



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARA
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS**

GABRIEL CORDEIRO DOS SANTOS

**JANELAS DO GRANDE CIRCULAR: OLHARES SOBRE A CIDADE DE
FORTALEZA ATRAVÉS DO TRANSPORTE COLETIVO**

FORTALEZA-CE

2025

GABRIEL CORDEIRO DOS SANTOS

JANELAS DO GRANDE CIRCULAR: ANÁLISE SOBRE A CIDADE DE FORTALEZA
ATRAVÉS DO TRANSPORTE COLETIVO

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Prof. Dra. Jania Perla Diógenes Aquino

Fortaleza
2025

GABRIEL CORDEIRO DOS SANTOS

JANELAS DO GRANDE CIRCULAR: ANÁLISE SOBRE A CIDADE DE FORTALEZA
ATRAVÉS DO TRANSPORTE COLETIVO

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Ciências Sociais do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Ciências Sociais.

Aprovado em 07/03/2025.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Jania Perla Diógenes de Aquino (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dra. Alba Maria Pinho de Carvalho
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Antonio George Lopes Paulino
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

A minha mãe Maria e orientadora Jania.

AGRADECIMENTOS

A minha mãe, Dona Maria, a quem dedico este trabalho, que sempre ficou do meu lado.

A Professora Dr Jania, que teve uma participação muito especial na minha jornada, me acolhendo e sendo minha orientadora.

A Professora Dr Simone Simões, que me apresentou a um mundo de descobertas e significados através da antropologia.

Aos Professores Doutores Alba e George, que me ensinaram e motivaram para seguir em frente e fizeram parte da minha banca.

Ao Seu Nílson, que cuida mas que das estruturas do departamento e sim dos alunos com sua gentileza e sabedoria.

Ao Professor Doutor Bosco Feitosa da Universidade Estadual do Ceara, que me apresentou os primeiros olhares sobre a cidade através das ciências sociais.

A minha amiga de graduação Cinara Falcão Brandão, que me motivou a ir além dos meus conhecimentos.

A todos do Hospital Mental de Messejana, em especial ao médico psiquiatra Dr Caio, que cuidou de mim.

A todos do CAPS Comunitário do Bom Jardim, em especial a Dr Natália, que me acolheu e a onde estou me tratando.

Aos colaboradores do transporte coletivo de Fortaleza, onde foram meus colegas de profissão e mostraram suas importâncias para a cidade.

RESUMO

O transporte coletivo é um emblemático campo para as invertidas das ciências sociais, Na cidade de Fortaleza, o transporte em massa da população, que é influenciado e tem uma magnitude expressa, se dar pelo ônibus. Como resultado das diversas linhas do transporte coletivo da cidade, intercalados pelas demandas que a população necessita, há um teor que beneficia vários paramentos da sociedade. Das zonas nobres aos bairros periféricos, a cidade esta interligada, que resulta em um fluxo continuo que influencia na circulação de bens, mercadorias e principalmente narrativas sobre a sociedade. No entanto, mesmo com tantas linhas do transporte coletivo que se interligam as diversas faces da metrópoles, na atualidade, as linhas que compõem o Grande Circular se destaca. Com um trajeto emblemático e ao mesmo tempo um itinerário considerado longos, o Grande Circular se destaca sobre as narrativas e contos urbanos, através dos imaginários psicológico e sociológico que passageiros deslumbra sobre seu roteiro. Mergulhando nas camadas sociais da cidade de Fortaleza, o Grande Circular apresenta campos de exploração para as ciências sociais.

Palavras-chave: transporte coletivo, narrativas urbanas, antropologia urbana, psicologia social.

ABSTRACT

Public transportation is an emblematic field for the inversions of social sciences. In the city of Fortaleza, mass transportation of the population, which is influenced and has an expressed magnitude, is carried out by buses. As a result of the city's various public transportation lines, interspersed with the demands that the population needs, there is a content that benefits various aspects of society. From the upscale areas to the peripheral neighborhoods, the city is interconnected, which results in a continuous flow that influences the circulation of goods, merchandise and mainly narratives about society. However, even with so many public transportation lines that interconnect the various faces of the metropolis, today, the lines that make up the Grande Circular stand out. With an emblematic route and at the same time a itinerary considered long, the Grande Circular stands out in urban narratives and tales, through the psychological and sociological imaginaries that passengers dazzle about its route. Diving into the social strata of the city of Fortaleza, the Grande Circular presents fields of exploration for the social sciences.

Keywords: public transport, urban narratives, urban anthropology, social psychology.

Sumário

INTRODUÇÃO.....	9
DO TRABALHO HÁ PESQUISA.....	12
CAPÍTULO I:.....	13
O GRANDE CIRCULAR.....	13
A CRIAÇÃO DO GRANDE CIRCULAR.....	14
MAPEAMENTO E ITINERÁRIO.....	15
CAPÍTULO II.....	21
VIAJANDO NO GRANDE CIRCULAR.....	21
O COTIDIANO DIURNO DE UMA METRÓPOLE.....	21
O CORUJÃO.....	42
CONCLUSÃO.....	47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49

INTRODUÇÃO

Nas metrópoles, variados fenômenos sociais têm lugar e podem ser observados de diversas perspectivas nas tramas da vida cotidiana. O espaço urbano é um campo de inúmeras possibilidades para as ciências sociais. Pesquisar e refletir sobre mobilidade urbana e desigualdade social numa metrópole como Fortaleza envolve considerável investida heurística. Trata-se de uma cidade que cujo dinâmica histórica, econômica e social pode se fazer sentir em uma pluralidade de espaços, cenários e contrastes sociais e imagéticos entre suas regiões. Os território urbanos da cidade, são divididos em regionais onde bairros com índices econômicos favorecidos se destacas nos seguimentos sociais da cidade. No desenvolvimento deste trabalho, que tem em Fortaleza seu *locus* empírico de análise, suas diversas faces e personagens inquietam o pesquisador. Como a maioria das zonas urbanas brasileiras, a capital do Ceará apresenta mundos e ambientes muito distintos entre si e que ao mesmo tempo se conectam e se interligam através do transporte coletivo. Por múltiplos e variados cenários de Fortaleza, as pessoas se encontram e desencontram a partir de contextos de interações os mais diversos, que marcam seu desenvolvimento histórico, social e econômico.

O transporte coletivo é um elemento primordial no desenvolvimento econômico e social de uma cidade. Entre os meios de locomoção disponíveis às populações urbanas no Brasil, o ônibus continua sendo o que mais influência e impacta as grandes cidades brasileiras. Com o transporte em massa de pessoas, o impacto positivo é visível em vários graus da sociedade. Desenvolvendo pesquisa em Fortaleza, pode-se ter uma noção deste impacto, visto que a relevância do sistema de ônibus coletivo no cotidiano desta metrópole e sobre seus moradores se faz notar diuturnamente. Como outras grandes cidades no país, Fortaleza apresenta uma rede integrada do transporte coletivo, que possibilita vasta mobilidade das pessoas no cotidiano urbano. Das regiões periféricas aos bairros “nobres” e ao circuito turístico, a cidade conta com um número expressivo de linhas de ônibus. Os diversos percursos e destinos dos ônibus se dividem entre linhas urbanas (que se

subdividem em Alimentadores e Circulares), linhas metropolitanas e intermunicipais. O sistema de transportes da cidade conta com uma rede de estrutura que são os “terminais” de integração do transporte coletivo, que visam ampliar a conexão e o fluxo da mobilidade urbana. Ao total são sete terminais de integração do transporte urbano, denominados “fechados”, são eles, Antônio Bezerra, Conjunto Ceara, Parangaba, Papicu, Lagoa, Messejana, Siqueira, onde o passageiro pode embarcar e desembarcar com apenas uma passagem. E há também quatro terminais, considerados “abertos” tais como José de Alencar, Praça Coração de Jesus, Washington Soares e José Walter, tais equipamentos também integram as linhas de ônibus, mas demandam o pagamento de outra passagem. A cidade também apresenta ruas e avenidas denominadas “finais de linhas.”

No âmbito do sistema de transporte coletivo de Fortaleza, o “Grande Circular” é uma linha de ônibus, que opera e transita por uma parte considerável da cidade de Fortaleza. Com um extenso trajeto, o roteiro que a linha trafega, apresenta suas peculiaridades. Percorrendo Fortaleza, o Grande Circular tem um enigmático roteiro no cotidiano urbano da cidade. Das zonas periféricas aos bairros nobres, as diversidades sociais são integradas e conectadas por seu itinerário. O acesso a diversas partes da metrópole, proporciona a interação de vários públicos.

O Grande Circular é uma linha de ônibus que trafega pelos extremos das zonas urbanas de Fortaleza. Dos bairros nobres aos bairros das zonas periféricas, dando uma volta pelo Grande Circular se tem uma base de como Fortaleza é desigual nos contextos sociais e econômicos. Ao mesmo tempo, ver como a cidade está em vários contextos de interação e uma sintonia de conexão entre as regiões. Possibilitando uma interligação de várias partes da cidade que resulta em trocas de bens, serviços e cultura. Assim influenciando no desenvolvimento e na dinâmica dos centros urbanos. Tendo como resultado o crescimento espacial e geográfico da cidade.

A conexão entre bairros nobres e periferias, através do Grande Circular, se mostra as particularidades e os contrastes da cidade. Segundo pesquisas realizadas nas capitais brasileiras, em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), Fortaleza está entre as capitais do país com maiores índices de desigualdade entre sua população. Uma parcela majoritária da população vive em situação considerável

de pobreza ou extrema pobreza, enquanto uma minoria, que são os mais ricos, são os que mais usufruem e se beneficiam dos serviços públicos, que se torna mais ativo nos bairros nobres, como cultura e lazer. Tal cenário de desigualdade é extrema nas regiões urbanas. Assim, a trama social da desigualdade no contexto urbano de Fortaleza se apresenta de vários modos no trajeto do Grande Circular.

A atenção e investidas culturais e econômicas das autoridades públicas aos bairros nobres, se dar pelo fato de tais regiões serem responsáveis por uma parcela significativa do Produto Interno Bruto (PIB) da cidade. Já nas zonas periféricas, se concentra os maiores índices de violência e precarização urbana da cidade. A exemplo se destacas territórios conhecidos, como a grande Barra do Ceara e o grande Bom Jardim. Com uma metrópole de fatos extremos de desigualdade como Fortaleza, existem vários fatores a serem explorados e estudados. Com vários temas decorrente da metrópole, esta pesquisa terá como foco os contrastes sociais e econômicos que podem ser observados ao trafegar pela linha do transporte urbano de Fortaleza, O Grande Circular. Tendo em vista que é uma linha de ônibus, com trajeto razoavelmente longo, que em seu caminho percorre vários bairros da cidade, contemplando diversos cenários sociais e econômicos. Considerando que uma “metrópole não dorme”, a análise do cenário urbano e social de Fortaleza, usando como base o itinerário de uma linha do transporte coletivo, abordará a diversidade da cidade que se apresenta em vários contextos, seja pela pluralidade dos passageiros, como as amplas imagens vistas através das janelas, a metrópole é um espaço fruto de variados personagens sociais.

O material empírico e reflexões ora apresentados resultam de observação participante, percorrendo a Fortaleza em ônibus coletivo, em viagens diurnas e noturnas. Embarcando no Grande Circular, o olhar para as questões sociais foi desenvolvido em vários eixos. Se na condição de passageiro ao transitar pela cidade, o ônibus é um simples meio de transporte, como pesquisador, o olhar facilmente atraído para as questões sociais que permeiam às zonas urbanas, suscitando diálogos com relevantes pesquisas nas áreas de Antropologia, Sociologia e Geografia.

DO TRABALHO HÁ PESQUISA

A escolha do tema para um pesquisador é fundamental, assim pode mostrar suas perspectivas sobre determinados fatos sociais que o mesmo observa e mostre interesses. A metodologia usada para compor este trabalho não foi apenas uma inserida no campo e sim um pesquisador que foi colaborador do tema pesquisado. Fui cobrador de ônibus, pude observar inúmeros fatos, que se transcreve formarias um imaginário de pesquisas para as ciências sociais. Como fui um colaborador, inserido em um campo que era meu local de trabalho, não pude inserir neste documento falas e acontecimentos, pois os enredos vistos podem suprir o imaginário de quem esta a ler. Uma vez que muitos dos colaboradores do transporte coletivo de Fortaleza me confiaram relatos e contos que os mesmos presenciavam em seus cotidianos como cobradores e motoristas. Dando destaque que este trabalho é de cunho importante pois mostra que esses colaboradores são mais que as pessoas o vem no dia a dia, são detentores de conhecimentos e tem um lado crítico sobre Fortaleza e seus contrastes sociais.

CAPÍTULO I:

O GRANDE CIRCULAR

Os olhares através do transporte coletivo é um emblema que inquieta o pesquisador, que esta diante dos cenários sociais.

A CRIAÇÃO DO GRANDE CIRCULAR

Nas metrópoles, nas últimas décadas, as políticas públicas têm investido na contínua integração dos meios de transporte para impulsionar a mobilidade urbana. Ruas e avenidas são projetadas em função de uma mobilidade capaz de funcionar como mecanismo de interação e conexão no âmbito das metrópoles. Os transportes e as redes viárias tendem a interagir com outros mecanismos de locomoção, tais como exemplificado, ônibus, trem, metro e bicicletas. Nas políticas de desenvolvimento urbano das cidades, os meios de locomoção tendem a ser mais que equipamentos de deslocamento, prevê uma política de conexão, influenciado no desenvolvimento econômico das zonas urbanas. Nos centros urbanos brasileiros é visível em vários graus da sociedade um fluxo que move o organismo urbano, a cidade.

Os planos de mobilidade urbano da cidade tendem a ter como objetivo fazer a integração das periferias aos bairros nobres, ou seja, interligar as regiões periféricas as zonas com maior fluxo de capital. Com o objetivo de alimentar regiões de alto valor financeiro e integrar toda uma rede viária da cidade, que na década de 1990, foi criada a linha de ônibus o Grande Circular. Com o objetivo do deslocamento mais fluido (rápido) de uma região a outra da metrópole, assim beneficiando diversos bairros da cidade, da periferia aos bairros nobres. “O crescimento das cidades influencia e é influenciado pelos meios de transporte disponíveis a sua população.” (MAGAGNIN, 2008). Tendo um impacto positivo desde sua criação, interligando pontos históricos, turísticos e comerciais, o Grande Circular trafega pelos extremos sociais e econômicos da metrópole. Na atualidade, com a nova política de divisão espacial do território e da geografia da cidade, criada em 2020, Fortaleza foi subdividida em 12 regiões administrativas. O espaço urbano da cidade fracionado, em cada uma das regiões, apresentam suas peculiaridades, com rotinas e modos de convívio específico de suas populações. “As cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes.” (MAGAGNIN, 2008) Neste cenário, o Grande Circular é uma linha que “*navega*” por vastos trechos de Fortaleza, abrangendo diferentes ‘regiões’, dinâmicas sociais e seus agentes.

Diferente das demais linhas do transporte urbano da metrópole, o Grande Circular tem como uma de suas características a operação no período de 24 horas, ou seja, percorre a cidade e influencia sua rotina tanto nos períodos diurna como no noturno, seu transitar se dar durante os dias, noites e madrugadas. Em contrapartida, embarca e desembarca uma diversidade de passageiros, independentemente de etnias, níveis sociais e econômicos. Nos horários diurnos, tem operado as seguintes linhas, 051 Grande Circular I, sentido ida (anti-horário) e 052 Grande Circular II, sentido volta (sentido horário). Em cada terminal, por onde a linha trafega, sendo eles respectivamente o do Antônio Bezerra, Messejana, Papicu e Siqueira. Por volta da 04:00 horas da manhã, começa a operar um ônibus em cada linha, 051 e 052, e em cada terminal supracitado, pela cidade. Durante o tráfego do transporte coletivo, o intervalo da saída de um veículo para outro é de 20 minutos.

As atividades do primeiro turno se encerram por volta das 00:00 hora da noite. O segundo turno, que na cidade é popularmente conhecido como “o corujão”, entra

em operação por meio das linhas 055 Corujão Grande Circular I e 056-Corujão Grande Circular II. Como a demanda de passageiros é menor entre 00:00 e 04:00, o número de veículos nas linhas 055 e 056, é reduzido em relação aos horários de maior circulação de passageiros. As linhas “Corujão” 55 e 56, que operam entre 00:30 e 04:30, oferecem juntas uma mobilidade por quase todos os bairros de Fortaleza durante as madrugadas, tendo, deste modo, relevância nas dinâmicas sociais das noites da metrópole.

MAPEAMENTO E ITINERÁRIO

Conforme mencionado, a cidade de Fortaleza apresenta mecanismo de interligação e um sistema de integração do transporte público. Na atualidade, com o aprimoramento da rede de operação do transporte coletivo, todas as regiões da cidade são beneficiadas. Os bairros estão cada vez mais conectados, propiciando o atual fluxo das linhas de transporte urbano da cidade. Tais resultados se devem às políticas de planejamento e gestão de mobilidade urbana, nas últimas décadas. Mais recentemente, a cidade de Fortaleza, como outras metrópoles brasileiras, tem passado por períodos de modernização da infraestrutura dos equipamentos de mobilidade. No atual cenário social e urbano, a capital apresenta outros meios de locomoção, tais como o metrô, o trem e o “bicicletar”, que constitui um sistema de compartilhamento de bicicletas. Conforme assinalado, o ônibus persiste como o meio de transporte mais utilizado pela população, em parte por ter a maior contemplar mais regiões e bairros das cidades em suas linhas e percursos. Por efetuar o transporte em massa de passageiros, o sistema de ônibus pode ser considerado como um agente urbano influenciador da dinâmica social, cultural e econômica da cidade.

Em razão de sua importância no transporte coletivo em Fortaleza, a frota de ônibus da capital está em processo de ampliação e modernização. Vários veículos com o mecanismo do ar-condicionado, estão sendo postos em circulação pelas empresas, angariando destaque e aprovação pela população que utiliza o transporte coletivo. O conforto da lotação contrasta com a precariedade das vias e da infraestrutura urbana em diversos bairros da cidade. É recorrente que a

desigualdade social entre as diversas regiões de bairros de Fortaleza seja refletida na distribuição e organização dos transportes. De acordo com Gomide “Os serviços públicos atendem melhor os mais pobres quando as comunidades estão no centro de sua prestação.” (GOMIDE, 2006), o que começa a se verificar em Fortaleza, já que os ônibus considerados “confortáveis” e com ar-condicionado estão realocados em linha que integram as regiões periféricas aos bairros nobres.

Em contrapartida, entre a população, principalmente a mais vulnerável socialmente, observa-se atitudes de medo e estranhamento sobre a modernização dos veículos. É recorrente que passageiros das linhas Grande Circular 01 e 02 demonstrem preocupação em relação às melhorias, temendo que venham ocasionar aumento da tarifa do transporte coletivo, uma vez que a manutenção dos veículos e o combustível tende a encarecer com a inflação, impactando diretamente no orçamento da população de menor renda da cidade, habitante de suas periferias. O custeio da passagem tende a ser uma barreira social e econômica para estas populações em situação de vulnerabilidade. Em contexto histórico dos mecanismos de mobilidade urbana de Fortaleza, a década de 1990 foi marcada por transformações expressivas na metrópole, nesse sentido a cidade conheceu os primeiros mecanismos de integração, com alto impacto sobre a mobilidade urbana, os terminais de integração de ônibus. A princípio, os terminais foram criados com o objetivo de integrar várias regiões da cidade através das linhas de ônibus. Deste a sua criação na década de 1990, até os dias atuais, os terminais desempenham um papel fundamental sobre as metrópoles. Devido a sua importância, os equipamentos têm uma influência geográfica, econômica, social e sanitárias da população. Serviços urbanos e equipamentos de educação, saúde e sanitários são impactados pelo itinerário das linhas do transporte coletivo, que apresentam em seus destinos, postos de saúde, hospitais e outros equipamentos da mesma natureza, seja pública ou particular.

No contexto dos terminais de integração, existem onze (11) equipamentos desta natureza, estão espalhados por várias regiões da cidade. Sendo sete (7) terminais denominados fechados (Antônio Bezerra, Conjunto Ceará, Lagoa, Messejana, Papicu, Parangaba, Siqueira) ou seja, permitem o embarque e desembarque com uma passagem e quatro (4) terminais abertos (Praça da Estação e Praça Coração de Jesus, ambos localizados no centro da cidade, e os terminais

do José Walter e Washington Soares) em contra partida dos outros equipamentos de mobilidade que integra várias linhas do transporte urbano, entretanto, estes o embarque é realizado com o pagamento de uma nova passagem. Na cidade também estão presentes ruas e outros espaços denominados finais de linhas (a exemplo, Rua 24 de Maio, localizada no centro da cidade).

O Grande Circular em seu itinerário, trafega por quatro (4) terminais denominados fechados, respectivamente o Antônio Bezerra, Messejana, Papicu e Siqueira. A localização e a geografia em torno dos equipamentos de mobilidade e integração urbana, mostra um relento da dinâmica social e econômica da cidade. O terminal do Papicu, situado no bairro de mesma nomenclatura, é uma região que concentra um elevado nível econômico, em relação aos demais espaços da cidade. O bairro Papicu tem fronteiras com outros bairros, economicamente relevantes na cidade de Fortaleza. Bairros como Varjota, Praia de Iracema, Aldeota, Meireles, Dionísio Torres, são exemplos de áreas com uma estrutura de elevado impacto econômico da capital.

O bairro Praia de Iracema, concentra a rede hoteleira e turística da cidade, já bairros como Aldeota e Meireles possui uma vasta dimensão de escritórios em diversas áreas, shoppings center que possuem lojas “exclusivamente” na região. O bairro Papicu, além do terminal em seu espaço, possui vários equipamentos de saúde tanto pública como particular, como o Hospital Geral de Fortaleza (HGF). Os bairros citados apresentam particularidades, são providos de avenidas que influênciam na mobilidade dos moradores e trabalhadores, ao mesmo tempo possibilita o acesso das áreas supracitadas aos diversos eixos culturais e esportivos da cidade. Os bairros dessa região, no cotidiano da população em geral, são destinos de locais de trabalho de pessoas das zonas periféricas.

Diferentes dos chamados “bairros nobres”, as outras regiões da cidade, envolvendo bairros de baixa renda e favelas, os cenários sociais são marcados por deficiências e escassez. Do *glamour* a precarização, as realidades de uma metrópole se apresentam distintas e opostas. Os terminais Antônio Bezerra e Siqueira estão em territórios de zonas periféricas, consideradas marginalizadas. De acordo com Kowarick, “Marginais seriam aqueles que se sentem excluídos,

independentemente de sua posição social e da dimensão dos entraves a que estão sujeitos.” (KOWARICK, 1985)

Em primeira análise, o terminal do Antônio Bezerra é o principal mecanismo de integração da “regional I”, tendo linhas que abrangem toda a região, bairros como Barra do Ceara, Pirambu, Vila Velha, Jardim Iracema e Jardim Guanabara, que em estudos da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social (SSPDS) apresentam altos índices de crimes (roubos, assaltos e outros) da cidade. Com o terminal do Siqueira, na regional IV, é enfatizado com altos índices de pobreza e exclusão social de Fortaleza. Ambos os terminais destacados, tem uma realidade oposta (dramática) dos demais citados. Em suas teses Kowarick (1985) afirma que o desenvolvimento gera desequilíbrios, tanto sociais como econômicos. Com a análise feita sobre as questões sociais de Fortaleza, usando como base o itinerário de uma linha do transporte coletivo, se tem as primeiras imagens de uma metrópole, onde os múltiplos cenários urbanos influenciam narrativas da população. Em uma viagem pelo Grande Circular, se tem várias perspectivas e visões da cidade. Do interior do veículo olhando pelas janelas, as passagens mudam e as questões e inquietações surge com o aprofundamento da pesquisa.

É notório observar que determinadas avenidas têm seus nomes oficiais cobertos pela linguagem popular. Entre os terminais do Siqueira e Messejana, a principal avenida que conecta os dois mecanismos de integração, tem uma nomenclatura expressa diferente dos registros oficiais. A Avenida Perimetral, como é conhecida por toda a cidade, em registros oficiais da capital é nomeada como Avenida Presidente Costa e Silva. O mesmo fenômeno de nomeação popular para via urbana ocorre na Avenida Presidente Castelo Branco, que é popularmente conhecida por Avenida Leste-Oeste. É evidente que tais nomeações sofreram um processo histórico de verbalização urbana regional. Não se tem um registro ou pesquisa sobre como ou quando ocorreu tais transformações no vocabulário popular das avenidas citadas.

O ambiente metropolitano apresenta incontáveis possibilidades de temáticas de pesquisa e objetos de investigação. Com um trajeto longo, que percorre por toda a cidade, o Grande Circular se apresenta como um agente influenciador da rotina social de Fortaleza. Durante o desenvolvimento da pesquisa, certa vez, em um

trecho da avenida Perimetral, que conecta os terminais do Siqueira e da Messejana, observou-se no interior do coletivo, comportamentos e olhares de passageiros é de desconfiança, àquela região é marcada por um alto índice de assaltos, e fomenta narrativas de medo e tensão sobre o Grande Circular. Desde sua implantação até a atualidade, a linha percorre bairros da periferia, e o “medo” de uma violência ocasional no interior do ônibus assombra, visivelmente, os passageiros. Em seus trinta anos de atividade, trafegando a cidade, a linha Grande Circular, independentemente do turno, está associada a narrativas de violência, tendo construído uma imagem associada a perigo e marginalização social.

Uma pesquisa que tem como ambiente uma metrópole e o transporte coletivo, envolve múltiplas possibilidades de resultados, seja os esperados ou os acontecimentos imprevistos, evidenciados pela pesquisa empírica. Neste sentido, os resultados obtidos é um recorte de olhares e inquietações específicas do pesquisador, uma vez que a realidade social é enquadrada transcrita é por sua perspectiva ou olhar sobre o objeto de investigação.

As prévias dos resultados obtidos sobre o Grande Circular e seu trajeto, estão sujeitas a alterações, uma vez que, com o aprofundamento teórico e empírico, os estudos sobre o transporte coletivo de Fortaleza apresentam outras inquietações, estranhezas do cotidiano. Neste sentido, uma linha de ônibus, que trafega por uma parte expressiva da cidade, que em registros oficiais está entre as capitais com maiores índices de desigualdade social e econômica do Brasil, os estudos demandam atenção e sensibilidade a tais particularidades.

O transporte coletivo é uma ferramenta de integração e mobilidade nas regiões urbanas. Como um fio condutor, o ônibus impulsiona a dinâmica social e econômica de uma determinada região. Neste sentido, o Grande Circular, é uma exemplificação de mecanismo de conexão urbanas. Bairros em torno do itinerário se beneficiam com os circuitos que a linha promove. Na análise do Grande Circular, uma conclusão a princípio imediata, é referente aos impactos positivos das interligações dos bairros da periferia. Deste a década de 1990, com a criação da linha e dos terminais de integração, a cidade de Fortaleza teve um dos primeiros meios de mobilidade em alta escala. Conectando pontos turísticos e comerciais, possibilitando o acesso de vários públicos há diversas partes da cidade. O Grande Circular, com o

processo histórico urbano, representa um valor simbólico na construção imaginária de Fortaleza, uma vez que com sua extensa rota, narrativas e contos são expressos, entre a população.

CAPÍTULO II

VIAJANDO NO GRANDE CIRCULAR

Conhecendo o cotidiano de Fortaleza, viajando pela cidade e suas faces

O COTIDIANO DIURNO DE UMA METRÓPOLE

Em direção à parada de ônibus ou do ponto de embarque e desembarque do transporte coletivo, na Avenida Presidente Costa e Silva, ou popularmente conhecida na cidade como Avenida Perimetral, a expectativa aumenta. Estou no entorno do Residencial Cidade Jardim I, na Avenida Perimetral com Avenida I, no Bairro Prefeito José Walter. Várias linhas de ônibus passam por mim, vejo pessoas entrando e saindo dos coletivos, embarque e desembarque na parada em que estou. Um grupo de pessoas estão no ponto de ônibus esperando o coletivo e percebo que as mesmas estão apreensivas, percebe-se receio e desconfiança de ficar no local à espera do transporte coletivo. Tal medo da dinâmica urbana da cidade se dar pelo fato do Residencial Cidade Jardim I, ser um território com atuação de facção criminal no tráfico de droga e na regulação social cotidiana do bairro. Há relatos de pessoas que sofrem com intimidações, censuras e proibições do crime impostas pelos criminosos, além de casos de famílias expulsas de suas residências por integrantes da facção. No local, tem sido imposta à população a lei do silêncio por meio de ameaças e avisos de que *“quem falar vai morrer.”* A opressão do crime organizado se desenvolve em vários eixos no espaço em que se localiza o conjunto habitacional. O residencial é assinalado por frases e símbolos do grupo que controla

a região, um modo de marcação do espaço, um território simbolizado significa uma intimidação dos prováveis rivais. O medo e suas motivações se fazem perceber até no momento de embarcar no transporte coletivo. Os grupos que estão no ponto de embarque do ônibus, comentam sobre um caso de um assalto que aconteceu na região. Na parada, estavam algumas mulheres e uma delas ao falar sobre o caso, pede que os homens não saiam de perto, para que elas se sintam mais seguras até o momento de embarcarem. Na mesma ocasião, outra mulher declara que ser mulher, possuindo objetos ou acessórios como uma bolsa, em determinados horários são alvos fáceis e vulneráveis a diversos crimes e ataques. As pessoas que estão no ponto de embarque comentam sobre as regras sociais, as leis, postas em vigor pelos traficantes no Residencial Cidade Jardim I, tais como ser “*proibido roubar na quebrada.*”. Ainda comentando sobre o assalto, alguns homens argumentam que o assaltante talvez não residisse na região e que seria complicada sua identificação: “*Se for gente da cidade jardim tenho é pena porque se eles, os meninos, descobrir vão fazer algumas coisas de ruim.*”

Passam alguns minutos e no horizonte aparece a linha a qual estávamos há espera, o Grande Circular. Faço um gesto, dou o sinal, o veículo pára em minha frente e rapidamente embarco. Uma parte do grupo que estava no ponto, embarca comigo. Subindo no veículo me deparo com o motorista, dou um *bom dia*, que é retribuído. Fico do lado do condutor, o ônibus segue o itinerário. Do pequeno gesto de desejar *um bom dia* ao motorista, fico sabendo que seu nome é Norberto, e que trabalha na linha do Grande Circular há quase um ano e meio. Ele disse que é raro que passageiros o cumprimentem com um *bom dia* e afirma que para a maioria ele é um simples motorista que conduz as pessoas aos seus destinos, não sendo visto como uma pessoa. Em uma breve conversa, pergunto para Norberto o que ele acha de trabalhar na linha do Grande Circular. Dirigindo e ele declara que é perigoso, assinala que ser motorista do transporte coletivo em geral é arriscado e quando se trata de uma linha abrangente como o Grande Circular, que passa por regiões “críticas da” cidade, não se pode dar *bobeira* em determinados trechos, segundo ele: “*trabalhar nesta linha é andar com o perigo.*” Norberto narra ainda algumas experiências difíceis como motorista de ônibus, relata ter sido assaltado e ameaçado. Em um desses episódios, segundo ele, teve o aparelho celular roubado e em outra situação, uma arma de fogo apontado em sua direção. Fico um pouco

espantado com sua narrativa e percebo que há pessoas ao redor, os demais passageiros, cujas expressões faciais estavam amedrontadas e desconfiadas com as narrativas de Norberto. Continuo fazendo perguntas ao motorista, questiono se a empresa oferece algum auxílio psicológico, ele responde que não, e que tem receio da empresa tomar conhecimento de algum caso de violência em suas viagens, segundo ele ter medo ou apresentar algum sintoma de distúrbios psicológicos, poderia prejudicar seu futuro na empresa. Segundo Norberto, se a empresa toma conhecimento que algum funcionário está com problema psicológico ou de saúde pode resvalar em complicações para o mesmo, que pode ser afastado de suas funções ou mesmo ser demitido. Norberto afirma ainda que tem muitos colegas que trabalham com medo e já presenciou *camaradas chorando*. Ele acrescenta que muitos colegas têm problemas de saúde, mas não vão atrás de tratamento com receio de uma possível uma demissão como consequência. “*Nós trabalhamos doentes, com medo e muitos de nós somos estressados.*” Continuo explorando as narrativas de Norberto, e ele descreve que houve um episódio em que um colega parou o ônibus, em uma avenida muito movimentada da cidade e saiu correndo e gritando. Em outro caso, durante um assalto, um motorista foi ameaçado com um facão no pescoço. Nos dois casos, a empresa decidiu mantê-los afastados por um longo período e que a última notícia que ele soube de um dos colegas, teria sido de demissão. Continuo do lado de Norberto, até uma mulher embarca no coletivo. Parece que se conhecem, pois um cumprimenta o outro. Sem ter qualquer receio, Norberto a chama de *meu amor*. A conversa entre os dois rende e as distrações parecem não atrapalhar o motorista. que continua conduzindo o veículo com desenvoltura.

Peço licença a Norberto, passo pela catraca e me sento numa cadeira perto da janela. Alguns minutos passa e do meu lado e se senta Nara, uma jovem que estava se deslocando até o seu local de trabalho. Nara parecia ser uma mulher amedrontada, desconfiada em relação a pessoas e situações, pergunto o que ela acha de andar no Grande Circular. Ela afirma ter um pouco de medo, porque a linha tem a fama de ser “perigosa”. Nara declara ainda que uma vez foi vítima de assédio sexual dentro do transporte coletivo e afirma que mulher em ônibus tem que andar feito *macho*. Vejo que ela fica com uma expressão de revolta com suas próprias narrativas e pergunto como foi esse episódio de assédio. Nara relata que em um

determinado dia, um homem aproveitou que o ônibus estava lotado, com todas as cadeiras ocupadas, com uma grande quantidade de pessoas em pé no corredor entre as duas fileiras de cadeiras, e passou por ela tocando em suas partes íntimas, principalmente em suas nádegas. Ele disse que ficou sem reação, paralisada, e que se sentiu culpada, porque estava usando roupas apertadas, que marcavam seu corpo. Em nossa conversa ela afirma que mulher em transporte público é um “*prato cheio*” para determinados homens. Nara disse que depois desse acontecimento prefere usar roupas mais largas, blusas sem decote, tentando se esquivar de novas violências no interior do coletivo. Ainda em seus relatos, Nara conta que não prestou queixa ou fez boletim de ocorrência, porque em muitos casos, os processos são encerrados sem que os assediadores sejam punidos.

Sentado ao lado de Nara, o ônibus segue seu itinerário e fico observando as paisagens que aparece no destino da linha. Fico bem impressionado com que vejo, as vistas pelas janelas são vastas, ao mesmo tempo me assusto com as mudanças bruscas na paisagem. Mesmo morando em Fortaleza desde que nasci, ainda assim me apavoro e me inquieto diante dos contrastes sociais que a cidade apresenta. Ao embarcar no coletivo, as primeiras vistas, ou “*de cara,*” percebo as primeiras imagens da metrópole, fábricas e condomínios tomam conta da paisagem. Mas ao longo do trajeto se percebe uma estrutura urbana precarizada. Casas e vielas são marcadas por pichações com frases e orientações das organizações criminosas para os que residem ou passam nos seus territórios de domínio. Imagens e símbolos que resultam no silêncio e no medo da população. A precariedade das construções ao longo da Avenida Perimetral reflete descaso e falta de investimento público em moradia e infraestrutura urbana. Nesta região, percebi que parte dos passageiros da linha “Grande Circular” ficou apreensivos, mesmo no interior do coletivo, o pânico e o receio de se tornar vítima da violência urbana se mostrava recorrente entre os passageiros. Continuando na Avenida Perimetral, em uma parada ainda no início da via, um grupo de cinco jovens embarca no ônibus e os passageiros ficaram apreensivos, era visível o pavor em algumas faces. Tratava-se de um grupo de jovens negros, da periferia de Fortaleza, que exemplificam toda uma construção de estigma e esterótipos sobre pessoas com este perfil, quase sempre tomada por vastos segmentos de moradores das grandes cidades como as “caras” ou os “culpados” da violência urbana. Naquela ocasião, os passageiros começam a

comentar sobre os jovens que acabavam de entrar no ônibus, estes ao passarem a catraca, procedimento corriqueiro de qualquer passageiro no transporte coletivo, enfrentaram olhares de discriminação e desconfiança. As palavras e atitudes direcionadas aos cinco jovens elucidam a construção de uma fachada social estereotipada, marcada por estigmas e marginalização social vivenciada por jovens negros, habitantes de periferias nas grandes cidades brasileiras. O assento onde eu estava ficava há mais de dois metros do grupo de jovens o que constitui uma localização privilegiada para visualizar a efetivação da violência simbólica dos passageiros contra jovens que apenas adentraram o ônibus, sem que estes tomassem qualquer atitude fora do convencional no espaço social de um transporte público, estavam sofrendo preconceitos pela etnia, faixa etária, classe social e local de moradia, ouvi expressões como: *“Tem cara de suspeito, esses bandos de marginais.”* Também diziam que eles pareciam perigosos e que poderia ser uma ameaça. *“Fiquem de olho naqueles moleques, estão querendo fazer alguma coisa.”* Fiquei pensando se no momento do meu embarque fui alvo dos mesmos julgamentos e valorações pejorativos que os passageiros do ônibus em questão estavam conferindo ao grupo de cinco jovens. O comportamento daquelas pessoas me causou estranheza, sobretudo os julgamentos emitidos e expressos em suas faces, todos ali pareciam habitar bairros periféricos e com alto índices de violências, que estavam julgando pessoas com condições sociais parecidas com as suas, e e que habitavam a mesma região periférica da cidade. Assim fui me inquietando e me surpreendendo com narrativas, personagens, construções simbólicas e modos de interação social que têm lugar no transporte público de fortaleza, nomeadamente a linha Grande Circular. .

A minha viagem continuou, e do interior do coletivo observei uma lagoa com escoamento de esgoto em sua direção. Viajando pelo itinerário do Grande Circular, se tem uma visão socioambiental da metrópole. Cooperativas de reciclagens se torna presente no roteiro da linha. Contudo, uma vista que me chamou atenção, foi de um morro, popularmente conhecido na cidade como o antigo lixão do Bairro Jangurussu. Desativado nos anos 2000, o lixão em que crianças disputavam restos de comida com urubus se tornou uma marca e símbolo daquela região no âmbito da Grande Fortaleza. Inativo há quase 20 anos, o lixão ainda é lembrado pela população que mora ao redor. Narrativas e histórias sobre o lixão é lembrada pelos

habitantes que moram entorno. Mesmo coberto por vegetação, a emblemática paisagem é sinônimo de curiosidade e discussões concernentes a políticas públicas de resíduos sólidos da cidade. Talvez muitos dos passageiros do interior do coletivo, não tenha conhecimento da montanha de vegetação que esta a vista já foi um monte de lixo ou tenha conhecimento sobre a história daquela região da cidade. O Bairro Jangurussu também é marcado pela violência, com elevados índices nas estatísticas criminais em diversos levantamentos sobre a violência em Fortaleza.

A bordo do Grande Circular, chego ao primeiro equipamento de integração por onde a linha trafega. O Terminal de Messejana é considerado um equipamento novo, reformado, é uma estrutura de conexão de várias linhas do transporte urbano de Fortaleza, que conecta a região da grande Messejana à cidade. Com sua reforma e ampliação, está bem diferente do terminal inaugurado pela primeira vez na década de 1990. Com terminal reformado e modernizado, algumas linhas foram criadas, para dar conta da demanda de passageiros, que dobrou nos últimos anos. Como embarquei no ônibus com direção ao Terminal de Messejana, às 08:00 da manhã, o motorista iria dar uma pausa em breve, porque estava no horário do seu lanche ou repouso, é um intervalo estabelecido para àquela linha. Na ocasião, o mais provável era que o veículo ficasse em torno de 40 minutos parado. Por este motivo, desci do transporte acompanhando outros passageiros, incluindo o grupo de jovens que foi alvo de violência simbólica. Fizemos o desembarque no Terminal de Messejana, fui me locomovendo pelo local em direção à fila do 051, o Grande Circular I, para dar continuação a pesquisa de campo. Andando pelo o equipamento de integração, no terminal, percebo o fluxo de pessoas, que é contínuo, principalmente em determinados horários. Observo o local, ambulantes estão por todo os lados, chamava a atenção a diversidade e o preço baixo das mercadorias que ofereciam, competindo com os quiosques do terminal. Trato de me aproximar de um vendedor ambulante, interessado em me inteirar sobre aspectos gerais e particularidades no cotidiano destes comerciantes do mercado informal, compro alguns produtos e no ato da compra consigo iniciar um conversa com Gustavo, o vendedor. Ele atua como ambulante no Terminal da Messejana há dois anos. Em sua narrativa, ele falou de sua rotina no terminal, e reclamou do modo como a maioria dos usuários do terminal o trata: “*Tem pessoas que passam por nos com uma cara.*” Segundo Gustavo, há uma rejeição ou preconceito que é nítido em parte das pessoas que trafegam

naquele espaço. Disse que sente julgado pelo olhares dos passageiros e que as vendas são “fracas” durante a semana, e que aumentar a quantidade de vendas ele “tem que ser malandro”. Assinalou a importância da *malemolência da malandragem*, o que corresponderia a ter uma “boa conversa” ou *lábria* diante dos prováveis clientes: “*A gente ganha o fregues pela a lábria, as conversas que temos, assim ganhamos o pão de cada dia.*” Alguns momentos depois de finalizada a conversa com Gustavo, vou em direção a um dos quiosques do terminal de Messejana e conheço Estefane, uma moça que me se mostrou bem prestativa e atenciosa, apesar de sua agilidade para atender vários clientes ao mesmo tempo. Fiz algumas perguntas e ela me respondeu rapidamente, enquanto atendia outras pessoas. Ela me descreveu o seu cotidiano no Terminal, contou que já passou por muitas situações desagradáveis e que ser uma mulher jovem naquele local exige um pouco de atitude e, em muitos casos, um comportamento mais agressivo. De acordo com ela: “*Para trabalhar aqui é desafiador, eles pensão que somos um objeto.*” A entrevistada assinala ainda que: “*Muitos dos homens que frequenta aqui, pensam que podem fazer tudo o que quer. Em muitos dos casos, tem que levar na brincadeira.*”

Após observar a rotina do local e conversar com algumas pessoas no terminal da Messejana, dirijo-me a fila para continuar o percurso na linha o “Grande Circular”.

Esperando o transporte, depois de uns vinte minutos chega outro ônibus, Desta vez, na fila do 051, Grande Circular I, no terminal, reflito sobre o impacto desse equipamento público, sua influência e relevância na região popularmente denominada *grande Messejana*, trata-se de uma infraestrutura muito utilizada pela população e fundamental para transitar a cidade, em sua rotina de trabalho e lazer. Uma fila muito numerosa espera o transporte, que já chegou lotado ao terminal. No momento da espera do coletivo, as pessoas na fila e em seu entorno comentavam sobre os perigos que, em determinados trechos da linha do Grande Circular se apresentam. Um dos passageiros, que reside em uma região entre o terminal do Siqueira e de Messejana, considerada uma dos mais “perigosos da cidade” assinala: “*A vagabundagem na perimetral é muita.*” Outras pessoas se apressam em dizer que no trecho da Avenida Leste-Oeste, entre os bairros Pirambu e Barra do Ceara, é outro ponto que também pode ser considerado “crítico”. “*Os meliantes estão é naquela região.*” Naquele momento, percebo que o medo e o preconceito

demonstrado em relação a determinados pontos da cidade e a habitantes com determinados perfis acaba por ser também direcionado à linha do Grande Circular, que se tornou estigmatizada na cidade e sendo temida por seus próprios usuários. De todo modo, trata-se de uma linha que suscita narrativas sobre o espaço urbano e mesmo tempo uma atitude de julgamento e visões estereotipadas sobre si mesmo e sobre os bairros e favelas onde residem, geralmente zonas periféricas.

Felizmente, consegui embarcar terminal no primeiro veículo que chegou ao terminal sem ter sido necessários esperar o próximo ônibus da linha, dessa vez fico em uma cadeira no corredor do coletivo, estou a bordo do 051, Grande Circular I. Estar na cadeira no corredor, é um pouco mais confortável em relação aos passageiros que ficam em pé. Eu me ofereço para levar a bolsa de uma moça e com ela inicio uma conversa. O nome dela é Natália, uma jovem que todas as manhãs embarca no Grande Circular, com destino ao seu local de trabalho. Em nosso curto diálogo, ela diz que naquele dia estava bom porque não tinha muitos homens no ônibus e relata que já sofreu assédio dentro do transporte coletivo. Pergunto se foi no Grande Circular, ela relata que foi em outra linha do transporte urbano de Fortaleza. *“Teve um dia em que um homem se aproveitou da lotação e passou se encostando em me.”* Embora o ônibus estivesse cheio ela disse: *“Hoje até que está bom, se pode ficar mais confortável em relação as demais pessoas.* Enquanto ela falava mais sobre suas experiências naquela linha, percebi a recorrência dos relatos e reclamações das passageiras sobre assédio sexual sofrido no interior do transporte coletivo. Geralmente lembrar desses eventos lhes traz sofrimento, sendo também marcante a impotência das mesmas, sem ter outros mecanismos de defesa, elas recorrem a estratégias como roupas folgadas e sem decote, algumas passageiras dizem quando não conseguem viajar sentadas, tratam de ficar perto dos motoristas dos ônibus na expectativa que a possibilidade de serem vistos e repreendidos praticando assédio possa inibir os homens abusadores. Também para Natália: *“Ficar perto do motorista ajuda a se proteger”.* Na ocasião, fiquei comovido com seus relatos e com sua vulnerabilidade dentro ônibus, ofereci minha cadeira para que ela pudesse se sentar, contando uma pequena mentira, disse que estava chegando ao meu destino e que meu ponto de desembarque estava próximo. Mesmo sendo um pesquisador que busca que valoriza posturas de distanciamento e

imparcialidade no trabalho e campo, algumas vezes me sentia comovido com as narrativas dos interlocutores que viabilizaram este trabalho.

Dando um destaque para esse tema, o assédio no transporte coletivo, infelizmente é uma realidade frequente no cotidiano de uma porcentagem significativa de mulheres na cidade de Fortaleza. *“Ser mulher, andando por Fortaleza é uma aventura todos os dias, principalmente de ônibus, não se sabe o que pode vir acontecer.”* Com o intuito de formalizar uma política de combate e prevenção ao assédio sexual no interior dos transportes coletivo, recentemente foi criada uma plataforma online onde as vítimas podem fazer suas denúncias e apresentar suas queixas. A plataforma NINA é uma ferramenta eletrônica que funciona dentro do aplicativo Meu Ônibus Fortaleza. Algumas interlocutoras se mostraram céticas em relação as possibilidades da NINA reduzir ou amenizar as ocorrências de assédio no interior dos ônibus em Fortaleza: *“Duvido que essa ação coloque mais medo nos homens.”* Com esse recurso contra o assédio sexual que tem lugar no transporte público, as vítimas podem registrar as ocorrências pelo aplicativo, cujas denúncias podem receber suporte das imagens das câmeras no interior dos veículos, o que possibilitaria a verificação do crime e a punição do assediador. *“Quem vai relatar um crime, no momento da ocorrência do fato, sabendo que algo pior pode vir acontecer?”* Em nossa prosa, Natália afirma que não acredita em punição para assediadores que atuam nos ônibus coletivos, ela já tinha conhecimento da plataforma NINA, mas não demonstrou confiança em relação a mudanças efetivas que este aplicativo possa propiciar. Ela ressalta que as câmeras dispostas no interior dos coletivos não capturam todos os ângulos no interior dos ônibus. Nos relatos de muitas mulheres com quem conversei, ainda falta uma política pública realmente efetiva para a prevenção do assédio sexual no transporte público de Fortaleza, no relato de uma delas: *“Os tarados aproveitam o ônibus lotado.”* Por outro lado, algumas passageiras afirmaram que recorrem intimidação dos assediadores para se protegerem: *“Em muitos dos casos, a tentativa de gritar é fundamental na proteção.”*

Fico intrigado com uma região do bairro Messejana, ou melhor dizendo, o popularmente conhecido na cidade, o *centro* de Messejana. Depois que cedi meu assento para Natália, desço mesmo do ônibus, alegando que tinha chegado ao meu destino. Talvez eu nunca mais a veja ou tenha contato com ela. Desembarquei no

“centro” de Messejana e exploro a região. Trata-se de um local de comércio efervescente com elevada circulação de pessoas e bens, na região se verifica um número expressivo de lojas de atacado, varejo, barracas de lanches e comércio ambulante, que faz de Messejana uma região com auto índice de circulação de capital. No bairro também se encontra a Paróquia de Nossa Senhora da Conceição, que se tornou um atrativo turístico e de devoção, foi fundada em 1873. Em Messejana, também se tem a presença de figuras da literatura cearense, como a casa do escritor José de Alencar e a estátua da Índia Iracema, personagem principal de um romance do autor, que se destaca na lagoa. Permaneci por volta de 40 minutos andando pela região, percebo que apenas percorrendo na região do Bairro de Messejana, daria para desenvolver várias pesquisas. Identifiquei um número expressivo de ambulantes, parei e conversei com alguns deles, no intuito de me envolver da dinâmica do comércio popular no bairro. Na ocasião, conheci Enrique, um jovem vendedor de rua que tem em seu ponto, segundo ele, como única forma de garantir seu sustento. Enrique é articulado, gosta de falar e usa muitas expressões coloquiais que demarcam a espontaneidade no seu modo de se expressar, a exemplo o *ei mano, tudo bem meu pratão*, como uma forma de atrativo em conquista os clientes. *“Todos os dias a gente tem que ser espertos para garantir o sustento.”* Ao lado de Enrique, na esquina, há outro ponto comercial, um comércio voltado para o ramo de bebidas, a exemplo o caldo de cana. Na ocasião, também conversei com o seu proprietário, João, que oferece seus produtos com eloquência e recorreu a alguns artifícios linguísticos para de convencer de comprar sua mercadoria. *“Ei chefia, vai um caldo hoje.”* Tanto Enrique como João apresentam um vocabulário urbano, com expressões e gestos que fazem parte do processo de desenvolvimento histórico da metrópole, o vocabulário de ambos me chamou a atenção. Continuei a circular, andando pelo Bairro de Messejana, fui para uma parada de ônibus, do lado do ponto de embarque tinha uma barraca de lanches, comprei uns bombons, e conversei com a vendedora, Selma, segundo ela, trabalha na região do bairro Messejana “há tempos”. Em nossa prosa, ela afirma que as vendas têm alcançado ótimos resultados. *“Graças a Deus que as vendas estão boas.”*, Selma fala com empolgação de seu cotidiano, atendendo dezenas de clientes durante o dia, destacando que da sua banquinha de ambulante goste de ver as pessoas embarcarem e desembarcarem nos ônibus que passam naquele ponto. *“Aqui vejo muitas pessoas de diferentes níveis, dá para perceber, uns mais*

educados.” Estava conversando com Selma quando vi um coletivo se aproximando, era o 050, o denominado *Siqueira/ Papicu/ Via Washington Soares*. Nos chamados “dias úteis” da semana, de segunda a sábado, entra em operação outras linhas intermediárias que dão suporte ao Grande Circular, devido ao número expressivo de passageiros. Domingo e feriados circulam apenas o Grande Circular. Entre estas linhas que operam no mesmo itinerário e se somam ao Grande Circular estão a *050, Siqueira/ Papicu/ Washington Soares, 053, Messejana/ Papicu/ Washington Soares, 084, Siqueira/ Messejana/ Perimetral, 082, Antônio Bezerra/ Messejana/ Perimetral, 092, Antônio Bezerra/ Papicu/ Praia de Iracema, 097, Antônio Bezerra/ Siqueira.*

Passando pela região da grande Messejana a bordo da linha do transporte público, a 050, um fato de violência urbana acontece dentro do coletivo em que estou. Um jovem sobe no ônibus, estatura mediana. Algumas pessoas o julgaram por sua aparência. *“Tem cara de marginal.”* Por ser uma pessoa negra. Ele embarca no coletivo como qualquer outro passageiro, mas em certo momento, ele pula a catraca e começa a gritar no interior do coletivo. Fazendo a sugestão que estava possuindo uma arma (especificamente uma arma de fogo) começa a deter os pertences dos passageiros, incluindo todo o meu material etnográfico sobre o Grande Circular, logo depois o rapaz desembarca e o ônibus segue seu trajeto. No interior do coletivo as pessoas ficaram espantadas e o motorista pergunta se todos os passageiros estão bem. Naquele momento os comentários racistas foram eloquentes > *“Tem que ser um neguinho roubando, esses vagabundos”* Um grupo de pessoas tenta acalmar uma passageira de mais idade, uma senhora que está sentada na dianteira do veículo, perto do motorista, infelizmente foi a primeira a ser abordada. Parte dos passageiros reclamaram ao motorista, o porquê de parar para o embarque de uma pessoa que apresenta “características de um marginal.” O motorista argumenta: *“Eu tenho que parar para todo mundo, não posso fazer julgamentos e distinção entre os passageiros. Se eu queimar a parada posso ser demitido.”* Durante as reações espantadas em decorrência do assalto no ônibus, um dos passageiros afirma que não vai ser o primeiro, nem o último ônibus a ser assaltado pelo rapaz. Fica nítido em suas falas, que o jovem é conhecido da região. Alguém reclama: *“Depois vem esse pessoal dos direitos humanos defender esses vagabundos, meliantes.”*

Depois desse episódio fica a indagação sobre as razões que o jovem rapaz negro, habitante das zonas periféricas, vem a cometer determinados delitos, penso que pode ser uma forma de ser reconhecido pela sociedade que o excluí, talvez seja uma busca de autoafirmação ante a sociedade. A exclusão social de determinados grupos sociais nas grandes cidades contribui para que os habitantes urbanos se mostrem mais e mais individualistas, a violência persiste como uma linguagem que determinados agentes e grupos marginalizados nas cidades recorrem para se afirmarem. Nos momentos seguintes ao assalto, ficou evidente a estigmatização social direcionada principalmente à cor da pele do assaltante, dentro do transporte coletivo, independente do ocorrido o jovem rapaz foi julgado pelos demais passageiros, menos por sua atitude em si, do que por sua aparência e condição social. Para muitos, o jovem rapaz é um “meliante”, está à margem da sociedade.

Chego na Avenida Washington Soares, que é a via principal, que liga a grande Messejana aos bairros das zonas litorâneas, o Terminal de Messejana ao Terminal do Papicu. À primeira vista, no início da avenida, fábricas se apresentam no cenário. Escolas também faz parte do circuito urbano ou itinerário do Grande Circular, como a Escola Estadual Liceu de Messejana e estruturas de saúde pública como o Hospital Gonzaguinha de Messejana e o Hospital de Saúde Mental. A Avenida Washington Soares também liga Fortaleza a outros municípios da região metropolitana e do interior. É uma via com intenso fluxo de carros e ônibus. A avenida se torna movimentada por conta dos inúmeros comércios, escolas e centros universitários. Por conta dessas estruturas, uma diversidade de pessoas embarca e desembarca do Grande Circular. Buscando conhecer melhor a Avenida Washington Soares e seu extenso trajeto, desenvolvo uma estratégia. Ao invés de ficar apenas dentro do coletivo, apreciando e observando as paisagens pela janela, decido fazer alguns desembarques ao longo da avenida, com o objetivo de observar mais detidamente os fenômenos urbanos que se desenvolvem na metrópole.

No primeiro momento acho a Avenida Washington Soares uma via calma, observo uma fábrica de bebidas, uma escola e dois hospitais, e um número expressivo de residências. Desembarco na primeira parada da avenida, caminho olhando o que tem ao meu redor. Percorrendo pela avenida, encontro um grupo de alunos, estudantes da Escola Liceu de Messejana, andavam um pouco apressados em sua caminhada em direção a escola. Trato de me aproximar deste grupo, vou até

eles e começo uma *prosa* com os alunos. Sigo andando com eles e lhes faço perguntas, principalmente, sobre como veem a avenida, o grupo assinala que é uma via movimentada e que a escola está em uma ótima localização. *“Aqui é bom de se estudar, tem vários ônibus, em direção a vários lugares da cidade.”* O grupo também afirma que é um pouco perigoso ficar na via em alguns momentos do dia e me alertam que eu posso ser uma vítima de algum crime urbano, como um provável assalto, pois o meu aparelho celular estava à mostra: *“Cuidado com esse celular, tem pessoas intencionadas.”* Analisando a Escola Liceu de Messejana, pode se considerar que a instituição é um polo educacional central da região. Tal perspectiva se desenvolve em torno do colégio porque o local é frequentado por um número expressivo de estudantes oriundos de outros bairros da cidade. Trata-se de uma instituição polo da região. *“É bom de se estudar no Liceu, tem pessoas de todos os bairros e o ensino é ótimo.”* Despedi-me do grupo de estudantes, andando em direção a uma nova parada, esperando o coletivo, dessa vez embarco na linha 053, o denominado, *Messejana/ Papicu/ Via Washington Soares*. Sento em um acento, dentro do coletivo e começo a conversar com um jovem rapaz, Fernando, estudante universitário que está a caminho dos seus compromissos estudantis. Em nossa conversa, Fernando disse possuir um automóvel, mas não tinha posse do mesmo naquele momento, porque o veículo estava na oficina. Ele se refere ao transporte público como algo pejorativo, em suas palavras “andar de ônibus é um momento de constrangimento.” *“Os ônibus da cidade são um verdadeiro chiqueiro, muitos são imundos.”* Afirma que os veículos dos coletivos são ultrapassados, em outras palavras os consideram *velhos* e não tem segurança em se mover pela cidade de ônibus. *“Se eu fosse depender do transporte público de Fortaleza estava ferrado.”* Em outro momento, Fernando relata que a segurança no transporte da cidade é de péssima qualidade. *“Para priorar, com tantos problemas ainda tem a questão da segurança, não se pode usar nem um celular.”* Disperso-me de Fernando, mas não demora muito e faço outra parada, continuo na avenida, agora perto de um shopping. Estou na Avenida Washington Soares com Avenida Oliveira Paiva e logo me deparo com outro contraste da cidade. Uma família de moradores de ruas está na porta do empreendimento comercial almejando uns trocados (dinheiro) para uma refeição. Aproximo-me dessa família, e conheço Jorge e Mika, um casal que tem como residência as ruas da cidade de Fortaleza. Em nosso diálogo, deparo-me com uma situação desconfortável, observo pessoas saindo do prédio com sacolas e

outras compras e, ao mesmo tempo, converso com um casal que não tem um lugar para morar e súplica por uma refeição. Nas falas de Jorge, ele e sua esposa são invisíveis aos olhos de muitas pessoas. *As pessoas veem a gente, mas finge que não ver.*” Afirma que seu meio de ganhar sustento é pedindo uns trocados e moedas, no semáforo. *“Tem dia que é bom, mas tem momentos que é ruim.”* Jorge ainda informa que são com frequência retirados do local a força pelos seguranças do local, do empreendimento financeiro. *“Pelo visto nós incomodamos as pessoas que andam por aqui”* A situação social desse casal de moradores de rua é uma realidade de muitas pessoas em Fortaleza. Segundo Jorge: *“As vezes, durante as madrugadas aparecem pessoas nos oferecendo comidas, a gente é muito grato a eles, mata a nossa fome.”* De longe observo outro prédio, com uma arquitetura que chama atenção, a tal construção arquitetônica observada se diferencia na cidade. Percebo mais contrastes da metrópole, naquela região “nobre”. Trato em me despedir do casal de moradores de rua, com inquietações sobre a realidade social e o cotidiano daquelas pessoas, marcado por precariedades. Habitar as ruas da cidade envolve contingências culturais, impactos e deslocamentos sobre percepção de si dos indivíduos que experimentam tal condição, e são tidos pela maior parte das pessoas como “à margem da sociedade”. É interessante observarmos que as sociedades urbanas produzem e excluem determinados personagens, não lhes restando outro papel que não o de marginalização. Trata-se de uma problemática que demanda políticas públicas urgentes, no sentido de garantir a estas pessoas o direito à moradia, alimentação e sobrevivência no cenário hostil das grandes cidades.

Embarco em outra linha do transporte coletivo que trafega pelo mesmo circuito do Grande Circular entre o terminal de Messejana e do Papicu, a 053. Fico perto do motorista e inicio uma conversa, ele se chama Ronaldo é um *chofer* simpático e atencioso e que se diz contente e grato por trabalhar nessa linha do transporte coletivo. De acordo com o entrevistado é um privilégio “trabalhar em uma linha calma e tranquila” em que os passageiros em sua maior parte são educados e generosos. *“Trabalhar aqui é bom demais, não tem tanto perigo.”* Mas Ronaldo também assinalada que há dias da semana em que o ambiente do coletivo se mostra um pouco caótico. Ele disse que são os poucos os *pirangueiros* que embarca em seu turno: *“Esses meliantes embarcam no ônibus, pulam a catraca e ficam*

fazendo barulho, bagunça dentro do ônibus.” Ronaldo destaca que nos finais de semana, principalmente os domingos, são dias mais caóticos naquela linha: *“Quando chega no domingo a vagabundagem, pirangagem e os meliantes só querem saber de ir a praia.”* Durante nossa conversa, ele recebe uma mensagem e me informa que sua “escova” Mônica irá embarcar no ônibus: *Minha amada está a caminho, minha escova que eu amo tanto.* Na parada seguinte, ela entra no ônibus troca afagos com Ronaldo e permanece ao lado de Ronaldo até desembarcar algumas paradas depois.

Em minhas conversas com motoristas de ônibus, o termo *escova* aparece com frequência, segundo me explicou Ronaldo *“escova tu sabe né, é as nossas pegações.”* Trata-se de uma nomeação que, em larga medida elucida a atitude machista da maior parte dos motoristas de ônibus que conheci, observei algumas vezes que mesmo quando diziam gostar ou amar uma determinada mulher se referia a ela de modo pejorativo e discriminatório. Outro termo que utilizam para se referir a mulheres é “bichinha”, neste caso se trata de mulheres jovens. Em minhas viagens na linha Grande Circular, pude observar que algumas mulheres se aproximavam e iniciavam diálogos com os motoristas, buscando se proteger do assédio de outros homens, de quem pareciam ter maior receio de contato físico. Devido à frequência em que embarcava naquela linha em um determinado horário o convívio recorrente com alguns motoristas, acaba por desencadear um estreitamento de laços. Uma delas me disse: *“Ele pensa que eu quero alguma coisa a mais com ele, só quero é vantagem, principalmente à noite, onde desço fora da parada.”* Em uma narrativa similar outra interlocutora me contou: *“Eu fico iludindo ele só para me ter vantagens, mas, ao mesmo tempo, tiro uma casquinha.”* A partir do convívio no interior do coletivo, mediado por trocas de sorrisos e gentilezas os motoristas “criam” suas “escovas” e, por outro lado, as mulheres que participam destas relações alcançam o intuito de se sentir “protegidas” e obtêm favores como “descer fora da parada” em trechos das vias que considerem “menos perigoso” ou mais próximos de suas residências.

Continuando no trajeto do Grande Circular, em mais uma parada, agora no Fórum Clóvis Beviláqua, observo uma movimentação peculiar no local, tem-se um grupo de pessoas que vende água no semáforo e alguns comércios ambulante, trato de iniciar uma conversa com dois vendedores, Rafa e Jamile. Segundo Rafa, o

trabalho no local é vantajoso: *“Conhecemos várias pessoas diferentes durante o nosso horário de serviço. Várias pessoas importantes passam pelo nosso estabelecimento, principalmente doutores.”* Os doutores aos quais se refere são os advogados e Magistrados que trabalham no Fórum. De acordo com Jamile: *“Os doutores são educados e dão uma boa gorjeta, assim nos tiramos o nosso sustento.”* Para ela, o ponto é lucrativo e bom de se trabalhar. Mesmo assim, os dois entrevistados lamentam que, mesmo trabalhando próximo há um fórum, precisam tomar cuidados e precauções para evitar sofrerem assaltos. *“Trabalhar na rua é bom as tem que ficar esperto.”* Jamile afirma que trabalhar na rua requer uma certa dureza e, pois mulher sozinha pode enfrentar certos perigos. *“Tenho sorte de ter um colega comigo fazendo companhia, se não fosse a sua imagem, de um homem, tinha enfrentado certos constrangimentos.”* Na fala de Jamile fica nítido que mesmo nos *“tempos modernos,”* a presença masculina ainda é considerada provedora de *“proteção”* e *“segurança”*.

Começo a andar até a próxima parada que fica em frente a uma universidade. O movimento de pessoas lá é mais intenso. Nesta ocasião, conheço Sara, uma jovem estudante universitária e usuária do transporte público. *“Evito ônibus lotado, só tem aproveitadores”,* Segundo ela o deslocamento entre a casa e universidade é estressante, principalmente em horário de pico: *“Me locomovo de ônibus, mas acho desconfortável quando esta lotado.”* A entrevistada conta que se sente incomodada, quando há homens muito próximo dela no transporte coletivo. *“Quando o ônibus esta lotado evito ficar perto dos homens.”* O relato de Sara não é diferente de outros passageiros dos ônibus coletivo, sobretudo mulheres. Não demoro muito no local e embarco novamente no Grande Circular, um pouco lotado por conta do horário de pico, onde a quantidade de passageiros é maior, fico em pé, mas, mesmo assim, consegui ver as paisagens pelas janelas, minha atenção se detém sobre um prédio que chama atenção pelo tamanho e sua arquitetura, é o Centro de Eventos, um equipamento construído e gerido pela Secretaria de Turismo do Ceara, tem como atividade principal a realização de grandes eventos na capital, relevantes para a economia da cidade, que, além das tradicionais atrações turísticas litorâneas, começa a se destaca também pelo turismo de negócios.

Continuo o trajeto no Grande Circular e me deparo com um sofisticado shopping, que seguindo uma tendencia mundial dos grandes centros financeiros,

possui em lojas de grifes, cujas filiais na cidade, são exclusivas daquele estabelecimento. No interior do coletivo algumas pessoas, comentam sobre a beleza e requinte do lugar e uma pessoa diz que. *“Se tivesse muito dinheiro, ia fazer umas compras nesse shopping.”* Na parada do shopping, embarcar um rapaz, com uma vestimenta social, portando uma pasta transparente, e cuja expressão facial denotava aborrecimento. Aproximo-me deste passageiro, que se chama Carlos, um jovem negro residente em um bairro periférico da cidade. Ele estava em busca de um emprego, por isso tinha caprichado nas vestimentas àquele dia, sua expressão facial deixava perceber sua frustração e revolta. Carlos sequer conseguiu fazer a entrevista porque foi perseguido e humilhado por clientes do estabelecimento e por seguranças do local. Segundo ele, pouco depois de adentrar o lugar, percebeu que um grupo de pessoas que falavam com os seguranças e olhavam sua direção. *“Acho que eles não estão acostumados com um negro nesse shopping.”* Ouvindo a narrativa de Carlos, outras pessoas negras que estavam próximas de nós no interior do coletivo, começam a participar de nossa conversa, afirmando ter vivenciado situações parecidas: *“Eles ver a gente e pensam que somos meliantes.”* *“É assim que eles tratam nos negros, pesam que não temos condições de comprar as coisas daí.”* A narrativa de Carlos me comoveu, pois somou-se a outros acontecimentos e narrativas que já tinha acessado na linha Grande Circular, fiquei pensativo e não consegui desenvolver diálogos com outras pessoas até chegar ao Terminal do Papicu. Embora houvesse outros pertencimentos e condições sociais que contribuam para que as pessoas sejam alvos de suspeição e discriminadas, ter a pele negra parece ser o principal marcador social de exclusão e estigmas.

Chego ao Terminal do Papicu, localizado na Avenida Engenheiro Santana Júnior, no bairro Papicu, que é considerado o mais movimentado da cidade, com duas plataformas de embarque e desembarque e uma plataforma onde se concentra os quiosques. O terminal conta com um número expressivo de linhas que integram todas as zonas da cidade. A região onde se localiza o terminal é considerado uma área nobre. Fortaleza se apresenta com outras interfaces, uma área economicamente ativa, a localização do terminal é estratégica para mobilidade e integração da região. O bairro Papicu tem fronteiras com outros bairros, de relevância econômica e circulação financeira na cidade, tais como Varjota, Praia de

Iracema, Aldeota, Meireles e Dionísio Torres, ambos podem ser considerados de auto impacto econômico da capital.

São 13:00, estou há algumas horas viajando pela cidade, conhecendo e visualizando os contrastes sociais e econômicos que a metrópole apresenta. Faço uma pausa no terminal do Papicu, para um lanche rápido. No caminho em direção aos quiosques me deparo com um grupo de motoristas, trato de me aproximar e fazer contato com este grupo e eles me recebem. Na tentativa de conhecer melhor suas rotinas, faço algumas perguntas. Ao lhes indagar sobre o significado do termo *escova*, o grupo fica um pouco desconfiado e demora a responder. Mas um dos motoristas presente afirma com uma cautela. *“As escovas são as nossas mulheres.”* Outros dizem que ter uma escova é meio cansativo. *“Tomar conta de muitas mulheres e trabalhar é muito cansativo. Tem que agradar todas elas.”* O grupo fica visivelmente “desconfiado” com minhas perguntas e outros querem saber o meu verdadeiro interesse. Explico que estou fazendo uma pesquisa, e que durante o percurso do Grande Circular um *chofer* se referiu a mulher como escova, e que esta forma de nomeação tinha despertado minha curiosidade. O grupo esclarece que muitas das mulheres sabem do que são chamadas e da denominação de escova e que aceitam ser tratadas como tal. *“As nossas escovas sabem que nós somos homem de várias mulheres, é só as tratarem com carinhos.”* Segundo um dos motoristas que fazia parte do grupo ali reunido: *“Elas ficam perto da gente se amostrando e nos querendo.”* Outro motorista disse em tom autoconfiante: *“Eu sou um ganhão, tem várias mulheres perto de mim, acho que elas me ama.”* Um deles ainda acrescentou: *“Toco músicas no busão e a mulherada ficam loucas, elas amam.”* Desanimado com os comentários machistas e percebendo a desconfiança dos motoristas em relação às minhas perguntas e a minha pesquisa, provavelmente por temer repercussões negativas junto às empresas de ônibus, trato de me despedir do grupo e seguir pelo Terminal do Papicu.

Vou a um dos quiosques de lanches do terminal e sou atendido por Maria, que me oferece um salgado e um suco. Em uma breve conversa, ela descreve a movimentação no local, principalmente em horários de pico. *“Aqui é bom de trabalhar, tem muito movimento e a gente consegue fazer as metas.”* A entrevista relata que é grande a quantidade de clientes que atende em seu cotidiano. Segundo ele, “por ser nova”, com 23 anos de idade, ela conta que já teve momentos em que

foi assediada e sofreu constrangimentos, mas diz que conseguiu superar recorrendo ao bom humor: *“Aqui a gente brinca e ao mesmo tempo leva a sério.”* Na ocasião, ao mesmo tempo em que conversava comigo, ela também atende Alfredo, um motorista de ônibus, que estava em seu horário de pausa, ou intervalo.

Alfredo, mostrou-se simpático e de boa conversa. Falei para ele que estava fazendo um trabalho sobre o Grande Circular e ele me desejou boa sorte, disse que eu ia precisar. Em suas palavras, o Grande Circular é uma linha perigosa, onde são poucos os “cidadãos” dentro do coletivo: *“O Grande Circular é uma linha perigosa, tem que ser louco em trabalhar nessa linha. Cuidado com os pivetes.”* E acrescenta: *“Tem que ser muito macho para trabalhar no grande, é cheio de meliantes.”* Alfredo conta ainda alguns dos seus colegas de trabalho foram assaltados e ameaçados no Grande Circular. *“Teve colegas nossos que foram assaltados e os vagabundos ainda ameaçaram nossos companheiros.”* Neste momento Maria volta a nos atender, quanto ela saiu ele a chama de “bichinha” e diz que gostaria que fosse sua “escova”. *“Se ela tivesse olhos para mim era tudo de bom. Que bichinha formidável.”* Não entendo o que ele falava inicialmente, mas com expressões faciais e palavras ela consegui se fazer entender: *“O bom de ser um chofer é que nos conhecemos cada beldade e namoramos o quanto quisermos.”* Terminei o meu lanche, despedi-me de Alfredo e Maria, segui para a plataforma de embarque, dando continuidade a meu percurso no Grande Circular I.

Espero na fila do Grande Circular e se aproxima o 092, que é o Antônio Bezerra/Praia de Iracema/Papicu. Embarco na linha 092, dessa vez consigo um assento perto da janela. O ônibus saiu do Terminal do Papicu, em direção do Terminal do Antônio Bezerra. Pela janela percebi que estava em uma zona “nobre”, região de maior fluxo de capital financeiro de Fortaleza, com hotéis e prédios residenciais de alto luxo. Parecia que eu estava em outra cidade. Desembarquei da linha 092, no bairro do Mucuripe, e a percepção de uma realidade distinta continuava inevitável. Comportamentos, aparência e modos das pessoas também era distinto, paro na faixa de pedestre, não tem semáforo, mesmo assim os carros param e eu atravesso a avenida Beira Mar.

Paro em um quiosque que está localizado no calçadão da Avenida Beira Mar, peço uma água, em seguida se aproxima um rapaz, com um sotaque bem peculiar e

com ele começo uma conversa. Pietro é um turista oriundo da Itália, e diz que está em Fortaleza há negócios, ele não me fala que tipo de negócios são, mas presumo que seja ao do ramo empresarial. Pietro se mostra desconfiado em relação a minha abordagem, pergunto se ele está gostando da cidade, ele sorri e fala que a cidade é boa, com uma ótima estrutura urbana. Por suas falas, percebo que Pietro tem conhecimento na área de urbanismo e que, como a maior parte dos turistas, ele só conhece a área nobre da cidade, que é diferente das periferias, marcadas por precariedades em múltiplos aspectos. Despeço-me de Pietro, continuo andando atento à infraestrutura urbana da região, os estranhamentos e inquietações continuaram. Como uma metrópole pode apresentar tantas diferenças? Como uma cidade apresenta tantas faces? Estas são perguntas que só podem ter respostas adequadas se compreendermos os processos históricos e econômicos que propiciaram uma cidade tão desigual.

Caminho até a Avenida da Abolição, embarco no Grande Circular I, mas continuo pensativo. Percorrer a cidade através de uma linha do transporte coletivo é uma experiência única. Uma cidade com várias facetas. A metrópole que não para, é deslumbrante ver suas entrelinhadas, estranhezas e significados. O cenário urbano de Fortaleza apresenta uma complexidade de fenômenos que só um pesquisador não tem como descrever sua totalidade. Viajando pelo Grande Circular, tem sido um verdadeiro deleite etnográfico. Uma pluralidade de agentes sociais e dinâmicas sociais faz com que a cidade se movimente. As malhas viárias apresentam histórias e narrativas, como a Avenida da Abolição, cuja nomeação homenageia o dia da abolição da escravatura, e outras vias que têm nomes de personagens e fatos históricos. Novamente pensando no calçadão da Avenida Beira Mar, penso sobre a desigualdade social e econômica que fazem da cidade uma das capitais mais desiguais do país. Há eloquência e sutileza nos contrastes sociais e econômicas que podem ser vislumbradas no trajeto do Grande Circular, várias Fortaleza saltam à vista, faces múltiplas de um cenário urbano conflitante e diversificado.

Continuando no Grande Circular, chego à Avenida Castelo Branco, popularmente conhecida como Avenida Leste-Oeste, no bairro Arraial Moura Brasil, um hotel se destaca no trajeto. Com considerável visibilidade midiática e influência econômica na cidade, este hotel, desde sua construção na década de 1990 promove relevante circulação de recursos. O paradoxo é indiscutível, porque em frente a este

hotel de luxo tem um morro com centenas de habitações precárias, que é vizinho do Pirambu, bairro que ganha destaque nos veículos de mídia local como a maior favela de Fortaleza e por apresentar elevados índices de violência. Recentemente, a região foi contemplada pelas políticas de infraestrutura e urbanização do litoral de Fortaleza, com a construção do Vila do Mar, que envolveu a urbanização e saneamento de vastos trechos do bairro. Segundo estimativas do IBGE, com base no censo de 2010, o bairro apresenta população aproximadamente de 42 mil moradores. Um aglomerado que cresce sem proporções, formando junto com outros bairros, a região o grande Pirambu.

Historiadores detalham que a formação das favelas em Fortaleza se concentra em meados dos anos de 1888, final do século XIX, de modo que a planta da cidade já registrava os primeiros “casebres” localizados na região que corresponde ao bairro Arraial Moura Brasil. Na década de 1930, a instalação e construção do porto do Mucuripe, promoveu a ocupação de espaços da cidade e o desenvolvimento de comunidades periféricas, as favelas, entre elas, a do Pirambu. Na época a orla marítima, não era símbolo de status social e econômico. A expansão recente de comunidades periféricas, as favelas, no Ceará e no Brasil é reflexo da desigualdade social e econômica, e da precarização de políticas públicas efetivas de habitação.

O trajeto do Grande Circular também abrange o bairro considerado o mais antigo de Fortaleza, Barra do Ceará, também considerado um dos mais populosos da cidade. Conhecido pelos elevados índices de criminalidades na cidade, tornou-se estigmatizado e marginalizado. O bairro Barra do Ceará em sua formação histórica, assim como o bairro Pirambu, decorre da migração de pessoas do interior do estado, rumo a capital. A região da grande Barra do Ceará, constituído pelo bairro como o Vila Velha, Cristo Redentor e outros. Segue sendo um espaço de inúmeras lutas sociais da cidade. Entre os anos de 2000 e 2010, o bairro passou por uma revitalização em seu espaço litorâneo. A gestão municipal até meados de 2010, promoveu uma reestruturação entre os bairros Barra do Ceará e Pirambu. O projeto Vila do Mar, foi e é um marco na revitalização das zonas marginalizadas periféricas da cidade. Em contrapartida a população em torno do projeto Vila do Mar, se mostra desconfiada. Uma vez que famílias foram retiradas do local e outros grupos familiares foram indenizados. No bairro Barra do Ceará, aparecem fenômenos

sociais em que a sociologia destaca. O pertencimento a região é uma identidade social que se faz presente na construção histórica e social do bairro. Muitas famílias que foram indenizadas, retornaram ao local das obras ou proximidade com o bairro. As pessoas destaca que tais investimentos públicos na região são meras prerrogativas para a valorização do espaço e a interiorização da população. Tais argumentos se destaca, pois muitas famílias receberam imóveis distantes da região da Barra do Ceara. Os moradores resgatam em suas memórias, décadas anteriores, que o bairro Barra do Ceara era um local que se foi construído uma identidade de pertencimento do espaço urbano.

O CORUJÃO

A noite chega, os terminais de integração, como o do Siqueira, onde se apresenta, estão menos movimentados. Diferente da rotina do cotidiano diurno, várias pessoas estão voltando dos seus compromissos, rumo às residências. Outras têm como destino, seus locais de lazer e de trabalhos. Os terminais em horários noturnos, são locais em que agrupamentos sociais se encontram. A categoria dos pirangueiros, como são denominados. Marcam encontros sociais por meios das redes sociais. De um modo, para a sociologia e antropologia, tal grupo se aderem a imagens marginalizadas das metrópoles. Com os encontros nos terminais, o role, os grupos se reúnem e exploram os espaços urbanos com intuito de pertencimentos e como forma de se sentir olhados pela sociedade que as desprezam. Com seus dialetos, os pirangueiros usam o transporte coletivo da cidade de fortaleza com o intuito de mostra para a sociedade que mesmo em bairros marginalizados e com altos índices de violências, a cultura das favelas urbanas se encontram em evidencia e coexistem um cenários onde aos pessoas dos espaços marginalizados lutam por reconhecimentos e igualdade na cidade. Principal os ônibus em horário de pico, transporta elevado contingente de passageiros. Mas quando a noite chega principalmente em horários depois das 20:00. São 22:00 horas, estou no terminal do Papicu. O número de passageiros no terminal segue em diminuiu. A noite é um emblemático cenário de construção do imaginário e interesses sociais. Ao passar das horas, outros passageiros vão aparecendo. Os andarilhos urbanos embarcam no Grande Circular que os permite se locomover pela cidade. Os andarilhos urbanos

são pessoas que normalmente estão em determinadas condições sociais e que entram nos terminais pelos acessos dos coletivos, de uma forma que não pagam a passagem, em determinados contextos burlam o sistema sociais que os oprimem. A dinâmica social e econômica da vida urbana é de múltiplos fatos. As madrugadas das metrópoles mostram outras faces. Pontos comerciais como bares e boates tem seus públicos seletos que participam da dinâmica da metrópole noturna.

As 00:30, o horário normalmente chamado de madrugada, embarco no ônibus, O Corujão Grande Circular, em direção ao terminal do Antônio Bezerra. Comigo também embarca uma categoria de agentes sociais, os andarilhos urbanos. A cidade apresenta um cenário social diferente do diurno. Os ônibus começam sua viagem por Fortaleza. O sossego das vias deixa o motorista ansioso. Parece que o condutor do ônibus tem receio de algo que possa vir acontecer a ele. As horas passam, e continuo dentro do coletivo. A cidade é hostil. Os cenários vistos pelas janelas são emblemáticos. Depois de alguns minutos, parado em um cruzamento, me deparo com os primeiros contrastes das metrópoles. Na Avenida da Abolição, no bairro Praia de Iracema é ponto de encontro entre os jovens. Grupos juvenis que se reúnem em busca de prazeres e diversão noturna. A medida que o Corujão Grande Circular percorre Fortaleza, a metrópole se mostra em vários cenários. Estou no bairro Barra do Ceara, um pequeno número de garotas de programas se destaca no cenário. A região concentra um numero expressivo de motéis. Que de alguma forma influencia na composição social da região. Para muitos os motéis são lugares de indecências

Tendo como base a história da sociedade de Fortaleza, os desenvolvimentos das cidades brasileiras, como foi relatado, desenvolveu o aparecimento de inúmeras categorias sociais. Nas cidades, as zonas urbanas são palcos de inúmeros conflitos e agrupamentos das categorias sociais presentes. Os piranguieiros é uma nomenclatura desenvolvida historicamente nos bairros periféricos das cidades. Tendo em vista a cidade de Fortaleza, esta categoria é estigmatizada e marginalizadas pela população da cidade. Com uma figura social categorizada, os jovens dos bairros periféricos, como os dos bairros Bom Jardim e Barra do Ceara, são considerados por muitos que transitam pela cidade através do Grande Circular, agrupamentos com um teor afetivo para criminalidade. A juventude negra, periférica, com os cabelos crespos e roupas distintas, são considerados os piranguieiros. Como

a figura do malandro, para Roberto DaMatta, os piranguieiros transitam pelas noites, como forma de ocupação e de pertencimentos dos espaços. Essa juventude se utiliza de fragmentos sociais como forma de enaltecer suas identidades sociais. No Grande Circular, principalmente nos fins de semanas, entre as noites de sábado e a madrugada de domingo, tais agrupamentos se reúnem nos terminais de integração com intuito de se dirigir a encontros marcados via redes sociais na Praia de Iracema, mas popularmente em um determinado trecho, conhecido na juventude da capital como a *Praia dos Crush*.

Os terminais de integração, por onde o Grande Circular trafega, são ambientes enigmáticos, principalmente nos horários denominados de corujão. Nos olhares dos motoristas, é muito perigoso trafegar pela cidade em determinados horários. Principalmente entre as 00:00 as 04:00 da manhã. Com um número reduzido de passageiros, os terminais são palcos de outros grupos sociais se apropriar de um ambiente, onde pelos outros horários são julgados pela população. Como foi relatado nos terminais de integração, por onde o Grande Circular trafega, são ambientes animatísticos, principalmente nos horários denominados de corujão. Nos olhares dos motoristas, é muito perigoso trafegar pela cidade em determinados horários. Principalmente entre as 00:00 as 04:00 da manhã. Com um número reduzido de passageiros, os terminais são palcos de outros grupos sociais se apropriar de um ambiente, em que em outros horários são desprezados e esquecidos pelas pessoas, a noite tais grupos se apropria dos lugares e trafegam pela cidade a bordo do Grande Circular. Grupos esquecidos pela maioria da população encontra-se na noite oportunidades de aparecer e transitar pela cidade.

Os andarilhos urbanos são atores sociais que se deslumbra no cenário noturno. Com a oportunidade de se locomover pela cidade de Fortaleza os andarilhos urbanos se destacam no interior do Grande Circular. Ao embarca no corujão, o 055, Grande Circular/Corujão, no terminal do Siqueira, grupos de pessoas se destacam. Deitados nos bancos no interior do coletivo, o famoso "pula-pula" de terminal. Os andarilhos urbanos se utilizam de performances sociais para ocupar territórios e desenvolver seus imaginísticos sobre a metrópole. Os trabalhadores do transporte coletivo, em especial os motoristas, se descreve que os a noite é um ambiente em que pessoas menos favorecidas socialmente se sentem pertencida a cidade. Com relatos e figuras de linguagem sobre as pessoas em situação de rua,

esse publico se aproveita de praças e calçadas em proo de uma coberta. O pelo circuito que trafega o Grade Circular, as imagens pelas janelas no período de corujão é outros contrastes que a metrópoles apresenta. De um lado pessoas se aproveita e se divertem em boates e festas e um mesmo trecho pessoas de reúnem em calçadas para dormi. Os contrastes sociais de Fortaleza se apresenta de uma forma que a interpretação dos fenômenos sociais se abrangem em vários contextos. Outro publico que se revela com as noites de Fortaleza são as garotas de programas. Em um momento da pesquisa de preferencia na Avenida Leste-Oeste grupos de mulheres se reúnem com o proposito de transforma a noite em lucros financeiros. Com a exibição dos corpos e se "amostrar' na vitrine urbana para os devidos clientes. Contudo do outro lado da cidade, precisamente em mediações do terminal do Siqueira, um grupo que se deslumbram nas noites da cidade de Fortaleza. Na Avenida General Osório de Paiva, um grupo de travesti se destaca. Com vestimentas e gestos expressivos, tal grupo se concentra perto do terminal para conquistar seus prováveis clientes. Passando perto do grupo,, os mesmos que deleitam frases de conteúdo obsoleto para conquistar seus clientes. Com a noite chegando ao fim, o amanhecer na cidade grande. A metrópole começa a se estruturar, os terminais de integração, entre eles se destaca o do Papicu,por onde o circuito do Grande Circular trafega. Uma "multidão" de passageiros começa suas rotinas matinais. O grupos de travestis que se encontrava perto do terminal já não se encontra no local. A noite de amores e prazeres, dar lugar há uma metrópole com movimentada e inquietante. Que em diversos cenários da metrópoles são conectados pelo itinerário do Grande Circular.

CONCLUSÃO

Os fenômenos sociais urbanos, tem vastas interpretações, que se deslumbra no olhar inquietante do pesquisador. Uma vez que o fenômenos sociais nas cidades brasileiras e nas regiões metropolitanas, não se apresenta de forma imediata, em suma, os fenômenos se apresentam há uma interpretação de uma visão. Em que as bases teóricas e empíricas influenciam tais vistas sobre a metrópole e seus acontecimentos do cotidiano dos aglomerados da cidade. Em instancias da pesquisa, os acontecimentos da vida cotidiana se interagem com os devidos pensamentos e olhares criticos, teóricos e empirísticos do pesquisador. Em que se desenvolve os fenômenos sociais da metrópole e que se interagem em vários graus com a população em que participa. O presente trabalho tenta ressaltar que o transporte coletivo, principalmente o *ônibus*, é mais que um o objeto de mobilidade e deslocamento de pessoas pelo aglomerado urbano e sim um campo para ser pesquisado e explorado.

As enumeras pesquisas desenvolvidas nas ciências sociais, mostram um olhar mais apurados pelo meios de transporte das cidades. Os pensamentos sociológicos e antropológicos moldam um campo de possibilidades para a interpretação dos eventos sociais nas metrópoles. Como várias cidades brasileiras, Fortaleza tem sido palco de enumeras mudanças em suas paisagens. Com a construção de vias e a introdução de meios de locomoção, tais como as bicicletas, possibilitou para os moradores da metrópole tenha mais opções de se andar pela cidade e usufruir de componentes que a cidade apresentam. No entanto, o sistema de ônibus de Fortaleza continua sendo um dos principais meios de locomoção em massa e apresenta expressivo social, econômico e ambiental. A cidade se interligam através dos meios de locomoção e possibilita que a população tenha acesso a diversas partes de Fortaleza.

Os principais estímulos sociais que o transporte coletivo proporcionam ao organismo urbano da cidade de Fortaleza, se destaca os desenvolvimentos dos contos e narrativas sobre as metrópoles. Tais narrativas são desenvolvidas tanto pelos passageiros como pelos colaboradores das empresas de transportes. Uma vez que com transporte em massa da população, principalmente em torno do

Grande Circular, as narrativas sobre a cidade se destaca na pesquisa. Os inúmeros contos urbanos sobre o Grande Circular, proporciona um apanhado de bases empíricas. Em narrativas dos passageiros, se destaca o “perigo” que a linha apresenta, em determinados trechos, narrado como nas regiões dos bairros do Siqueira, Barra do Ceara e Pirambu. Que se narra nas metrópoles e o desenvolve e a influência nas interações entre as pessoas da cidade de Fortaleza. Com uma cidade de um grandioso fluxo social, as farias facetas da cidade se interagem e forma um componente em que a interpretação sociais de apenas um único pesquisador não é o bastante para a interpretação da vida urbana. O Grande Circular é uma linha que “mergulha” e interliga as enumeras cidades que coexistem e forma Fortaleza. Dos bairros marginalizados aos bairros nobres, o Grande Circular é um componente que interagem com a metrópole. Diante dos preceitos da pesquisa, o Grande Circular aparece como um símbolo da cidade, pais componentes urbanos em volta da linha. Mesmo para moradores das regiões periféricas, as narrativas sobre a linha 051 e 052, costumam ser de um perigo em trafegar pelo Grande Circular.

Historias sobre as regiões trafegadas pelo Grande Circular, faz parte do seu emblemático percurso pela cidade de Fortaleza. Em Contexto dos passageiros do Grande Circular, narrativas como: “Andar no grande é sinal de perigo.” Deixa a amostra que a linha é formada por gírias e narrativas sobre a metrópoles.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOAS, Franz. Antropóloga Cultural. 3 e.d. Rio de Janeiro, 2006.

BOURDIEU, Pierre. A dominação masculina. 9ª Ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2010.

CHARAUDEAU, Patrick. Discursos das Mídias. 2 e.d. São Paulo. Contexto. 2010.

DA MATTA, Roberto. (1979), *Carnavais, malandros e heróis*. Rio de Janeiro, Zahar.

GEERTZ, Clifford. (1978), *Interpretação das culturas* Rio de Janeiro, Zahar.

KOWARICK, Lúcio. Capitalismo e Marginalidade na América Latina. 3 e.d. Rio de Janeiro. Paz e Terra. 1985.

MAGAGNIN, Renata Cardoso. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. Transportes. Vol XVI, p 25-35. Junho, 2008.

MAGNANI, J. Guilherme. (1998), *Festa no pedaço: cultura popular e lazer na cidade*. 2. ed., São Paulo, Hucitec.

PAULINO, Nicolas. Pirambu: conheça a história da maior favela de Fortaleza. Diário do Nordeste. 2021. Disponível em <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/pirambu-conheca-a-historia-da-maior-favela-de-fortaleza-1.3155457>>. Acesso em: 06 de agosto de 2021.