de modo a impedir a visualização dos bairros periféricos que o cercam, deixando para seus clientes apenas a visão do mar no lado oposto. Assim, só o que resta aos moradores dessas localidades é conviver com um cenário de pobreza e miséria, causado pelo abandono do poder público, que pouco investe na qualidade de vida dos habitantes com baixo poder aquisitivo, tendo em vista a situação sanitária com a qual convivem, bem como pela exploração das iniciativas privadas, que não só não retornam nenhum benefício para as populações locais, como tentam a todo custo apaga-la do imaginário dos visitantes. Aqueles que optam pela mudança de ares e buscam por lazer público e gratuito, como as praias, precisam tê-lo longe de suas moradias, já que as próximas estão privatizadas ou destruídas, mas precisam lidar com o fato de que nesses ambientes que “não lhe pertencem” eles não serão bem-vindos, nem aceitos pacificamente.

5.1.1 O fenômeno “Praia dos Crush”

O espaço compreendido entre a Ponte dos Ingleses e o Espigão da João Cordeiro, que hoje é conhecido como Praia dos *Crush*, nem sempre teve esse nome. Até meados da década de 20, o local era uma aldeia de pescadores tradicional, com humildes e pequenas casas, barcos ancorados e o famigerado aroma de peixe, e era chamada de Praia do Peixe, Porto das Jangadas ou Grauçá (um caranguejo albino que costumava aparecer na região quando a maré estava baixa). No entanto, com o movimento de valorização dos litorais e a consequente ocupação deles pelas elites, o cenário da região modificou-se completamente: agora, em vez de casinhas, jangadas e trabalhadores do mar, começavam a se erguer luxuosos bangalôs que serviriam para moradia, lazer e entretenimento da nata fortalezense (BELMINO, 2018; SOARES, 2020). A chegada desse público acabou por expulsar os primeiros moradores, pois a presença deles – e de sua pobreza – não era uma realidade com a qual gostariam de conviver diariamente (PONTES, 2003; LINHARES, 2013), nem sequer com a menção histórica desse fato. Assim, iniciou-se um processo de ressignificação do espaço a partir da construção de uma estátua da indígena Iracema, personagem do romance já mencionado, frente ao mar, e de um abaixo-assinado destinado ao então prefeito Godofredo Maciel que solicitava a mudança da denominação “daquele encantador trecho” para Praia de Iracema, pois a que existia até ali era “imprópria e vulgar” (SOARES, 2020, p. 65).

Assim, em 1927, com a inauguração da ponte de desembarque do bonde que havia recebido uma extensão pela rua dos Tabajaras, a localidade à beira-mar, bem como o bairro ao redor, foi denominada oficialmente como Praia de Iracema. A partir de então, com a clara definição de quem eram os habitantes almejados para aquela região, ela passou a receber alguns empreendimentos que modificariam, definitivamente, a relação destes com o espaço. O Hotel Iracema Plaza, por exemplo, era o local onde se hospedavam visitantes do país inteiro e que traziam para Fortaleza as novidades do Brasil afora, principalmente no que dizia respeito a vestuários e comportamentos relacionados ao mar (LINHARES, 2013). O Restaurante Lido, construído em 1955 e funcionando até os primeiros anos da década de 80, era conhecido por suas receitas e ficou tão famoso que Praia do Lido se tornou uma nomenclatura alternativa para o lugar, ao ponto de alguns moradores mais antigos ainda se referirem a ele assim (SOARES, 2020). Entretanto, foram os bares à beira-mar que atraíram alguns grupos de fortalezenses – jornalistas, publicitários, professores universitários, músicos e artistas plásticos – para o local e contribuíram na criação de um imaginário de boemia e sociabilidade

privilegiado para suas áreas de lazer, principalmente no período noturno.

Entretanto, como afirma Henri Lefebvre, “o urbano é finito, pois reúne elementos finitos em lugares finitos e [...] ele pode perecer” (LEFEBVRE, 1999, p. 114), a década de 40 iniciou de forma catastrófica para os proprietários dos bangalôs construídos na Praia de Iracema e para aqueles que tinham o mar local como espaço de lazer. Isso porque, devido à construção do Porto do Mucuripe, a ação das ondas destruiu às construções à beira-mar e deixou a parte destinada aos banhos completamente inapropriada para uso (LINHARES, 2013; SOARES, 2020). Alguns quebra-mares e molhes foram instalados para tentar conter o avanço das águas, mas isso prejudicou ainda mais a área reservada aos banhistas. A elite financeira, em vez de lutar pelo bairro do qual fizeram tanta questão a ponto de escorraçarem os antigos moradores, migrou para outras partes litorâneas de Fortaleza, como o bairro Mucuripe, que vinha sendo modelado para atender aos interesses desse seletivo grupo, ainda que tratando de forma equivocada os recursos naturais e as localidades ao seu entorno, como demonstrava o ocorrido na Praia de Iracema naquele momento. Assim, com o mar voltando à sua condição de paisagem a ser admirada à distância, os únicos permanentes foram os estabelecimentos que compunham o polo gastronômico da região, como o Estoril, que após a Ditadura Militar de 64⁸⁶ virou um espaço de sociabilidade aglutinador de setores da classe média perseguidos pelo regime militar (SOARES, 2020).

Ao longo dos anos, algumas reformas, como aterramentos para aumentar a faixa de areia, foram feitas para que a Praia de Iracema pudesse ser novamente ocupada, tanto em suas partes litorâneas, quanto continentais. Ainda hoje, no entanto, seu espaço é menos frequentado em horários diurnos dos dias úteis. Nesses momentos, é comum vermos alguns grupos e/ou famílias fazendo caminhadas, passeando com cachorros ou praticando algum esporte de grupo na orla, mas quando chega à noite e os finais de semana é que o cenário dá uma reviravolta completa, mudando desde os usos do espaço, até o público que se encontra ali. Nos horários noturnos, é possível encontrar de tudo um pouco: crianças e adolescentes andando de patins alugados no calçadão, casais ou pais com filhos pequenos pedalando juntos em triciclos, vendedores ambulantes de comidas, bebidas e bijuterias, pedintes, performers diversos, batedores de carteira e os moradores locais fazendo suas habituais atividades. Aos domingos à tarde, contudo, é que a “P.I” (pê î), como é também conhecida a localidade entre os mais jovens, recebe centenas de moradores das periferias da cidade, ocupando calçadas,

⁸⁶ Devido à ausência de mobilização das camadas populares da sociedade e à retirada de direitos característicos de sociedades democráticas, como liberdade de expressão e eleições diretas de seus representantes políticos, por exemplo, o período correspondente entre os anos 1964 e 1985, no Brasil, pode ser considerado como sendo de uma ditadura militar, ainda que a classe insista em remeter ao tempo como sendo de uma revolução.

areia e mar, e que deve fazer com que os que enxergam a região como “local para se viver com repouso e na tranquilidade e segurança de um lar, [...] e que detesta a transformação do bairro em espaço desviante” (LINHARES, 2013, p. 169), tenham bastante motivo para se incomodar.

Essa movimentação massiva dos moradores das periferias em direção à Praia de Iracema, nos mesmos dias e horários, teve início em 2016, ano em que o local passou a ser chamado de Praia dos *Crush*. Apesar de ser desconhecida a origem e o porquê dessa nomenclatura para designar o espaço ou mesmo do fato de ela ser extraoficial, a verdade é que o termo caiu nas graças dos fortalezenses, desde os frequentadores assíduos, até das mídias tradicionais, como jornais, noticiários de TV e revistas, que acabam por ajudar na propagação do novo nome⁸⁷. Originário do inglês, o vocábulo “*crush*” significa “colidir” ou “esmagar”, sendo literariamente utilizado para descrever a força “esmagadora” de um sentimento nutrido por alguém e que não é correspondido, fazendo dele platônico. Suas expressões idiomáticas mais comuns são “*get a crush on*” e “*have a crush on*”, que equivalem ao nosso “ter uma queda por”. Atualmente, entretanto, pode também significar alguém por quem se tem um interesse qualquer e não necessariamente um sentimento. Sendo assim, a Praia dos *Crush* seria, portanto, um local de encontros, com os mais diversos interesses envolvidos: fazer amizades, paquerar, ter encontros românticos, etc.

Sejam quais forem os interesses que levam os jovens das periferias mais afastadas de Fortaleza a se deslocarem de suas casas rumo à Praia dos *Crush*, a verdade é que são eles quem lotam aquele espaço todos os domingos, do começo da tarde ao início da noite. Para onde quer que se olhe, nesse dia e horário, será possível ver uma multidão de adolescentes e jovens adultos, em sua maioria negros, sentados na areia, jogando bola, dando mergulhos, consumindo drogas lícitas e ilícitas, em duplas, trios ou grandes grupos. Os rapazes vestem, principalmente, bermudas, bonés e chinelos. A camisa quase sempre está pendurada no ombro ou jogada no chão. Muitas das meninas, por sua vez, usam shorts jeans, sandálias de plástico e o sutiã de biquínis. Em meio a tanta gente, há ainda os vendedores ambulantes que circulam entre todos os grupos, os animais abandonados ou acompanhados de seus donos, e muito barulho, pois há vários grupos ouvindo músicas em pequenas caixas de som com volume alto, além de todas as conversas, risadas e gritos de amigos que se cumprimentam à distância. Quem conhece ou reside no bairro Praia de Iracema, logo percebe a ocupação por pessoas de

⁸⁷ Ao pesquisarmos o termo Praia dos *Crush* no Google, por exemplo, não há correção automática da plataforma para Praia de Iracema ou, sequer, menção a ela nos resultados. Em lugar disso, há notícias e indicações de atividades a serem feitas no espaço, bem como endereço e a sugestão de ser um bom lugar para levar crianças.

outras partes da cidade, pois ao contrário do fenótipo branco e do comportamento comedido da classe média em ambientes públicos, ocupantes comuns daquela orla durante a semana, há uma forte heterogeneidade de sons, cores, cheiros naquele dia, hora e lugar, o que é possibilitado, principalmente, pela capacidade que os transportes coletivos têm de possibilitar a democratização de partes da cidade. Essa discussão, no entanto, terá início no terminal Papicu, de onde partiremos agora.

5.2 As praias do lado Leste de Fortaleza

Após longos minutos transitando pelas áreas nobres da cidade, com seus imóveis cuidadosamente planejados, avenidas largas e pavimentadas, bastante movimentação de veículos e pedestres, sensação razoável de segurança e espaços amplos e arborizados destinados ao lazer, tão diferentes do cenário de escassez, pobreza e poluição de alguns dos itinerários anteriores, vem à mente o pensamento de Lefebvre a respeito da natureza, ou daquilo que é vendido como tal ou mesmo do que sobrevive dela, que ganha um valor de troca e é comprada e vendida como mercadoria (LEFEBVRE, 2008), restringindo-se, portanto, o acesso à ela aos grupos pré-determinados. A partir desse momento, enquanto retornamos ao terminal Antônio Bezerra, partindo do Papicu, numa viagem que dura uma hora e meia, aproximadamente, e é distribuída em 76 pontos de embarque e desembarque, vivenciamos uma transição lenta, gradual e sensível de realidades, pois nesse mesmíssimo trajeto migraremos entre as regiões mais abastadas da cidade, com altíssimos índices de desenvolvimento humano em direção às periferias com todos os recorrentes problemas que as vitimizam diariamente, salientando ainda mais as desigualdades de Fortaleza, onde opõem-se os bairros privados, fechados e inacessíveis a maioria da população, aos outros ditos difíceis e destinados às classes marginalizadas.

Logo na saída do terminal, nosso cenário externo se apresenta com largas e bem conservadas avenidas, com muitos estabelecimentos comerciais e residenciais de vários andares nos bairros Papicu e Vicente Pinzon. Ainda que estes dois apresentem diferentes índices de desenvolvimento humano (alto e médio, respectivamente), o Grande Circular I (151) transita apenas por suas partes mais valorizadas. Um dos primeiros pontos de embarque e desembarque, por exemplo, localiza-se frente ao La Maison Buffet, um dos mais tradicionais e onerosos espaço para eventos da cidade, que presta serviços apenas para

clientes de alto poder aquisitivos, como grandes empresários⁸⁸. Mais à frente, o mar começa a despontar em nosso derredor e, mais do que um detalhe na paisagem, ele divide a capital cearense em duas partes, Leste e Oeste, e isso não ocorre porque o curso de suas águas separa fisicamente os espaços, mas porque a eles são atribuídos valores e graus de importância conforme os habitantes de seu entorno e o uso de suas paisagens. Na parte Leste (que acessamos com o ônibus) estão Papicu, Vicente Pinzon, Praia do Futuro, Cais do Porto, Mucuripe, Meireles e Praia de Iracema. No Oeste são comportados os bairros Jacarecanga, Pirambu, Cristo Redentor, Barra do Ceará, Vila Velha, Jardim Guanabara e Antônio Bezerra, para onde, enfim, retornaremos. Antes disso, contudo, a Praia do Futuro é nosso primeiro pedacinho do oceano à vista.



Figura 26. Buffet La Maison visto de dentro do Grande Circular I (151). Foto: acervo pessoal.

A Praia do Futuro, oficialmente registrada como Praia Antônio Diogo, nome do proprietário de um grande número de loteamentos na região na década de 50 (MACIEL, 2011), está localizada no lado Leste da Fortaleza e nomeia a localidade construída em sua costa. Suas áreas à beira-mar são famosas pelas barracas de praia que funcionam como restaurantes, bares e casas de *shows*, dia e noite, e que fazem dessa parte da cidade uma das mais buscadas pelos turistas e também moradores da capital cearense. Apesar da fama que atrai banhistas o ano inteiro, aos passageiros do Grande Circular I (151) é permitida apenas uma olhadela distante para as águas marítimas da localidade, pois nesse ponto da viagem o veículo transita a maior parte do tempo por entre ruas mais internas do bairro, longe da

⁸⁸ La Maison Buffet é um estabelecimento que fornece espaços requintados e alta gastronomia, em Fortaleza, para seletos clientes, como donos de planos de saúde, de universidades particulares e de indústrias, por exemplo. Disponível em: <<http://lamaison.com.br/>>. Acesso em: 26 de mai. 2021.

imagem sinalizada nos roteiros turísticos como um lugar a ser visitado. Isso é, inclusive, sintomático sobre o acesso àquela parte do litoral: são poucas os ônibus e outros veículos coletivos que se dirigem à ali e os estabelecimentos comerciais são pagos e bem caros, além de possuírem um monopólio não-oficial da orla, proibindo que as pessoas fiquem na areia, com seus próprios alimentos e bebidas, por exemplo, sem consumirem nada das barracas. Há, não poucos, relatos de vendedores ambulantes e famílias expulsos violentamente da região pelos funcionários desses locais⁸⁹. Um tanto quanto distante das águas, no entanto, temos acesso à outras imagens de luxo e requinte, ainda que por pouco tempo, pois há muitos condomínios milionários no caminho, com seus muros altíssimos que nos excluem de suas particularidades, mas suas grades vazadas nos mostram carros e jardins, bem diferentes das casinhas simples, pequenas e pobres que visualizaremos em seguida, quando alcançarmos a avenida Dioguinho, principal via de acesso ao mar e que nos levará ao Cais do Porto.

No curto espaço de 2,56 quilômetros, espremidos entre fábricas e o mar, habitam mais de 20 mil pessoas no bairro Cais do Porto, popularmente conhecido como Serviluz. Como seu nome sugere, a região recebeu, até a década de 70, todos os navios mercantes que chegavam à cidade. Após esse período, com a valorização da zona costeira país afora e o conseqüente aumento de empreendimentos à beira-mar, aqueles que não conseguiam garantir um pedaço de terra no Mucuripe e Meireles, acabaram por aproximar suas residências do porto para satisfazer o prazer de morar perto da praia (OLIVEIRA, 2011). Nesse meio tempo, como era por lá que chegava e partia boa parte dos insumos, a indústria alimentícia, principalmente, se estabeleceu e lá permanece até hoje. Entretanto, a região não era inabitada antes e, assim como ocorreu na Praia de Iracema, os antigos moradores, em sua maioria pescadores, foram desapropriados de suas casas e remanejados para viver nos arredores do Farol do Mucuripe, sem quaisquer condições estruturais para isso, tais como saneamento básico, escolas, hospitais e outros equipamentos essenciais (O POVO, 2013). O resultado dessa falta de planejamento incide sobre a vida cotidiana atualmente: o índice de desenvolvimento humano do local é classificado como muito baixo, as taxas de violência, a quantidade de animais abandonados nas ruas e o meretrício compõem parte do cenário avistado pelas janelas do Grande Circular I, assim como as iniciativas sociais que visam uma mínima melhoria na qualidade de vida dos moradores, como a Escola De Gastronomia Social

⁸⁹ A Praia do Futuro coleciona casos de ambulantes e famílias que destes compraram sendo expulsos das barracas que tomam boa parte da orla da região, privatizando, assim, um espaço que deveria ser de uso comum e gratuito. Em algumas ocasiões, as barracas foram penalizadas judicialmente. Disponível em: <<https://www.google.com/search?q=ambulantes+expulsos+praia+do+futuro&oq=ambulantes+expulsos+praia+&aqs=chrome.1.69i57j33i16013.7980j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>>. Acesso em: 26 de mai. 2021.

Ivens Dias Branco⁹⁰.

Seguindo em frente, ao chegarmos nas avenidas Abolição e Historiador Raimundo Girão, o Grande Circular I (151) começa a passar pelos bairros de metro quadrado mais caro de Fortaleza, Mucuripe e Meireles, e se a Praia do Futuro é buscada pelas promessas de lazer e diversão, a região que corresponde aos arredores da Beira-Mar é cobiçada pela ideia de moradia e hospedagem das classes mais abastadas, locais ou visitantes. A alta concentração de prédios residenciais e hoteleiros luxuosos da cidade confirma o que diz Augé ao afirmar que os processos de urbanização tendem à extensão predatória de tecido urbano ao longo das costas litorâneas, principalmente em países ditos de terceiro mundo (AUGÉ, 2010), ainda que isso seja responsável pela destruição da natureza e acentue cada vez mais os contrastes sociais existentes. Ao seguirmos, parece que somos e viajamos em um transporte que não pertence ao cenário dali, com suas barraquinhas coloridas na areia, cachorros de raça correndo pelo calçadão e pessoas caminhando ou dirigindo seus modernos carros, alheias à nossa passagem acelerada e barulhenta na condução. Há poucos pontos de embarque e desembarque nessa região e quase sempre elas estão um tanto quanto escondidas, porém bem conservadas, como tudo aparenta ser por ali. Isso evidencia o público desejado naquela área, bem como explica o porquê da alta velocidade nos ônibus ao trafegarem na localidade. Mais à frente, está a Praia de Iracema (ou dos *Crush*), também elitizada, mas iniciando um processo lento de ocupação pelas classes populares graças aos transportes coletivos.

5.2.1 O papel dos transportes coletivos na ocupação da Praia dos Crush

As cidades do mundo globalizado, tal qual ocorre em Fortaleza, são construídas segundo uma lógica capital de urbanização que promove “a extensão do tecido urbano ao longo das costas litorâneas e dos rios, e o crescimento sem fim das megalópoles” (AUGÉ, 2010, p. 23). Esse modelo de organização das capitais permite a exteriorização dos elevados graus de desigualdade social presente nelas, pois as dividem em bairros privados, com seus luxuosos condomínios fechados e superprotegidos, com moderníssimos modelos de veículos particulares estacionados nas garagens, arborizados e com espaços destinados ao lazer de seus moradores, e bairros chamados “difíceis” com todas as deficiências sócio e estruturais já

⁹⁰ A Escola de Gastronomia Social é uma instituição de ensino público de gastronomia, com certificação em nível básico e técnico, mantida pelo Governo do Estado do Ceará, por meio da parceria entre a Secretaria da Cultura e o Instituto Dragão do Mar. Disponível em: <<http://gastronomiasocial.org.br/>>. Acesso em: 26 de mai. 2021.

mencionadas e tão próximas da realidade de uma maioria esmagadora dos habitantes das metrópoles. O urbanismo, atividade que idealiza a ordenação dos estabelecimentos humanos (LEFEBVRE, 1991) e que cada vez mais segue a uma lógica de exploração predatória da natureza, é uma importante ferramenta das elites econômicas e de um Estado subserviente a elas no estabelecimento e manutenção desse modelo de organização dos espaços, pois “seu ideal de circulação de bens, ideias, mensagens e seres humanos está submetido à realidade das relações de força que se exprimem no mundo” (AUGÉ, 2010, p. 41), ou seja, aos selecionados conforme suas condições socioeconômicas.

Para que seja possível essa divisão clara dos espaços nas cidades, uma importante estratégia utilizada é a de privatização do movimento, que busca restringir o deslocamento de grupos específicos para áreas controladas de consumo dirigido, como os *shoppings centers*, pois “a lógica econômica fala de mobilidade para definir um ideal técnico de produtividade (idem, 2010, p. 108). No entanto, não há deslocamento, ou mesmo cidade, se as possibilidades de movimentação são exclusivas de veículos particulares e em espaços previstos. É nesse contexto, portanto, que surgem os transportes coletivos como uma ferramenta de fuga dessa lógica, pois possuem a capacidade de promover a dispersão (CAIAFA, 2002), possibilitando aos seus usuários o contato com estranhos, a mistura que vem com o acesso aos lugares e a ocupação dos espaços públicos. Sem o acesso à rua, que “não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação, [...] não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada” (LEFEBVRE, 2008). Sem movimento pela cidade ela não existe, pois é o ir-e-vir que nos permite evitar os pensamentos normativos que, por sua vez, tendem a congelar as dinâmicas sociais (AGIER, 2015). Essa fuga é física, mas também, e sobretudo, simbólica, pois expande as possibilidades de circulação e ainda revela a capacidade de resistir à disciplina do Estado e do capitalismo enquanto conduz a população para longe de suas vizinhanças e realidades cotidianas marcadas pela escassez de condições mínimas de dignidade de vida.

Em se tratando dos transportes coletivos urbanos, mais especificamente dos ônibus de linhas que lotam a Praia dos *Crush* com centenas de jovens todos os domingos à tarde, é sabido que vêm de bairros localizados em áreas periféricas, com baixos ou muito baixos índices de desenvolvimento humano, afastadas da região onde desembarca a maioria de seus passageiros nessas ocasiões. Nas localidades nas quais residem é raro, ou inexistente, a disponibilidade de espaços de lazer e sociabilidade gratuitos destinados à juventude, que é o principal público da PI (pê-í) nos finais de semana. Muito frequentemente esses indivíduos só se veem representados nos programas policiais, que estão diariamente em suas vizinhanças

para mediatizar toda miséria humana que há nelas: falta de saneamento básico, ausência de infraestrutura, ascensão das facções criminosas, assassinatos, alagamentos, dentre outras mazelas. Para os que moram em locais com esse cotidiano, os ônibus funcionam como tábuas de salvação que lhes deixam escapar momentaneamente.

Para além da capacidade de dispersão, que permite aos cidadãos uma fuga de suas realidades cotidianas, os ônibus exercem ainda uma inegável potencialidade de quebrar a homogeneidade dos lugares, ao transportar pessoas de um espaço a outro, principalmente as de baixo poder aquisitivo, de modo a permitir que elas ocupem locais de lazer, consumo e sociabilidade que não foram planejados para elas, como os *shoppings centers* e praias. A modificação do cenário da Praia dos *Crush* é uma prova dessa habilidade. Das segundas às sextas-feiras, o local é quase inutilizado durante o dia e, à noite, seus poucos ocupantes são o retrato da classe média cearense: brancos, com roupas de academia, tênis esportivos, cachorros de raça puxados por coleiras, com eventuais paradinhas para tomar uma água de coco aqui e ali. Nos fins de semana, especialmente aos domingos, dia em que, geralmente, as classes pobres têm folgas de seus subempregos no comércio e nas “casas de família”, é que podemos observar a favela chegando na praia, com suas cores, odores e sons. Ou seja, o trânsito pela cidade, em oposição ao trancafiamento familiar que serve ao capital e suas demarcações pré-determinadas, proporciona misturas urbanas, dissolve cristalizações e promove novos arranjos sociais, ao heterogeneizar os espaços.

É claro que há limitações na capacidade dos transportes coletivos em modificar as relações sociais e das pessoas com os ambientes, afinal ele é uma ferramenta à disposição, mas a forma de sua utilização é completamente dependente das finalidades para os quais ele é utilizado. Além disso, o capital tem outras formas de coibir a chegada e/ou permanência dos sujeitos que considera inadequados para um espaço ou outro. Não à toa, os relatos e notícias de repressão policial contra os jovens que frequentam à Praia dos *Crush* são corriqueiros⁹¹ e fortemente apoiados pelos indivíduos que, por acreditarem ser usuários dignos daquele local, sentem que ele está sendo invadido por grupos que não deveriam ali estar. A resignação desse público em retornar ali todos os domingos, enfrentando conduções e a praia lotadas, nos revela três coisas muito importantes: a primeira é que eles têm uma mínima consciência sobre a força limitadora do Estado que, à serviço dos interesses econômicos, lhes permite a

⁹¹ Em agosto de 2020, devido à pandemia de Covid-19 e à recomendação de que sejam evitadas aglomerações, a Polícia Militar foi acionada para dispersar os jovens frequentadores da Praia dos *Crush*. No entanto, como é corriqueiro, a PM utilizou de força ostensiva, como balas de borracha e gás de pimenta, para a ação, muito diferente do que ocorre em outras praias da cidade, ditas nobres, onde esse tipo de comportamento da corporação não é uma realidade. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/08/09/tumulto-provoca-correria-na-origem-da-praia-de-iracema-em-fortaleza.ghtml>>. Acesso em 21 de mai. 2021.

permanência naquele local enquanto for conveniente, porque basta um desvio do comportamento esperado para que eles sejam enxotados sob tiros e *sprays* de pimenta. A segunda é que a PI (pê-i) acaba por funcionar como instrumento de contenção dos moradores da periferia, porque assegura, minimamente, que aquele é um lugar possível, evitando com que se aventurem em direção às partes mais nobres de Fortaleza. A terceira, e a mais saliente, é que demonstra a ausência de espaços de lazer nas partes mais distantes dos centros de poder, já que esses indivíduos se deslocam de tão longe por algumas horas de diversão.

5.2.2 A heterogeneização dos espaços, o direito à cidade e as resistências

Utilizada hoje como espaço de descanso, sociabilidade e, também, de disputas entre as classes abastadas e os marginalizados da capital, a orla marítima de Fortaleza foi, por bastante tempo, esquecida nos planos urbanísticos da cidade em se tratando de opção de lazer. O plano de desenvolvimento urbanístico criado pelo engenheiro da Província do Ceará, no final do século XIX, que receberia o nome de Plano Herbster em homenagem ao profissional, desconsiderava a cidade como sendo marítima e planejava o uso do mar apenas com fins portuários e de trabalho. Somente em 1962, com a construção da Avenida Beira-Mar, seguindo recomendações do Plano Diretor do urbanista Hélio Modesto, é que a cidade finalmente se voltaria para o seu litoral (LINHARES, 2013). A demora de reconhecimento desse espaço para fins recreativos deve-se, em partes, ao fato de que os primeiros usos dos espaços à beira-mar ocorrerem pelos menos favorecidos, como os escravos e libertos pobres que utilizavam as águas marinhas para pescar e se banhar. O crescimento era voltado para o sertão e as serras, e as zonas das praias eram o destino do escoamento de esgotos, moradia e trabalho das classes pobres, predominantemente pescadores (SOARES, 2020). Apenas com o início da cultura dos banhos de mar terapêuticos, advinda da Europa, é que esses espaços começarão a ser utilizados e disputados pela elite alencarina.

O direito ao lazer e a espaços públicos com este fim estão previstos na Constituição Federal⁹² como obrigação do Estado para com os seus cidadãos. Entretanto, nas periferias de Fortaleza, o poder público – e também o privado – permanece ausente e o que

⁹² O direito ao lazer é assegurado pela Constituição Federal do Brasil, no artigo 6º, que diz: “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (grifo meu). Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp>. Acesso em 12 de set. 2020.

resta a essas comunidades é a busca por alternativas de diversão e sociabilidade. Ou seja, o lazer não pressupõe apenas uma necessidade individual, mas é objeto de coletividade, do estar em grupo (SOARES, 2020). Nesse sentido, é compreensível a migração de centenas de jovens e adultos, que partem de suas vizinhanças em busca de assegurarem esse direito e de se integrarem, minimamente, com a metrópole na qual residem. A praia, por ser um espaço aberto, gratuito, destinado a todos os públicos, é a representação máxima de sua garantia de lazer, já que favorece trocas simbólicas entre os indivíduos e deles com o local, oferta eventos culturais e esportivos de graça e ainda está disponível, 24 horas por dia, 7 dias por semana para lhes receber, em oposição aos locais de consumo dirigido, como *shoppings*, casas de *shows*, estádios de futebol, clubes, dentro outros, que impõem a barreira do poder aquisitivo e, com suas catracas, barram suas entradas e eliminam qualquer possibilidade de permanência neles.

Paradoxalmente ao desejo de habitar e integrar os espaços urbanos, comum a todas as classes sociais, nota-se o desejo constante de estar em contato com a natureza. Não à toa as grandes metrópoles são erguidas às margens de águas, montanhas e florestas, ainda que isso signifique degradação completa de suas áreas e expulsão dos moradores antigos, para que adquiram características de modernidade. Assim, ao fazer da cidade um reduto concentracionista de mazelas socioambientais, barulho e fadiga, busca-se na natureza, ou naquilo que dela sobrevive, uma possibilidade de fuga, tornando-a o gueto dos lazeres, o lugar separado do gozo, a aposentadoria da criatividade e local reservado ao descanso (LEFEBVRE, 2008) Entretanto, seguindo a lógica capitalista de organização espacial, a natureza entra para o valor de troca e mercadoria, passa a ser comprada e vendida por aqueles que dispõem de condições financeiras para tal (LEFEBVRE, 1999). Dessa forma, mesmo o lazer primariamente gratuito, acessível e igualitário, torna-se palco de disputas de classes e ferramentas demarcadoras da desigualdade social que assola Fortaleza, tal como ocorre na Praia dos *Crush*, por exemplo, que de segunda à sábado conta com policiamento preventivo, que percorre a orla em defesa dos frequentadores, mas aos domingos transforma-se em força ofensiva, que utiliza de força e truculência para revistar as roupas e pertences dos jovens periféricos, bem como para expulsá-los quando tornam-se incômodos.

É assim, portanto, que as duas forças antagônicas e promotoras da cidade se chocam à serviço dos grupos aos quais representam: a urbanidade, atendendo aos interesses das elites econômicas, já não se limita mais à produção dos conteúdos e objetos dos lugares, pois agora tem a capacidade de produzir os próprios espaços sociais, de modo a permitir com que sejam vendidos e comprados, ocultando sob uma aparência positiva, humanista e

tecnológica, a sua estratégia de reorganização da cidade subordinada aos núcleos de informação e decisão, retirando do usuário a sua posição de habitante ou participante dali, para torna-lo um comprador, realizando a mais-valia (idem).

Em contrapartida, há o movimento das periferias ou “zonas de miséria” em direção a esses espaços sociais, e por não integrarem os grupos que são o público-alvo, não partilham de códigos comuns, não se portarem conforme uma cartilha pré-estabelecida de gestos e comportamentos, não participarem dos mesmos ciclos e, principalmente por não terem o mesmo nível de poder, suas chegadas e permanências ali funcionam como um movimento político, pois criam situações radicalmente novas e lutam pelo direito à cidade (AGIER, 2015), que não se trata do simples direito de visita, mas de uma vivência urbana, contínua, transformada e renovada (LEFEBVRE, 1999). Assim, o seu ir-e-vir, mais do que apenas confrontar, é realizador da cidade (CAIAFA, 2002; AGIER, 2015).

Somente grupos, classes ou frações de classes sociais são capazes de promover atos revolucionários capazes de solucionar problemas urbanos ocasionados pelas estratégias e ideologias capitalistas dominantes na sociedade atual. Os jovens ocupantes da Praia dos Crush, conscientes ou não dessa capacidade, colocam em questão as estruturas sociais, relacionais e cotidianas que se impõem de modo coator ou institucional. Essa força reativa depende da participação das classes operárias, pois elas são as únicas que podem pôr um fim à segregação dirigida essencialmente contra elas e contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pelos centros de decisão (LEFEBVRE, 2008). Esse grupo não tem forças, ou habilidade, para formar sozinho a sociedade urbana, mas isso é inconcebível sem ela. É preciso reconhecer, ainda, que o urbano, tal como se encontra no momento, conta com o apoio de poderes ostensivos para se manter e esse lado repressivo, “que provém do que nele se esconde, assim como da vontade de manter os dramas velados, as violências latentes, a morte e a cotidianidade” (LEFEBVRE, 1999), se incorpora nas concepções do espaço e retroalimenta essa transgressão do direito à cidade dos seres, individuais ou em suas coletividades, indesejados. A partir de agora, no entanto, sairemos da área de disputas em direção às moradias da maioria dos malquistos visitantes dominicais.

5.3 O lado Oeste de Fortaleza e os moradores-passageiros

Quando finalmente ultrapassamos as zonas disputadas de lazer e moradia nas áreas nobres à beira-mar, o Grande Circular I (151) nos leva por dentro de bairros com

sabidos baixos índices de desenvolvimento humano e altas taxas de violência, pobreza e carências várias, que se refletirão nas viagens que perfazem esse último trajeto. Logo após o Marina Park Hotel, as praias que seguem são vazias durante a semana e quase não há estruturas montadas na orla, com exceção de umas poucas barracas, para receber visitantes. O cheiro forte e ruim vindo das águas, que recebem os dejetos dos bairros que não têm saneamento básico próximos dali, também contribuem para um clima de tensão. Ao longo de muitos meses de pesquisa, ninguém embarcou ou desembarcou no calçadão da avenida Castelo Branco, que é onde fica a Praia da Leste-Oeste. Mais à frente alcançamos uma parte do bairro Jacarecanga e sobre esse contato há um detalhe interessante: ainda que o Anuário do Ceará o classifique como sendo de nível médio em IDH, a parte mais próxima do mar se apresenta com uma configuração extremamente humilde. Antes de tudo, isso nos fala a respeito da imprecisão dessas análises oficiais, pois elas são realizadas por médias e nem sempre representam o todo das condições de vida dos habitantes de uma determinada região. A Jacarecanga, por exemplo, no início da década de 1920, consolidou como um bairro nobre de Fortaleza, pois para lá migraram os ricos que não mais queriam morar no Centro da cidade e nem desejavam viver próximo ao mar, ainda terra de aglomeração dos sertanejos que fugiam da seca do sertão (ARARIPE, 2007). Como nem todos puderam ir para as regiões praianas que seriam muitíssimo valorizadas nos anos posteriores, até hoje seus descendentes são responsáveis por manterem altos os dados coletados, ainda que não representem a realidade atual da maioria dos que ali residem.

Uma das 10 maiores favelas do Brasil, em termos de população por km², com cerca de 18 mil habitantes espremidos em apenas 7 quilômetros de extensão⁹³, classificado com muito baixo índice de desenvolvimento humano e constantemente apresentado nos jornais locais como sendo um bairro difícil devido à presença de facções criminosas, além das carências de saneamento básico, segurança e até mesmo fornecimento de água canalizada, o bairro Pirambú é o próximo bairro pelo qual viajamos nessa última rota. Ele contém em si todas as características que definem uma favela tradicional, segundo Davis, tais como “excesso de população, habitações pobres ou informais, acesso inadequado a água potável e esgoto sanitário e insegurança da posse da terra” (DAVIS, 2006, p. 198), influenciando significativamente sobre os modos com os quais lidamos com ele, ainda que somente de

⁹³ O bairro Pirambú é a maior favela do estado do Ceará e a sétima maior do Brasil em termos populacionais. Disponível em: <

passagem. Além da sensação de insegurança pelo que se ouve falar da localidade, houve um determinado dia, quando alcançamos o famigerado “Pirulito” (mistura dos nomes dos bairros Pirambu e Carlito, atribuída à fronteira entre os dois), enquanto estávamos parados no sinal vermelho, um grupo de rapazes, aparentemente, sob efeito de alguma substância psicotrópica, rodearam a condução, se penduraram para olhar pelas janelas, como se algo ou a alguém procurassem. Isso foi suficiente para promover um silêncio tenso em todos os passageiros presentes, em seguida substituído por falas que demonstravam alívio, mas também medo e indignação.

Aliás, medo, tensão e indignação silenciosa são os passageiros mais cotidianos nas viagens entre os terminais Papicu e Antônio Bezerra e isso pode ser notado pelas reações a cada novidade do caminho, tanto quanto pelas conversas que escuto em cada uma delas. Quando estou nessa rota passando pelo bairro Cais do Porto, por volta de 11 horas, sempre encontro com estudantes de uma escola da região que embarcam no Grande Circular I (151) após as aulas, eles observam um tempo antes de tirarem os celulares de dentro das roupas e, a cada novo embarque, escondem novamente os aparelhos dentro das roupas para retirarem apenas caso o novo companheiro de viagem passe sensação de segurança. Já no final da tarde, quando as conduções que fazem a linha estão lotadas de trabalhadores saindo de fábricas e empresas, a temática vem à tona em forma de conversas. Algumas vezes, por exemplo, encontrei um grupo de mulheres acompanhadas de um rapaz alto e forte, e os diálogos que se seguiam eram sempre sobre como elas só estavam embarcando naquele ônibus porque ele as estava acompanhando, porque mesmo sendo o mais rápido, era muito perigoso. Isso ajuda na compreensão do porquê ele ser tão vazio em horários que não são de pico, viajando com grupos de menos de 15 pessoas por vez, o que aumenta ainda mais a sensação de insegurança. Aliado ao fato de no terminal partirem outras linhas que têm o mesmo destino final e chegam nele em menor tempo, além de passarem por regiões menos estigmatizadas, tudo leva a crer que esse trajeto, nesse ônibus, só é feito por quem realmente precisa estar nele. Caso de um grande amigo que por morar no Carlito Pamplona, foi assaltado duas vezes em um mês, ao viajar no Grande Circular I (151) à noite. Motivo que me fez evitar a rota nesse horário durante toda a pesquisa.

Retornando ao ponto onde paramos em nosso trajeto, alcançamos, em seguida, o bairro Cristo Redentor, que possui uma das histórias de fundação mais emblemáticas de todos pelos quais passamos. Tudo começou no início do século XX, quando as localidades que hoje correspondem ao Carlito Pamplona, Cristo Redentor, Barra do Ceará e Pirambú eram unificados e denominados como Grande Pirambú, tendo como principais moradores os

refugiados das secas sertanejas, que logo viraram operários de fábricas e tinham uma qualidade de vida precária ao extremo. Como se não bastasse o escasso assistencialismo do poder público na região, no início da década de 60, os herdeiros dos senhores Antonio Joaquim de Carvalho e Braga Torres se declararam proprietários das terras do Pirambú e passaram a ameaçar desapropriar os habitantes da região (OLIVEIRA, 2013). Por isso, os líderes comunitários, junto ao Partido Comunista Brasileiro (PCB) e à Igreja Católica local que estava sob o comando do padre Hélio Campos, se reuniram com mais de 30 mil pessoas para protestar contra os despejos, num evento que ficou conhecido como Marcha de 1962.

Contudo, apesar de terem alcançado seu intento com o ato, com o golpe militar de 64 e o temor ao fantasma da ameaça comunista, os líderes comunitários foram presos ou exilados, o padre foi enviado ao Maranhão e o Grande Pirambú foi dividido em várias partes na tentativa de desarticular resistências. Uma das partes corresponde ao que é hoje o bairro Cristo Redentor, um dos bairros mais pobres da capital.

Com mais de 72 mil habitantes em apenas 3,86km², a Barra do Ceará é o próximo bairro no qual viajaremos por alguns minutos. O mais antigo bairro da capital é o detentor de pontos históricos que tratam da “fundação” do estado, como o Rio Ceará, que banha o Morro de Santiago, considerado o Marco Zero cearense, em 1604⁹⁴. Porém, nem mesmo os mais de 400 anos de existência fizeram com que a região fosse valorizada pelo poder público e privado, e hoje é mais um enfrentando a realidade das áreas periféricas. Numa tentativa de reduzir os danos causados pela ausência de espaços de lazer e cultura, bem como do avanço da criminalidade, é que foi implantado na região, pela Prefeitura de Fortaleza, em 2009, o Cuca (Centro Urbano de Cultura, Arte, Ciência e Esporte) Che Guevara, que atende jovens de 15 a 29 anos, “oferecendo cursos, práticas esportivas, difusão cultural, formações e produções na área de comunicação e atividades que fortalecem o protagonismo juvenil e realizam a promoção e garantia de direitos humanos” (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2021). Ainda assim, sem muitas perspectivas de um futuro melhor, com empregos dignos, por exemplo, muitas jovens com crianças de colo sentam ao nosso lado no Grande Circular I (151) e, discretamente, falando em voz baixa, nos oferecem bombons e outras guloseimas para

⁹⁴ Segundo o historiador Aduino Leitão, até 1603, o Ceará ainda não havia sido explorado pelos colonizadores. Com a construção do Forte São Sebastião, em 1604, no Rio Ceará, na altura do atual bairro Barra do Ceará, é que se estabeleceu o marco zero do estado. Disponível em: <

garantir alguns trocados, para logo em seguida descer da condução no referido bairro.



Figura 27. Barcos de pesca ancorados no Rio Ceará. Foto: acervo pessoal.

Aliás, as vendas ambulantes nesta última rota são quase inexistentes, tal qual ocorre na intercessão entre os terminais Antônio Bezerra e Siqueira, por semelhantes motivos. Muito discrepante das viagens anteriores com vendedores tentando falar mais alto que os outros ou oferecendo maquininha de cartão de crédito como opção de pagamento. Quando não são essas vendedoras discretas, que sentam ao nosso lado, falam baixinho e descem do ônibus logo em seguida, quase sempre com uma criança no colo, são os do tipo que contam seus testemunhos de vida, que incluem uma vida pregressa de envolvimento com violências mais diversas e a melhoria de vida graças a alguma religião cristã. Os demais passageiros, por sua vez, são bem diferentes a depender do horário: pela manhã, é lotado de estudantes e trabalhadores uniformizados, que passam pouco tempo na condução.

No início da tarde, o que mais se vê são pessoas saindo das praias mais acessíveis, com trajes de banho, em direção à suas casas. Geralmente são mulheres com várias crianças, que entram fazendo barulho, se espremendo por baixo da catraca para não pagar passagem e comendo guloseimas. Essas também não se demoram muito ali e, sempre que aparecem, atraem olhares reprovadores dos demais para si. No início da tarde, o ônibus fica quase vazio, com exceção dos empregados dos estabelecimentos das áreas nobres, que moram nas partes periféricas próximas e vão almoçar em casa. Há dois rapazes que trabalham na farmácia Pague Menos da avenida Abolição que sempre tomam a condução nesse período e tiram as

camisas da empresa lá dentro. Ao final da tarde, até à noite, o veículo superlota com todos esses e mais outras dezenas que tentam chegar aos seus destinos em segurança. O que nem sempre conseguem.

Se esses destinos forem direcionados ao bairro Vila Velha, o penúltimo antes de desembarcarmos, finalmente, não há muita esperança de paz e segurança, já que, desde 2020, a localidade vem sofrendo ostensivos ataques de facções criminosas, que obrigam os moradores a abandonarem suas casas com tudo dentro sob ameaça de execução. Por conta disso, há ruas fantasmas inteiras, que só podem ser acessadas pelos autorizados ou pela Polícia Militar⁹⁵. A violência, que nunca fica restrita a um só espaço, se evidencia em forma de medo nas viagens do Grande Circular I (151) e, na tentativa de evitar novos assaltos, os motoristas ignoram veementemente os sinais dados para embarque ao lado de fora. O ônibus só para se alguém quiser descer e, de vez em quando, mesmo esses pedidos são rejeitados “sem querer”.

No Jardim Guanabara, bairro vizinho e último antes do fim da viagem, com seus mais de 20 mil habitantes, segundo dados da Prefeitura, não há um só equipamento público de esporte, lazer e cultura registrado nas plataformas oficiais⁹⁶ e o que mais se registra são imóveis comerciais, sendo um comércio para cada seis residências, além possuir três fábricas, tudo em pouco mais de 3,5km de extensão. Isso confere à localidade, ou pelo menos à parte que acessamos, uma aparência de bairro de trabalho, pouco afetivo, local de passagem. Claro que isso pode ser uma sensação de quem está sempre em vias de chegar no terminal Antônio Bezerra e, dali, encerrar mais um dia de pesquisa, mas passar frente a uma grande cooperativa de costura no caminho e avistar dezenas de trabalhadores nos pontos de ônibus fomenta ainda mais essa visão. Ali eles aguardam pelas conduções que lhe levarão para o fim de um turno e pode ser que nossos destinos finais se cruzem, afinal. Entretanto, como nem sempre os fins significam conclusões, nosso ponto de chegada hoje nada mais é do que o de saída amanhã. E, assim, mais uma vez, tudo recomeçará.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade é, antes de tudo, um organismo pulsante, vivo, rico em vivências e, como

⁹⁵ Em junho de 2020, um policial da Polícia Militar denunciou, por meio de vídeo, o abandono de várias casas em ruas inteiras devido ao aumento dos conflitos armados e tráfico de drogas no bairro Vila Velha. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/06/18/disputa-de-faccoes-cria-rua-fantasma-no-bairro-vila-velha-em-fortaleza.ghtml>>. Acesso em: 26 de mai. 2021.

⁹⁶ Segundo dados oficiais da Prefeitura de Fortaleza disponibilizados no portal Fortaleza em Mapas: Disponível em: <<https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/fortaleza-em-bairros/>>. Acesso em: 26 de mai. 2021.

tal, não deixa reduzir a um pano de fundo, nem à uma única análise, pois, assim como o Grande Circular I (151), está em constante movimento e o que parece ser para uns o ponto de partida, com certeza é onde chegam tantos outros. Não haveria dissertações suficientes que dessem conta de toda a gama comunicacional, de sociabilidade e de desigualdades de Fortaleza, por isso não é intenção trazer nesta sessão uma conclusão definitiva sobre ela, porque a cidade que se analisa em trânsito tende a permanecer transitando, transmutando. Ademais, experienciar lugares é uma jornada inteiramente pessoal, pois as vivências são particulares – e também mutáveis, logo há efemeridade, também, naquilo que guia os olhares de cada observador. Assim, se há quase três milhões de habitantes na localidade, certamente não será menor a quantidade de Fortalezas possíveis de serem analisadas. Entretanto, a fim de encerramento de um ciclo de observações e indagações, retornemos ao questionamento que foi nosso ponto de embarque para, assim, tecermos algumas breves considerações sobre a capital cearense. Afinal, a partir das realidades observadas nas viagens do ônibus Grande Circular I (151), de quais modos a cidade de Fortaleza se apresenta nesse trajeto?

Compreender o porquê do trajeto, portanto, fez-se necessário e somente um retorno aos primórdios da relação entre os ônibus e Fortaleza foi capaz de elucidar as ligações que ultrapassam uma mera prestação de serviços para os que não têm meios de transporte particulares e estão intimamente ligadas às relações de poder que ainda hoje se manifestam no espaço urbano. Se outrora os transportes públicos foram utilizados como ferramentas de transformação e modernização de espaços citadinos, seguindo os desejos de grupos privilegiados, ou mesmo para barganha de votos, ou ainda para dominação de lugares, ainda hoje possuem um importante papel de demarcador socioeconômico e suas rotas seguem obedientemente ao mapa desenhado pelos interesses do capital, que decide quem, quando, como e, principalmente, onde os fortalezenses que deles dependem podem transitar pela capital. Logo, vê-se que mais do que levar e trazer os indivíduos, os ônibus podem, também, ser paralisadores dos movimentos que, no fim das contas, são capazes de mudar realidades. Já no presente, as viagens que se apresentam silenciosas comunicam e denunciam, em linguagem com ultrapassa a verbalização, o cotidiano de silenciamento ao qual são submetidos os habitantes das periferias e nos convidam a compreendê-las com algo a mais do que a simples audição. Aliás, se há uma força característica dessa pesquisa é exatamente no que diz respeito à comunicação que ultrapassa a verbalização, pois a cidade comunica por vários meios e formatos, desde que saibamos identificar suas mensagens.

Seguindo em frente, nos deparamos com dicotomias dos processos de urbanização que, sem surpresa alguma, trabalham em prol das manutenções: de um lado, uma cidade

relegada à própria sorte, na qual a modernidade alcançada diz respeito apenas às formas de conduzi-la aos postos de trabalho ou aos espaços de consumo dirigido, onde precisam pagar pelo lazer e descanso que lhes deviam ser garantidos como direitos básicos; de um outro, excessos de tudo que falta ao vizinho: educação, lazer, cultura, segurança, esportes, espaços de sociabilidade, tudo ao alcance das mãos e dos bolsos de quem pode financiá-las. Entretanto, como todas as criações e reformas do mundo globalizado, obedecendo à uma lógica de padronização que converte os lugares em cópias uns dos outros em várias partes do mundo. O que diferenciara Fortaleza de outras tantas capitais será o fato de esse caminho desembocar em praias na rota seguinte, de onde partem conflitos entre pobres e privilegiados desde a fundação do Ceará e onde se criou uma divergência entre litorais Leste e Oeste, sendo o segundo abandonado pelos poderes públicos e interesses privados e forçando seu habitantes a conviver com insalubridade e insegurança, ao passo em que o primeiro se estabeleceu como um dos principais cartões-postais de Fortaleza, às custas das expulsões de indivíduos indesejados, ontem e hoje.

Todos esses aspectos físicos, tão chamativos pelas janelas das conduções, contudo, não conseguem ficar como mero cenário das viagens do Grande Circular I (151) e afetam diretamente na vida dos passageiros-habitantes de várias partes dessa cidade tão diversa, que grita suas desigualdades por onde quer que transitamos por ela. Assim, os homens, mulheres e crianças que embarcam comigo naquela condução, trazem consigo, em suas falas, gestos, roupas, olhares, comportamentos, enfim, algumas partes da cidade das quais pertencem e para as quais se dirigem, na tentativa de se camuflarem e chegarem intactos aos seus destinos finais, ou de se afirmarem como pertencentes desse ou daquele grupo, ou como forma de reação às realidades vivenciadas em nosso roteiro. Silêncio, bolsas agarradas, celulares escondidos nos espaços periféricos contra a ampla movimentação e estímulos oferecidos – a uns poucos – nas áreas nobres da cidade e, com isso, aparelhos eletrônicos saem das bolsas já não tão escondidas assim. Esse *modus operandi*, de tanto observado, passa a ser repetido também por mim, que no auge dos meus preconceitos me visualizo com medo da pobreza e da escassez destinadas à maioria da população, da qual faço parte, devido ao fomento do poder de uns poucos privilegiados.

Assim, o trajeto do Grande Circular I (151) se desenha em meio a essas disparidades componentes da tão excludente Fortaleza, que desde os primórdios de sua ocupação o fez mediante processos violentos de opressão dos mais pobres em benefício de classes que, tão logo se vejam donas de um determinado espaço, transformam-no completamente, sem medição de quaisquer consequências sociais e/ou ambientais e que

fatalmente culminam em resultados desastrosos. No entanto, seu poderio econômico lhes permite migrar para outras regiões da capital e recomeçarem o ciclo de expulsão dos nativos, povos e natureza, em prol de uma urbanização internacionalmente padronizada, que discrimina ainda mais as misérias que eles mesmo criaram. Como se vê, a cidade de Fortaleza, num simples, porém não curto, trajeto de ônibus consegue apresentar uma infinidade de fenômenos, cotidianos e mensagens, que têm entre si um único ponto de semelhança: as desigualdades sócio, econômicas e culturais, e por quaisquer vias que transitemos no Grande Circular I (151), tecer comparativos e análises torna-se inevitável. Pela imensidão de potencialidades possíveis via observação, portanto, é que se reconhece a necessidade de continuação e aprofundamento dessa pesquisa.

REFERÊNCIAS

- AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade: o antropólogo, a margem e o centro. **Mana**, [s. l.], v. 21, n. 3, p. 483-498, 2015.
- ALVES, E. R. de A; SOUZA, G da S; MARRA, R. Êxodo e sua contribuição à urbanização de 1950 a 2010. **Revista de Política Agrícola**, Brasília, ano 20, n. 2, p. 80-88, abr/maio/jun/2011.
- ANUÁRIO DO CEARÁ 2020-2021. **Índice de bairros Fortaleza**. Fortaleza: UFC, 2020. Disponível em: <https://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>. Acesso em: 30 nov. 2020.
- APROVADA lei que proíbe aparelho de som em ônibus de Fortaleza. **G1**. Fortaleza: ano 2014, 29 out. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/ceara/noticia/2014/10/aprovada-lei-que-proibe-aparelho-de-som-em-onibus-de-fortaleza.html>. Acesso em: 1º jul. 2021.
- ARARIPE, Fátima Maria Alencar. **Jacarecanga**: patrimônio e memória da cidade de Fortaleza. 2007. Tese (Doutorado em Educação) - Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.
- ARAÚJO, ANA; CARLEIAL, ADELITA. O processo de metropolização em Fortaleza: uma interpretação pela migração. **Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**, [s. l.], v. 94, n. 5, 2001.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 1994.
- AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL; UNESP, 2010.
- BELCHIOR, Marcela. **Sacolejar no ônibus**: deslizes da comunicação na performance em trânsito. 2010. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). São Paulo, 2010.
- BELMINO, Sílvia Helena. **Sinta na pele esta magia**: a propaganda turística do Ceará (1987-1994). Fortaleza: Imprensa Universitária, 2018.
- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. Trad. José Carlos Martins Barbosa; Hemerson Alves Baptista. 2. ed. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1994. (Obras escolhidas, 3).
- BIZERRIL, José. O vínculo etnográfico: intersubjetividade e coautoria na pesquisa qualitativa. **Universitas: Ciências da Saúde**, [s. l.], v. 2, n. 10, 2004.
- BLANCHOT, Maurice. A fala cotidiana. *In*: **A conversa infinita 2**: a experiência limite. São Paulo: Escuta, 2007, p. 235-246.
- CAIAFA, Janice. **Comunicação e expressão nas viagens de ônibus**. Contemporânea, [s. l.], v. 3, n. 1, p. 123-137, jan/jul. 2005.

CAIAFA, Janice. Conversações. **Contracampo (UFF)**, Niterói, v. 10/11, p. 169-184, 2004.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas**: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMPOS, Fernanda de Façanha e. **“A rua sabe quem é quem”**: a comunicação do graffiti por meio da trajetória da VTS CREW na periferia de Fortaleza. 2020. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Instituto de Cultura e Arte, Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, 2020.

CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica**: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

CASTRO, Bruno de. Ceará volta a viver onda de terror com ataques em 23 cidades. **El País**. Fortaleza, ano 2019, 27 set. 2019. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2019/09/27/politica/1569582895_086799.html. Acesso em: 10 dez. 2020.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2012.

DAVIS, Mike. **Planeta Favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

DISPUTA de facções cria 'rua fantasma' no Bairro Vila Velha, em Fortaleza. **G1**. Fortaleza: ano 20, 18 jun. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/06/18/disputa-de-faccoes-cria-rua-fantasma-no-bairro-vila-velha-em-fortaleza.ghtml>. Acesso em: 26 mai. 2021.

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DO CEARÁ, PIAUÍ E MARANHÃO. **De ônibus**. Cento e quarenta anos nas estradas e cidades do Ceará. Fortaleza: Cepimar, 2008.

FEITOSA, Angélica. Pirambu: a maior favela do Ceará e a 7ª maior do Brasil. **O POVO ONLINE**. Fortaleza: ano 11, 22 dez. 2011. Disponível em: <https://www2.opovo.com.br/app/opovo/fortaleza/2011/12/22/noticiasjornalfortaleza,2361789/pirambu-a-maior-favela-do-ceara-e-a-7-maior-do-brasil.shtml#:~:text=A%20s%C3%A9tima%20maior%20favela%20do%20Brasil%20est%C3%A1%20em%20Fortaleza..> Acesso em: 26 mai. 2021.

FORTALBUS. **20 anos do Terminal Parangaba**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <http://www.fortalbus.com/2013/08/20-anos-do-terminal-parangaba.html>. Acesso em: 30 outubro 2020.

FORTALBUS. **A história do transporte público de Fortaleza**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <http://www.fortalbus.com/2018/12/a-historia-do-transporte-publico-de.html>. Acesso em: 04 agosto 2020.

FORTALEZA EM MAPAS. **Jardim Guanabara**. Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/fortaleza-em-bairros/>. Acesso em: 26 maio 2021.

FORTALEZA EM MAPAS. **Parque São José**. Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://mapas.fortaleza.ce.gov.br/fortaleza-em-bairros/>. Acesso em: 01 julho 2021.

GOFFMAN, Erving. **A representação do eu na vida cotidiana**. Petrópolis: Vozes, 2013.

GOMES, Gizella. **Terminal de integração: transporte urbano e interurbano de Fortaleza**. 2004, Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Ceará, 2004.

INSTITUIÇÃO SOCIAL MANASSÉS. **Quem somos**. Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://www.instituicaomanasses.com.br/>. Acesso em: 01 julho 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População nos Censos Demográficos, segundo os municípios das capitais - 2000/2010**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>. Acesso em: 29 julho 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades e Estados**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ce/fortaleza.html>. Acesso em: 23 novembro 2020.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LEITÃO, Claudia. **História do comércio cearense**. Rio de Janeiro: SENAC, 2001.

LINHARES, Paulo. **Cidade de água e sal: por uma antropologia do litoral do Nordeste sem cana e sem açúcar**. Fortaleza: Armazém da Cultura, 2013.

MACIEL, Wellington Ricardo Nogueira. **Tempos e espaços da Praia do Futuro: use e classifique** de uma zona liminar. 2011. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em Sociologia, Fortaleza, 2011.

MAFFESOLI, Michel. **O conhecimento do cotidiano: para uma sociologia da compreensão**. Lisboa: Vega Universidade, 1987.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais [online]**, v.17, n.49, p.11-29, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade**. São Paulo: Hucitec, 1998.

MAIA, Geimison. Barra do Ceará: Bairro mais antigo de Fortaleza tem 409 anos de história. **O POVO ONLINE**. Fortaleza: ano 13, 02 maio 2013. Caderno O Povo nos Bairros. Disponível em: <https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/05/02/noticiasopovonosbairr>

os,3049107/bairro-mais-antigo-de-fortaleza-tem-409-anos-de-historia.shtml#:~:text=02%2F05%2F2013-,Barra%20do%20Cear%C3%A1%3A%20Bairro%20mais%20antigo%20de,tem%20409%20anos%20de%20hist%C3%B3ria&text=A%20foz%20do%20rio%20Cear%C3%A1,%C3%A9%20de%20uma%20beleza%20inigual%C3%A1vel.&text=O%20local%20escolhido%20para%20abrigar,25%20de%20julho%20de%20201604. Acesso em: 26 mai. 2021.

MAIA, Geimison. Cais do Porto: História do Titanzinho tem forte ligação com o mar. **O POVO ONLINE**. Fortaleza: ano 13, 26 set. 2013. Caderno O Povo nos bairros. Disponível em: <https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/09/26/noticiasopovonosbairros,3136282/cais-do-porto-historia-do-titanzinho-tem-forte-ligacao-com-o-mar.shtml>. Acesso em: 26 mai. 2021.

MAIA, Geimison. Mondubim: o bairro que nasceu da fama de possuir "bons ares". **O POVO ONLINE**. Fortaleza: ano 13, 27 jun. 2013. Caderno O Povo nos bairros. Disponível em: <https://www20.opovo.com.br/app/colunas/opovonosbairros/2013/06/27/noticiasopovonosbairros,3081608/mondubim-o-bairro-que-nasceu-da-fama-de-possuir-bons-ares.shtml>. Acesso em: 01 jul. 2021.

MELO, Emanoela Campelo de. Coroinha morto em Fortaleza teria sido confundido com membro de facção por traços na sobrançelha, símbolo de uma organização local. **G1**. Fortaleza: ano 20, 23 ago. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/08/23/coroinha-morto-em-fortaleza-teria-sido-confundido-com-membro-de-facao-por-tracos-na-sobrançelha-simbolo-de-uma-organizacao-local.ghtml>. Acesso em: 08 jan. 2021.

MELO, Tarcila Martins; ALBUQUERQUE, Emanuel Lindemberg Silva. Nova centralidade urbana: um olhar para a avenida Washington Soares, município de Fortaleza (CE). **Revista Geotemas**, Pau dos Ferros, v. 7, n. 2, p. 109-124, jul./dez. 2017.

MENEZES, Patrícia. **Quebra-quebra, lock out**: uma história possível dos ônibus. Fortaleza: Premiús, 2014.

MERCEDES-BENZ. **História dos Ônibus**. Fortaleza: Benfica, 2019. Disponível em: <https://www.mercedes-benz.com.br/institucional/historia/vans>. Acesso em: 20 julho 2019.

MOCELLIM, Alan. Lugares, Não-Lugares, Lugares Virtuais. **Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC**, Santa Catarina, v. 6, n. 3, jan/jul, 2009.

NASCIMENTO, Marta Maria do. **Fortaleza**: no verão é assim. E no inverno também. Não falta sacrifício. 2001. Monografia (Bacharelado em História), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2001.

OBSERVATÓRIO DO TERCEIRO SETOR. **Moradores de favelas brasileiras movimentam R\$ 119,8 bilhões anuais**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/moradores-de-favelas-brasileiras-movimentam-r-1198-bilhoes-anuais/#:~:text=O%20estudo%20ainda%20tra%C3%A7a%20um,possuem%20acesso%20regular%20%C3%A0%20internet>. Acesso em: 30 novembro 2020.

OLÍMPIO, Marise Magalhães. **A sétima cidade: trajetórias e experiências dos primeiros moradores do conjunto habitacional Prefeito José Walter**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História Social (PPGHS), Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, 2011.

OLIVEIRA, Flávia Pires Vieira de. **Centro de lazer Cais do Porto**. 2011. Monografia (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

OLIVEIRA, Raimundo Nonato Nogueira de. A Marcha sobre Fortaleza (1962). *In: XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA*, 27, 2013, Natal – RN. **Anais...**

PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. **A cidade dos clubes: modernidade e "glamour" na Fortaleza de 1950-1970**. 2003. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História, Fortaleza, 2003.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Ecopontos**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/urbanismo-meio-ambiente/servico/324>. Acesso em: 07 janeiro 2021.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **O que são as Areninhas?** Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://esportelazer.fortaleza.ce.gov.br/2016-05-19-20-27-40/o-que-s%C3%A3o-areninhas.html>. Acesso em: 01 julho 2021.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Ônibus e vans**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: <https://mobilidade.fortaleza.ce.gov.br/transporte/%C3%B4nibus-e-vans.html>. Acesso em: 26 outubro 2020.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Prefeito Roberto Cláudio entrega obras de urbanização no bairro Parque São José**. Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/prefeito-roberto-claudio-entrega-obras-de-urbanizacao-no-bairro-parque-sao-jose>. Acesso em: 01 julho 2021.

PREFEITURA DE FORTALEZA. **Rede Cuca**. Fortaleza: Benfica, 2021. Disponível em: <https://juventude.fortaleza.ce.gov.br/rede-cuca>. Acesso em: 26 maio 2021.

PRIORI, Mary Del. **História do cotidiano e da vida privada**. *In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo. Domínios da História: ensaios de teoria e de metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

ROUANET, Sérgio Paulo. É a cidade que habita os homens ou são eles que moram nela? **Revista USP**. Dossiê Walter Benjamin. São Paulo, n.15, p. 49-72, set/nov/1992.

SÁ, Teresa. Lugares e não-lugares em Marc Augé. **Tempo Social**, São Paulo, v. 26, n. 2, p. 209-229, nov. 2014.

SAIBA qual é a nova Regional do seu bairro e o que muda após a reestruturação em Fortaleza. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, ano 2021, 06 jan. 2021. Caderno Metro. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/saiba-qual-e-a-nova-regional-do-seu-bairro-e-o-que-muda-apos-a-reestruturacao-em-fortaleza-1.3029953>. Acesso em 08 jan. 2021.

SAMPAIO, Dorian. **Anuário do Ceará 1991/92**. Fortaleza: Anuário do Ceará Publicações, 1991.

SECUNDINO NETO, Manoel Paulino. **Light versus Ribeiro e Pedreira**: as disputas entre a empresa de bonde elétrico e a companhia de ônibus pelo uso das linhas urbanas de Fortaleza. 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História e Culturas, Fortaleza, 2012.

SENADO FEDERAL. **Art. 6º**. Fortaleza: Benfica, 2020. Disponível em: https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp. Acesso em: 12 setembro 2020.

SILVA, Ana Carla Pereira da. **"Que nossas vistas se voltem para os ônibus"**: a implantação dos auto-omnibus em Fortaleza (1926-1953). 2016. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História, Fortaleza, 2016.

SINDICATO diz que mais de mil cobradores foram demitidos com autoatendimento em ônibus; empresários negam. **O POVO ONLINE**. Fortaleza: ano 19, 24 jul. 2019. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2019/07/24/sindicato-diz-que-mais-de-mil-cobradores-foram-demitidos-com-autoatendimento-em-onibus--empresarios-negam.html>. Acesso em 17 jul. 2020.

SOARES, Clara da Silva. **A invenção da Praia dos Crush**: representações sobre sociabilidades juvenis numa praia em Fortaleza/CE. 2020. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2020.

SODRÉ, Muniz. **A ciência do comum**: notas para o método comunicacional. Petrópolis: Vozes, 2014.

TUAN, Yi-FU. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.

VALVERDE, Rodrigo Ramos Hospodar Felipe. Sobre espaço público e heterotopia. **Geosul**, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 7-26, jul./dez. 2009.

WINKIN, Yves. **A nova comunicação**: da teoria ao trabalho de campo. Campinas: Papirus, 1998.

XAVIER, Wesley Silva. et al. O imaginário dos mascates e caixeiros-viajantes de Minas Gerais na formação do lugar, do não lugar e do entrelugar. **Revista de Administração**, São Paulo, v. 47, n. 1, p. 38-50, jan/fev/mar, 2012.