CONFLITOS SOBRE RODAS

JOSÉ ODVAL ALCANTARA JÚNIOR

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA À COORDENAÇÃO DO
CURSO DE MESTRADO EM SOCIOLOGIA,
COMO REQUISITO PARCIAL
PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE.

AGOSTO - 1991

FORTALEZA

Esta dissertação foi submetida como parte dos requisitos necessários a obtenção do Grau de Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Ceará, e encontra-se a disposição dos interessados na Biblioteca Central da referida Universidade.

A citação de qualquer trecho desta Dissertação é permitida desde que seja feita de conformidade com as normas da ética científica.

José Odval Alcântara Júnior

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 23 de setembro de 1991

PROFA. DRA. IRLYS FIRMO ALENCAR BARREIRA

ORIENTADORA

PROF. DR. ISMAEL PORDEUS JÚNIOR

PROFA.DRA. NEIDE ESTERCI

PARA
LUCIVALDA FURTADO E MARIETA

AGRADECIMENTOS

É com grata satisfação que ao concluir este trabalho venho à público fazer os meus agradecimentos.

Eles estão dirigidos a todas as pessoas que direta e indiretamente contribuiram para a realização desta dissertação de mestrado.

Estes agradecimentos se assemelham a um ônibus lotado, tamanho é o número de pessoas que me ajudaram a chegar ao final desta linha.

Primeiramente, gostaria de relacionar as pessoas que estiveram ligadas a gênese deste trabalho. Este trajeto foi iniciado com a própria necessidade de se concluir a dissertação, para isso foi muito importante a força de José Baquit. A linha dessa dissertação foi em muito influênciada por Neiva Parente que se dispôs a ler a primeiras idéias do trabalho.

A primeira parada foi feita com a professora Auxiliadora Lemenhe, que acreditou na condução deste trabalho à um bom ponto final.

O itinerário foi sendo composto por algumas pessoas que ao largo do trajeto foram se somando as primeiras linhas, enumerando: o prof. César Barreira, profa. Terezinha Alencar, prof. Geraldo Markan, profa. Silvia Porto Alegre, a profa. Alba Pinho, prof. José Sales e o prof. Ismael pessoas que no transcorrer chegaram, às vezes, a empurrar o meu

ônibus, que em alguns momentos, teve as suas panes.

Mas, para se chegar ao final da linha, precisei muito dos colegas, amigos e irmãos que tiveram a paciência de escutar todas a reclamações que são comuns numa viagem de ônibus, ou melhor, na confecção de uma dissertação. Os que me ajudaram a levar a frente este projeto foram: Francisco José, Cibele, Semirames, Aurélio, Celso e Gláucia Oliveira, Paulo Linhares, Simone Oliveira, Paulo de Tarso, Júlio César, Francisco, Marcos, Custódio, Olinda, Zelia, Eugenia e, Eudes Bayma que leu todo o termo de permissão deste diário de viagens, ou melhor, fez a revisão das letras.

As passagens para andar neste ônibus foram custeadas pelo Conselho Nacional de Ciência e Tecnologia, O CNPQ, que não por culpa dele, mas por uma erro de cálculo, o tanque de combustivel acabou antes que eu terminasse todo o trajeto, ou seja, antes de concluir o trabalho. Devido a isso tive que solicitar uma parte à Secretária de Cultura do Estado do Ceará, que me cedeu cinco litros de reserva.

Mas a grande pane sofrida no meu ônibus foi quando da definição do objeto, que ainda não estava preciso, aí solicitei um carro reboque para tirar a tese do prego, foi quando a profa. Irlys Barreira apareceu com o seu guincho de orientação, fazendo, assim, todos os reparos, deixando o meu ônibus novo.

Por último não poderia deixar registrado a turma de manutenção da garragem, ou melhor, os funcionários do mestrado, a Zefinha, o Chico e seu Manuel, com os constantes

cafezinhos para o motorista não dormir no volante.

"MOTORISTA, PARA ONDE VOCÊ NOS LEVA TODOS OS DIAS?"

JIM MORRISON.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

O TRANSPORTE COLETIVO COMO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO.

Os serviços de transportes coletivos urbanos ocupam parte significativa da rotina dos habitantes de uma cidade. Seja em função dos gastos salariais ou do tempo desperdiçado nos translados. O uso do transporte desenvolve uma rede de macro e micro conflitos diários. Este é o objeto de investigação desse trabalho a ser desenvolvido em três dimensões.

A primeira parte é constituída pela análise do papel do transporte coletivo na cidade de Fortaleza, sendo o ônibus considerado um equipamento de consumo que representa a situação espoliativa da ampla maioria dos habitantes: "o processo de espoliação urbana, entendido enquanto uma forma de extorquir as camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo, assume seu pleno sentido: extorsão significa impedir ou tirar de alguém algo a que, por alguma razão de caráter social, que tem direito." (KOWARICK, 73, 1979).

A segunda parte deste trabalho enfocará os conflitos de transporte transcorridos na história da cidade, notadamente os que tiveram suas expressões visualizadas mais nitidamente na gestão da prefeita Maria Luiza Fontenele no período de 1986 - 1988.

Por último, observa-se a gênese dos conflitos cotidiano de seus usuários que compõem um dos fragmentos da vida citadina, neste ato contínuo de circular.

O transporte coletivo caracteriza-se por expressar formas de contradição social. Sendo um equipamento de consumo coletivo necessário ao cotidiano de milhares de pessoas, obrigadas a utilizar esse tipo de serviço público, constitucionalmente definido como essencial, ele é um monopólio e um ramo produtivo explorado pelos empresários. A contradição a que estou me referindo, é a representação espoliativa que este serviço público encerra na sua operacionalização que dicotomiza o uso social e a apropriação privada.

Como componentes básicos deste sistema temos: os habitantes-usuários, (a razão de ser da prestação do serviço, os "os beneficiados"); os empresários detentores do direito de explorar as concessões (tendo em vista a obtenção do lucro); os empregados, para quem o ônibus é um mercado de trabalho; por último o Estado com a função de assegurar a oferta regular desse serviço e intermediar prováveis conflitos entre todas as partes envolvidas no sistema de transportes.

A análise que será seguida nesse trabalho abrange os seguintes ângulos: a questão dos movimentos sociais ocorridos na história da cidade em torno do transporte coletivo, os interesses empresariais, às vezes explicitados

sob a forma de lockout [1]. E, por último, a postura do Estado mediador, presente através do poder local.

O período escolhido para análise (1986 - 1988), registra a emergência de diversos conflitos em torno do problema do transporte coletivo envolvendo empresários, prefeitura e usuários. Esses conflitos não aparecem por acaso. Em se tratando de uma gestão com perfil de esquerda, há um pressuposto favorável a que os conflitos saiam da esfera cotidiana para aparecer com maior nitidez e radicalidade nesse período. É a primeira vez, após o golpe militar de 1964, que uma Prefeitura municipal com essas características, administra uma capital brasileira.

A análise versará sobre os processos que se manifestaram nesse período, tais como: as mobilizações reivindicatórias, as greves trabalhistas e a reação patronal, bem como a própria postura da Prefeitura frente a esses fatos.

A linha de ônibus investigada é a do Conjunto Habitacional Ceará, que fica localizado na zona sudoeste de Fortaleza, expressão nítida da forma de expansão urbana da cidade.

A linha de ônibus foi escolhida, com o fim de exemplificar a discriminação social com que setores da sociedade estão obrigados a conviver, seja na moradia, seja no uso de transporte coletivo, enquanto materializações das

---

1 A palavra lockout é aqui empregada para significar a ação de patrões que, em resposta a pressões da prefeitura fecham as empresas.

desigualdades sociais. Um adágio popular, a cerca do transporte coletivo, traduz essa discriminação, da seguinte forma:

"dize-me em que ônibus tu andas,

E eu te direi quem tu és! "

O transporte coletivo ainda é visto como sendo o único meio disponível de locomoção entre as camadas pobres da população. É um signo que expressa a condição de vida de um cidadão, pois andar de ônibus define um status social assimilado à noção de classe. O imaginário coletivo popular passa a criar certos conceitos que dão a exata dimensão: "O coletivo de pobre é ônibus".

Sendo assim, o atual sistema de transporte coletivo por ônibus restringe o hábito urbano de locomoção através de sua utilização. A discriminação reside no fato concreto de que este serviço é gerenciado de forma precária, em função de se dirigir preferencialmente às camada sociais menos abastadas ao passo que, sendo o transporte individual aparece como uma solução própria das camadas sociais mais privilegiadas.

Este é o quadro geral que servirá de pano de fundo ao desenvolvimento do estudo da relação entre usuários e transporte coletivo discutido ao longo dessa dissertação.

PRIMEIRA PARTE

TRANSPORTE COLETIVO: PROBLEMAS URBANOS E CONFLITOS SOCIAIS

CAPÍTULO I

TRANSPORTE COLETIVO EM SUAS DIMENSÕES SOCIAIS, CULTURAIS E ECONÔMICAS.

Para viver em uma grande cidade é necessário que realizemos um ação elementar: a de transportar se. Já é parte constitutiva da paisagem urbana, o movimento dos transportes coletivos.

"A palavra transporte é usada em ciências sociais em seu sentido comum, designando todos os meios utilizados para conduzir pessoas e bens no espaço."[2]

Em uma estrutura urbana ou rural, o transportar se ocupa uma função essencial à vida humana. Os traslados serão o veio condutor de uma grande parte das relações sociais em uma sociedade. É a movimentação das pessoas, dos produtos, dos serviços e das relações pessoais. A circulação é a forma até hoje encontrada para a superação do isolamento humano.

Segundo Rui Barbosa, "o Bonde,(...). Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central."[3]

---

2 SILVA, Benedito,(org.), Dicionário de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, 1987, (FGV).
3 BARBOSA, Rui, IN: STIEL, Valdemar Correia, História do Transporte Urbano no Brasil, Bondes e Trolebus, São Paulo, 1984, (PINI).

Pensando a um nível macro sócio econômico a explicação da gênese dos transportes, pode ser encontrada no desenvolvimento da divisão social do trabalho quando a separação entre produção e comércio se efetivou, fazendo surgir na sua plenitude uma nova categoria social, os comerciantes. Serão estes então, os responsáveis pela ampliação dos novos contatos que permitirão o elastecimento das trocas dos produtos. Para isto era necessário um sistema de circulação e de *TRANSPORTES* que efetivasse as ligações comerciais. Devido a isto, aprimourou-se em muito a divisão da própria produção, no sentido de propiciar uma especialização. Isto é, o antigo estágio de produção isolada seria agora superada pelas trocas cada vez mais ampliadas entre as diversas localidades. A produção isolada vai diminuindo.

Em conseqüência, um novo desdobramento pode ser verificado, ou seja:

"A divisão do trabalho entre as diferentes cidades teve como primeira conseqüência o nascimento das manufaturas, ramos da produção que escapavam ao sistema corporativo. O primeiro surto de manufatura - na Itália e mais tarde na Flandres - teve como condição histórica prévia o comércio com as outras nações."[4]

Estes teóricos já visualizavam as dimensões que os transportes teriam para a emancipação do Ser humano de sua

---

4 MARX, KARL E ENGELS, Friedrich, A Ideologia Alemã, Volume I, Lisboa, pág. 67, 1980, (Presença).

antiga condição. Serão as movimentações existentes na sociedade que irão dar conteúdo e forma à vida citadina e rural.

Uma outra indicação que pode dar um rumo, uma explicação para o estudo das relações sociais que os transportes coletivos criaram pode ser vista no artigo de Gilberto Freire, na análise contida em seu artigo SOCIOLOGIA DOS BONDES, onde relata.

(...) "O bonde, o meio prático, barato e cômodo de que toda gente se utiliza para se transportar, não somente para o trabalho e do trabalho para casa, como da casa para a igreja, para o teatro, para a escola, para a academia: e de regresso à casa de todos esses lugares. Toda a gente, note se bem; e não uma classe de gente. (...) E, é claro, (...) a tradição brasileira havia as conversas, as discussões entre os passageiros do bonde; os debates em torno de assuntos do dia."[5]

Evidentemente o autor refere se ao uso do transporte coletivo de maneira geral, sem perceber as diferentes formas de uso do transporte coletivo, que estão subjacentes às diferenciações sociais.

Há um argumento de que o transporte é um das partes que em muito contribuem com o desenvolvimento da humanidade, em função de possibilitar as conexões sociais, de encurtar as distâncias e viabilizar as comunicações.

"Não haveria exagero em dizer que a História da

---

5 FREIRE, Gilberto, IN: STIEL, *op. cit.* pág. 62

Civilização é uma história dos transportes, tão intimamente entrelaçados se encontram, através dos tempos, o desenvolvimento dos transportes e o da civilização."[6]

Por outro lado, Manuel Castells expõe um esquema que dará as principais indicações dessas ligações interativas. A representação das conexões estabelecidas por meio do elo que se forma a partir dos translados, demonstra como o transporte pode ser olhado como um elemento que age sobre as relações sociais.

"Partindo da distinção dos componentes da estrutura urbana em elementos P (Produção), C (Consumo), T (Troca), G (Gestão) em subelementos definidos no interior de cada um dentre eles, nós temos, ao menos, os seguintes translados, suscetíveis de codificar teoricamente os fluxos circulatórios essenciais:

C	-	P	P Fábrica P Escritórios	deslocamento domicílio-trabalho
C	-	T	Serviços comerciais	
C	-	G	Aparelhos administrativos	
C	-	C	Residenciais	deslocamentos relações sociais.

6 PEDRO, Dantas, IN: CUNHA, Fausto, Caminhos Reais, Viagens Imaginárias, Rio de Janeiro, 1974, pág. 05.

C	-	C	Ambiente, meio físico	deslocamento para os lazeres naturias.
C	-	C	Equipamento escolares	transportes escolares.
C	-	C	Equipamento cultural e locais de emissão cultural	deslocamentos lazeres.
T	-	C	Distribuição comercial	localização das atividade compra.
P	-	T	Tráfego de mercadorias	
P	-	P	Tráfego industrial	
P	-	P	Gestão industrial.	
P	-	P	Deslocamento de negócios."[7]	

O esquema representará todas as conexões rotineiras em uma grande cidade desenvolvida - urbes onde o processo de industrialização já foi secularizado. Entretanto, algumas alterações seriam necessárias para que esse quadro fosse representativo da realidade local. Complementando o esquema com outros tipos de traslados, típicos de uma cidade que não

---

7 CASTELLS, Manuel, A Questão Urbana, 1983, Rio de Janeiro, pág. 239, (Paz e Terra).

tem uma base industrial complexa - um parque industrial amplo. Neste caso, vamos observar que os transportes serão condicionados pela configuração econômica, pelas tradições culturais e pelas conjunturas políticas de cada realidade. Vamos encontrar nas cidades "atrasadas" - o termo aqui empregado é para diferenciá-las das condições vigentes nos países industrializados - um sistema de transportes que refletirá essa situação. Por exemplo, os deslocamentos que ocorrem em maior constância em Fortaleza, não são os traslados da força de trabalho economicamente ativa, mas de uma massa de trabalhadores subempregados, dos jovens, e dos trabalhadores regulares. Um outro tipo de deslocamento freqüente em uma cidade como Fortaleza os traslados para visitas hospitalares, em virtude da própria precariedade das condições de saúde da população. Para comprovar isto basta verificar que em inúmeras cidades brasileiras há algumas linhas de ônibus que cumprem essa finalidade. Temos ainda os deslocamentos para realizar serviços ausentes nos bairros, para o lazer e os traslados que são efetuados com destino aos cultos religiosos. Também devemos mencionar aqueles que ocorrem para as compras dos víveres essenciais à famílias da periferia urbana, além das tradições culturais que dão contorno as diferentes formas de locomoção. O transporte é, no caso de Fortaleza, signo de uma segregação social a que estão submetidos a ampla maioria dos habitantes da cidade. A título de exemplo, citaria o caso de Fortaleza cuja população projetada (IBGE) para o ano de 1990 é de

1.824.991 habitantes, sendo que a grande maioria se encontra na chamada zona periférica.

A premissa básica é a de que esse tipo de serviço cumpre a função de instrumento fundamental ao processo de produção e sobrevivência social, pondo em andamento todas relações necessárias ao sistema produtivo, ou seja, o deslocamento dos indivíduos para oferecer a sua mão de obra ao mercado de trabalho.

"Marx mostrou que o transporte e o estoque de mercadorias, apesar de não criarem um produto distinto do processo de produção, e, portanto, nenhuma mercadoria na qual se possa cristalizar o valor criado pela força de trabalho, criavam, no entanto, valor, na medida em que estas duas atividades implicavam uma transformação de valor de uso de mercadorias transportadas ou armazenada. Isto se deve ao fato de que o trabalho despendido no transporte ou armazenagem acrescenta um valor de uso ao produto (transformando-o de mercadoria em potencial a mercadoria real, efetivamente colocada no mercado consumidor) porque estas duas atividades constituem um prolongamento do processo de produção no processo de circulação.

"O capital produtivo investido nesta indústria (a dos transportes) acrescenta valor aos produtos transportados, formado pela transferência de valor (a partir) dos meio de transportes e pelo valor adicional criado pelo trabalho de transportes."[8]

---

8 LOJKINE, Jean, O Papel do Estado na Urbanização, IN:

Quanto à reprodução da força de trabalho, os transportes vêm ocupar parte significativa do orçamento familiar, interferindo cotidianamente no uso do tempo, visto como desperdiçado.

Em alguns estudos, o gasto orçamentário já chega aos onze (11) por cento da renda familiar, fato esse que fere a constituição federal; que define o transporte como sendo um serviço 'constitucionalmente essencial'[9], e fixando o teto máximo de gasto com o serviço em torno de seis (06) por cento do orçamento familiar.

Um outro aspecto que específica a peculiaridade do transporte por ônibus em Fortaleza, é dado pela ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. Fortaleza, entre outras cidades do país, utiliza o ônibus a diesel, em uma taxa de utilização em torno de oitenta e três (83) por cento em relação aos demais meios de transportes coletivos.

A maioria dos estudiosos afirma que o serviço de transporte por ônibus, além de só atender as movimentações pendulares (casa-trabalho-casa); é precário, levantando assim a suspeita de que esse fato estará associado ao modelo empresarial privado. Neste sentido, escolhi a empresa Gerema, uma empresa particular, operadora do sistema de transporte de Fortaleza, que servirá de exemplo ao precário atendimento prestado aos usuários.

FORTI, Reginaldo, (Org.) Marxismo e Urbanização Capitalista, São Paulo, 1979, pág. 32, (Ciências Humanas).
9 Constituição da República Federativa do Brasil, Capítulo IV, art. 30, inciso V.

Ocorre que temos mais um serviço essencial nas mãos dos empresários os quais, evidentemente, condicionam seu uso segundo as necessidades objetivas de lucro. A partir dessa constatação, trabalho com a hipótese de que os conflitos surgidos nesse setor é fruto direto do modelo privado.

Uma pesquisa de opinião pública afirma que este atual serviço de transportes é considerado precário. "Embora os dados indiquem uma relativa melhoria na disponibilidade dos serviços de transporte coletivo das áreas metropolitanas, a qualidade desses serviço continua baixa e verifica-se que a proporção dos gastos com transportes no orçamento familiar esta aumentando."[10]

As relações sociais que circundam a problemática dos transportes tem razões substantivas mais voltadas para as carências econômicas. No entanto, sabemos que o uso cotidiano e coletivo dos transportes gera de um lado conflitos de várias ordens: empresários/usuários - para os usuários o serviço é ainda insuficiente para as movimentações do seu dia-a-dia. Para os empresários, que buscam o lucro, as movimentações ocorrem em função dos custos operacionais. Quanto a relação usuários/motoristas, os trabalhadores que são vítimas das longas jornadas de trabalho não prestam um serviço condigno, atencioso, solícito aos passageiros, ocasionando espaços de conflitos. No caso usuário/trocadores, a relação que os envolve

10 LAMOUNIER, BOLÍVAR e RODRIGUES, Leôncio Martins, Os Transportes na vida do Trabalhador, IN: Revista dos Transportes Públicos, nº 17, pág. 18, 1982.

caracteriza-se pelos constantes atritos. E, por último, quanto à relação usuários e trabalhadores versus poder público, esta união dar-se-á em função das pressões exercidas pelas concessionárias sobre o poder público concedente.

Por outro lado, no momento vivênciado no interior dos veículos, nos translados, verificam-se situações de convivencia solidária, no auxílio a uma senhora de idade, no momento de ingresso ou egresso do veículo, na prestação de uma informação, na boa maneira de se portar no interior do auto. Há também situações de cumplicidades que se manifestam camufladamente através de rupturas de padrões tradicionais de comportamento denominadas de "licenciosidade" de natureza pessoal. A exploração da extensão desses conflitos e envolvimentos que transcorrem nos translados urbanos, será feita no último capítulo.

Os anos de 1986-88 marcam uma período que abriu um espaço a mais para "cidadania"[11], de Fortaleza. Um novo período na sua história onde se verificou uma intensa mobilização da população da cidade no tocante aos seus direitos econômicos, sociais e políticos; no qual o caso específico dos transportes foi um alvo importante das

---

11 MARSHALL, T. H. , Cidadania, Classe Social e Status, Rio de Janeiro, 1967, (Zahar). Ver as indicações categorias que esse autor faz acerca da questão, especialmente no capítulo III, Cidadania e Classe Social. Contanto, devemos contextualizar essa questão, considerando que, os direitos sociais, econômicos e políticos, passam a ser uma das bandeiras dos movimentos sindicais e outros, principalmente no Brasil, logo após do movimento dos trabalhadores do ABCD Paulista.

reivindicações.

O singular deste momento em Fortaleza reside no fato de que os movimentos reivindicatórios foram explicitados indiretamente pelos meios de comunicação de massa, que desnudaram a realidade miserável da "loura despcusada do sol"[12]. Esse fato que até antes não era visível foi exposto, regularmente pela "grande imprensa" local, tendo em vista a situação peculiar da gestão de uma prefeitura de feição de esquerda.

---

12 Denominação dada à Fortaleza pelo poeta Paula Ney.

A PROBLEMÁTICA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM FORTALEZA.

O atual sistema de transportes coletivos urbanos por ônibus substituiu os antigos tramway em Fortaleza. Os bondes elétricos operaram até o ano de 1947, quando o sistema de auto-ônibus começou a surgir.

Um sistema de lotação propiciava as interligações intra-urbanas, principalmente nos bairros mais distantes do centro da cidade, diga-se, praça do Ferreira. As Marinetes, eram tipo de transportes com pequena capacidade de lotação, Era propriedade de pequenos proprietários.

O sistema de distribuição de linhas de ônibus urbanos de Fortaleza é definido como sendo rádio-concêntrico. Todas as linhas de ônibus convergem para um mesmo ponto, no caso o centro comercial da cidade de Fortaleza. Esse fato ocasiona grandes engarrafamentos que estão entre os principais responsáveis pelos altos índices de poluição na área central da cidade.

Os traslados escoam pelos nove "canais de trafego"[13], levando, assim, os veículos coletivos aos bairros de Fortaleza. O sistema de transporte reflete o feitio, a organização sócio-econômica da cidade, principalmente quando constatamos que a formação da cidade se deu através de sua utilização como entreposto para o escoamento da produção,

13 Para os técnicos do setor entende-se por canal de tráfego as ruas e avenidas por onde se deslocam os veículos coletivos de transportes urbanos.

como será especificado, mais adiante.

Segundo o diagnóstico da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, EBTU, o atual sistema de transportes se configura assim: "persiste típicas características de saturação do sistema de transportes: elevadas demandas, altíssimas freqüência, acelerada deterioração do nível de serviço, constantes congestionamentos viários, progressivos aumentos dos tempos de viagens, crescentes níveis de poluição ambiental.

Além da capacidade viária esgotada, as condições de superlotação dos ônibus, levam a imagináveis taxas de ocupação, em alguns casos superiores a dez (10) passageiros/M², enquanto o máximo recomendado é seis (06) passageiros/M² para horários críticos."[14]

Este diagnóstico técnico reflete a realidade específica do sistema de transporte de Fortaleza.

O número de linhas existentes até 1988, segundo o Setor de Estatística da Secretaria de Transportes do Município era de cento e trinta e nove (139) linhas distribuídas pelas três faixas tarifárias. Atualmente, em 1991, contamos com 151 linhas urbanas servindo os bairros da cidade.

Para Raimundo Girão, historiador local, o nosso atual sistema de vias rádio-concêntrico é um herança do período da formação inicial da cidade. O algodão que

---

14 Plano Nacional de Transportes de Massa, Ministério da Habitação, Urbanismo e Meio Ambiente, EBTU, Brasília, 1988.

impulsionou o desenvolvimento urbano da cidade foi quem moldou essa forma atual de estruturação viária. Conforme esse pesquisador, teriam sido os carros de bois que chegavam com as suas cargas de produto vegetal pela entrada do lado oeste ou a chamada estrada do Soure, a atual avenida Bezerra de Menezes; e pelo sul, a estrada de Messejana, que direcionaram essa forma de desenho urbano. Na concepção de Fontelle, (FONTENELLE, 09, 1989), a cidade de Fortaleza, se constitui como entreposto de circulação de mercadorias, um cidade empório.

Fortaleza foi se estruturando como uma cidade escoadouro. Para cá vinham os produtos das regiões produtoras de Uruburetama e de Baturité para serem exportados através do cais do Mucuripe. Portanto, Fortaleza é um arcabouço da mediação dos negócios de outras regiões do Estado.

Devido a esse fato, até hoje existe um sistema viário que parece desconhecer as relações sociais que poderiam ser desenvolvida na cidade. O sistema viário tem uma conformação que leva crer que a cidade não precisaria ter as suas interrelações sociais locais. Simplesmente, temos uma configuração espacial em que se desconhecem as vivências dos seus habitantes.

Com essa especificidade da história local, convive se com um sistema de arranjamento viário que atualmente bloqueia a possibilidade de se ter uma rede de conexões mais amplas.

Para o habitante de Fortaleza, no seu dia-a-dia, o translado de ônibus constitui-se num problema. Quando necessita se locomover para a um bairro vizinho, o arranjo rádio-concêntrico do sistema de transporte urbanos torna-se um empecilho para uma deslocamento rápido. A conclusão hoje aceita entre os técnicos do setor é a de que esse sistema é perverso no sentido de que as ligações interbairros não são uma regularidade do sistema na cidade.

O sistema de ligações desenvolvidos pelos ônibus são de natureza pendular (casa-trabalho-casa), embora tenha existido um rápido período em que os habitantes de Fortaleza utilizavam o ônibus como uma atividade de lazer. Aos domingos se usava a melhor roupa para se fazer os passeio nas avenidas ou em outros bairros.

"Aos domingos mamãe nos aprontava, eu e minhas irmãs, como um vestido branco de laço atrás, eu levava a minha bolsinha com alguns bombons, sem nenhum dinheiro dentro, ai íamos tomar o ônibus da avenida Dom Manuel, era um bom passeio"[15].

Esse tipo de depoimento é comum entre as pessoas que habitaram Fortaleza em décadas passadas.

O atual Sistema de Transporte Coletivo Urbanos - STCU, é um sistema de deslocamento que atende a uma única necessidade, *i.e.*, levar a mão-de-obra empregada, subempregada e desempregada ao centro da cidade. é a solução

---

15 Depoimento de uma senhora que a tempos atrás morava na avenida Dom Manuel, nos anos sessenta.

até agora encontrada para resolver o problema que a cidade passou a sentir a partir dos anos setenta com a sua expansão populacional e conseqüente criação de uma grande periferia.

Além do mais, "Tomar um ônibus" significa um despesa incorporada no salário do trabalhador. Portanto, para descrever a forma como se administra as linhas operadoras deve-se, então, observar os critérios que compõem esse item do orçamento familiar.

O cálculo das tarifas dos transportes, o preço da passagem, é calculado com base nos dados operacionais das empresas que é supervisionado pela Secretaria de Transporte e Serviços Urbanos - STSU, classificando o valor da passagem pelas faixas de kilometragem, ou seja, a distância percorrida pelo veículo do terminal central da cidade ao fim da linha no bairro é a somatória dos kilometros percorridos pelo veículo. Existem três faixas. A primeira faixa é compreendida pelo intervalo zero até cinco kilometros. A segunda faixa está compreendida pelo intervalo de cinco a quinze kilometros. A terceira faixa define se como sendo as linhas que tenham mais de quinze kilometros. Os técnicos em transportes atestam a discriminação: os moradores da periferia, os quais são mais carentes financeiramente, pagam um valor mais alto na passagem.

O cálculo das tarifas é feito a partir dos seguintes índice: índice de passageiros por kilometro (IPK) e o índice de passageiros por veículos (IPV), este último fornece o número, em média, dos passageiros transportados em cada

veículo, fato que atesta a superlotação como uma regularidade no sistema de transportes.

É importante verificar que, em Fortaleza, existe a meia passagem. Para os estudantes portadores da carteira estudantil há o abatimento de cinqüenta (50) por cento no preço da passagem. Essa demanda esta em torno de trinta (30) por cento do total das passagens expedidas.

Os passes-livres per fazem um total aproximado de um e meio (1 e ½) por cento das passagens. Mas são as passagens inteiras, ou seja, o pagamento integral da tarifa, que arcam com o total dos custos das operações das Empresas de transportes urbanos.

ASPECTOS LEGAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTES DE FORTALEZA.

O Sistema de Transportes Coletivos Urbanos (STCU) de Fortaleza esta padronizado pela Decreto Nº 2768 de 30 de Maio de 1966. Este documento é a maior referência até hoje existente sobre os transportes coletivos desta cidade.

O REGULAMENTO DOS TRANSPORTES COLETIVOS DO MUNICíPIO DE FORTALEZA é o documento que contém todas as especificações necessárias para a organização do STCU. Neste documento, vamos encontrar, nos seus títulos e capítulos, os requisitos básicos para a operacionalização do sistema de transportes por ônibus a diesel. Na sua existência esse documento básico irá sofrer algumas alterações de conteúdo, conquanto a sua estruturação básica permanecerá a mesma no seus vinte e cinco anos de existência.

O REGULAMENTO define como sendo transporte coletivo "o serviço regular contínuo, de transporte de pessoas em um mesmo veículo entre logradouros públicos da cidade segundo itinerário e horários previamente estabelecidos e com paradas previamente estabelecidos e com paradas de embarque e desembarque definidas, mediante pagamento individual da passagem fixada pela Prefeitura."[16]

Nele, estão registradas as especificações dadas para o tipo de veículo que poderá operar no sistema regular de

16 Regulamento dos Transportes Coletivos do Município de Fortaleza, Decreto 2768 de 30.05.66,

transportes. Entretanto, as características que ainda perduram são as dos tipo de veículos da década de cinqüenta (50) e sessenta (60). Tornaram-se obsoletas as recomendações desse aspecto já que hoje o sistema não é mais operacionalizado com estes tipos de veículos que tiveram as suas formas de carroceria, e outros aspectos físicos, totalmente alterados pela indústria automobilística.

Nele também encontram-se outros aspectos, tais como: permissão para a operação de uma linha com critérios quantitativos para a formação da frota necessária à linha; os critérios que deverão obedecer as empresas permissionárias; os itens que comporão as tarifas que serão cobradas. No REGULAMENTO, estão contidos outros itens que irei comentar ao longo deste trabalho.

Mais recentemente, nos preceitos da Lei Orgânica do Município de Fortaleza, verifica-se um tratamento mais atencioso para as questões dos transportes coletivos. Na elaboração do Texto Constitucional Municipal, a questão dos transportes coletivos foi um dos temas que mais recebeu atenção dos movimentos sociais organizados.

No texto constitucional municipal são registradas algumas conquistas, tendo em vista uma maior transparência do sistema operacional de transportes, considerando que o conhecimento das informações sobre o STCU é um monopólio do empresariado do setor. Os empresários não se adequam aos cálculos resultantes da tabela oficial da Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos - STSU. é praxe dos

proprietário, nas reuniões de definição das tarifas apresentarem os cálculos das suas planilhas como sendo os mais precisos.

Para uma maior clareza irei transcrever partes da lei orgânica de 05 de Abril de 1990, que trata de alguns aspectos dessa temática.

O primeiro aspecto, trata de atribuir ao município a sua competência para a organização do Sistema de Transportes Coletivos, STC. Segue:

"Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivos que tem caráter essencial;"

É uma atribuição privada dos municípios a organização do sistema de transportes coletivos. Esse artigo da constituição municipal é um reflexo direto da constituição federal, porém, na lei Órganica do Município de Fortaleza, este é um aspecto que apresenta duas alternativas para empresas operadoras: a concessão e a permissão. No caso da permissão, ficou aberta a possibilidade de uma atuação a longo prazo para as empresas particulares no sistema de transporte coletivo.

"Art. 173 - O Poder Público municipal efetuará o planejamento o gerenciamento, a fiscalização e a operação do sistema de transporte coletivo local, observando os seguintes preceitos:

I- definição pelo Poder Executivo Municipal do

itinerário e freqüência das linhas de ônibus, em conformidade com o plano diretor de desenvolvimento urbano integrado;

II- estipulação ou reajuste de tarifas com a obrigatoriedade de publicação, no Diário Oficial do Município, das planilhas de cálculo que as hajam fundamentado;".

Para alguns órgãos, a inclusão da obrigatoriedade prescrita nos itens que compõe a planilhas irá permitir um acompanhamento mais próximo por parte dos movimentos sociais organizados da cidade, na medida em que os cálculos da planilha de custo das tarifas serão divulgados através do Diário Oficial do Município.

"III- estabelecimento de normas de padrões de segurança e manutenção, proteção ambiental relativa à poluição sonora e atmosférica, normas relativas ao conforto e à saúde dos passageiros e operadores de veículos.

Art. 174 - É assegurado a participação da comunidade organizada no processo ou planejamento e fiscalização do sistema local de transportes urbanos, bem como acesso às informações sobre ele, através do conselho municipal de Transportes Urbanos"[17].

No Diário Oficial do Município de 21 de Novembro de 1990 encontra-se a lei complementar do Conselho Municipal de Transportes, que irá definir a composição dos membros. Na

17 Lei Orgânica do Município de Fortaleza, Assembléia Municipal Constituinte, Câmara Municipal de Fortaleza, Fortaleza, 05 de Abril de 1990, págs.67, 68, 69, 70.

estrutura orgânica do conselho sente-se a falta das centrais sindicais, na medida em que elas poderiam intervir colocando as questões sob a ótica dos trabalhadores organizados.

"O conselho Municipal de Transportes Urbanos compor-se-á dos seguintes membros, designados pelo Prefeito Municipal de Fortaleza: O Secretário dos Transportes e serviços Urbanos, na qualidade de seu presidente; Um técnico da Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos a ser indicado pelo titular da pasta; III - Um representante da Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente; IV - O presidente da Companhia de Transportes Coletivos - CTC, V - Um representante da Câmara Municipal, mediante indicação do seu presidente; VI - Um representante do DIEESE; VII - Um representante da procuradoria Geral do Município, a ser indicado pelo procurador geral; VIII - O Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Ceará; IX - O Presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado do Ceará; X - O Presidente do Sindicato dos Condutores Autônomo de Veículos Rodoviário e Transportadores Rodoviários e Autônomos de Bens do Estado do Ceará; XI - Um representante dos Estudantes secundaristas e universitários, o qual deverá ser indicado pelas respectivas entidades representativas alternadamente, de seis em seis meses"[18].

É um colegiado que irá apreciar, encaminhar, promover as ações que dizem respeito aos aspectos de assessoramento

---

18 Diário Oficial do Município de Fortaleza, 21.11.90.

do setor de transportes coletivos urbanos; não é um órgão deliberativo mas consultivo, e com uma forte participação dos representantes do poder executivo municipal.

"Ao Município é dado o poder de intervir no serviço de transporte coletivo, a partir do momento em que as empresas desrespeitarem a política de transporte coletivo, o plano viário, provocarem danos ou prejuízo aos usuários ou praticarem ato lesivo ao interesse da comunidade, apurado por autoridade competente.[19]"

É interessante observar o fato de que a Lei Órganicao assegura normas mas não, os meios orgânicos dos quais a população poderá se utilizar para fazer valer esse mesmo direito. O texto constitucional parece não estar preocupado com esses desdobramentos prático da vida cotidiana.

A Lei Orgânica dará outras recomendações, chegando até aos detalhes operativos do sistema de transporte coletivo, sem questionar a política privada de transportes, o monopólio que, na prática, pertence aos empresários. Na forma como é visto esse serviço essencial no detalhamento constitucional, observa-se as metas operativas para o futuro do sistema, sob a hegemonia das empresas particulares de transportes coletivos.

Um dos reflexos imediato que o sistema de transporte de Fortaleza começou a receber, após a constituinte municipal, foi a implantação dos abrigos e bancos nas paradas de ônibus a partir de 1989, com um forte apóio dos

19 Lei Orgânica do Município de Fortaleza, art. 178, pág.

empresários de outros setores da economia.

"Vencido o prazo de permissão desde que cumprida as normas da operação dos serviços e verificada a idoneidade econômica-financeira, as empresas operadoras poderão ter o prazo de permissão prorrogados por sucessivos períodos."[20]

O prazo de permissão foi estendido para dez (10) anos e, com isso, os empresários obtiveram uma grande vitória sobre o antigo prazo de cinco (05) anos. Nesse aspecto houve um retrocesso para os interesses da população na medida em que o tempo de exclusividade para a exploração das linhas foi bastante dilatado.

Na Lei Orgânica encontram-se os critérios que salvaguardam os interesses dos proprietários de transportes. Vejamos:

"Parágrafo único - A remuneração dos serviços de transporte coletivo deverá ser feita, considerando a cobertura de todos os custos, inclusive os de depreciação do imobilizado, e a justa remuneração do capital imobilizado, necessário ao desenvolvimento dos serviços constantes no termo de permissão ou contrato de prestação de serviços."[21]

A análise particular da Lei Orgânica é fundamental para se poder dimensionar a abrangência que vai ter o problema dos transportes coletivos urbanos numa cidade como Fortaleza na medida em que esse setor do serviço público nunca teve uma atenção minuciosa por parte das autoridades

---

20 *Op. Cit.* art. 181, pág.66.
21 *Op. Cit.* art. 184, pág.69.

constituídas. A própria "Secretária de Transportes do Município,"[22] somente foi criada no final da década de setenta. Anteriormente, os problemas dos transportes eram administrados por um departamento vinculado a Secretaria de Serviços Urbanos.

Como a promulgação das Cartas, Constitucional Federal e da Lei Orgânica Municipal é que esse tipo de serviço fica considerado como essencial, sendo um aspecto da vida coletivo onde os empresário do setor detinham a hegemonia administrativa sob o setor.

Mesmo assim, o cerne da questão dos transportes, não foi resolvido em sua magnitude. Os aspectos centrais do problema não foram resolvidos, tal como o próprio monopólio que ainda é concedido às empresas particulares. Como anteriormente foi tratado, na medida em que fica assegurado um prazo de exploração muito extenso, isto é, dez anos, as empresas concessionárias terão exclusividade na linha, fato muito grave. Outro aspecto preocupante é que o próprio setor público oficial que mantém o monopólio legal, não se dá os meios concretos para que de fato venha a ser um dia a empresa estatal do setor, no caso específico, a Companhia de Transportes Coletivos S.A. que, de fato, detenha o monopólio da prestação desse serviço.

Para algumas entidades, a Lei foi benéfica quando assegura que as planilhas, para o cálculo das tarifas, sejam publicadas regularmente no Diário Oficial do Município. Esse

---

22 Lei Nº 4976 de 27 de Fevereiro de 1978.

fato permite à sociedade civil um acompanhamento mais amiúde sobre as informações, os critérios e a própria metodologia oficial empregada que definem os preços das passagens de ônibus urbanos.

Enfim, fica criado uma espaço institucional em que a população possa ter uma atuação mais segura sobre a questão tarifária, podendo assim contra-argumentar os critérios impostos pela planilha oficial, podendo argüir os termos oficiais e fazer valer os seus interesses enquanto consumidores de um serviço de consumo coletivo. Trata se, entretanto, de uma forma ainda bastante limitada devido a não abrangência das representações dos trabalhadores.

A Lei Orgânica garantirá a permanência da maior conquista dos jovens e trabalhadores de Forteza, o direito ao abatimento de cinqüenta (50) por cento nos preços das passagens. Ao mesmo tempo em que fica, também, reafirmado a responsabilidade da emissão das respectivas carteiras pelas entidades representativas dos estudantes. Também reafirmará o direito prescrito na Constituição Federal, que dá aos usuários maiores de sessenta e cinco (65) anos a possibilidade de terem acesso gratuito através da porta dianteira.

Finalizando a análise sobre a legislação dos transportes coletivos em Fortaleza, desde o RECULAMENTO DO TRANSPORTES até a promulgação da LEI ORGÂNICA DE FORTALEZA, destaca-se uma forte indicação de que as Leis e os Decretos vieram para atender a determinadas clientelas e/ou momentos

específicos conjunturais. Não são, portanto, leis direcionadas para uma política pública geral.

DESCRIÇÃO DO SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO POR LINHA DE ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA.

A frota de ônibus do sistema de transportes coletivos urbanos de Fortaleza é constituída por Hum mil cento e onze (iiii) ônibus movidos a óleo diesel, cadastrados até 18 de Outubro de 1990 na Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos do Município de Fortaleza. A idade média da frota operante de 7,49 anos, é considerada alta dentro dos critérios estabelecidos pelo REGULAMENTO, que define como cinco (05) anos a idade limite.

Neste aspecto, destaca-se a única empresa que respeita essa norma, a Companhia de Transportes Coletivos S.A., uma empresa estatal, popularmente conhecida pela sua sigla, CTC, com sua frota na idade média de 4,50 anos.

Por outro lado, vamos ter na empresa privada a maior idade média 9,70 anos. A detentora de tal desrespeito ao REGULAMENTO é a Empresa Nossa Senhora Aparecida, a qual coloca em cheque uma visão neo-liberal de autonomia do mercado. A forma como é desrespeitado o serviço de transportes pode ser indicado por esse parâmetro, ou seja, o tratamento dado pelas empresas privadas a esse serviço essencial à população de uma cidade.

Já as duas maiores empresas de transportes coletivos urbanos a Autoviária São Vicente de Paula e a Empresa de Transportes Ltda (a CIALTRA), contam com as seguintes idades

médias: 8,09 anos e 6,92 anos, respectivamente. A partir daqui pode-se deduzir que a tão falada solução privacionista não encontra respaldo nesse setor do empresariado, constituindo-se, assim, num exemplo que desmistifica a tão falada eficiência dos serviços privados.

Verifica-se que somente 33,30 por cento da frota está dentro da idade-limite, ou seja, com menos de cinco anos de uso. O restante da frota, os 66,70 por cento, tem sua idade acima dos cinco anos regulamentares. Estes dados estão contidos na tabela para o cálculo da tarifa de 18 de Outubro de 1990.

Um outro aspecto que denuncia o péssimo serviço do sistema operacional de transporte privado, verificar-se-á nos critérios que compõem o cálculo da tarifa. Existem duas tabelas: a dos empresários e a da Secretaria de Transportes. Por que duas tabelas se o sistema é um só?.

Nos requisitos básicos para tarifa, discrimina-se todos os componentes que as empresas têm nos seus custos para fazer operar o sistema, considera-se os custos fixos e variáveis provenientes da manutenção da frota empresarial. O pitoresco, nesse caso, residirá no fato de que as perdas sofridas pelos usuários não são consideradas nesse cálculo. Ora, vejamos que, o lado do cidadão comum, que é obrigado utilizar esse meio de locomoção, não são considerados os seus direitos enquanto consumidores. Os empresários do transportes coletivos, nem de longe, se preocupam com a qualidade dos serviços que prestam à população.

A característica regular dos veículos que compõem a frota operante no município de Fortaleza poderia ser descrita como inadequada a nossa realidade regional. Ou seja, os ônibus são desconfortáveis, ergonomicamente desajustados aos padrões dos usuários locais, climaticamente insalubres, como será melhor descrito no tópico que trata do cotidiano dos usuários.

A demanda do fluxo de passageiro no sistema de transportes coletivos é estimada em um milhão cento e trinta mil (1.130.000) passageiros/dia [23], transportados através de dez (10) mil viagens/dia. Segundo o Secretário de transportes, o Sr. Antônio Fernandes, da gestão do prefeito Ciro Comes, Fortaleza em 1990 precisaria de 1.400 ônibus.

Em síntese, "O sistema de transporte urbano de Fortaleza apresenta, em função da alta produção de viagens nas zonas de tráfego centrais, a característica de ser formado por corredores de transporte com a orientação bairro/centro e no sentido interior/litoral. A maioria dos deslocamentos são feitos diretamente sem integração modal, acarretando grandes concentrações de ônibus e automóveis ao longo das vias de acesso à área Central da cidade.

Apresenta uma demanda de 1.400.000 passageiros/dia, que se distribui pelos modais:

- Trem: 04%
- ônibus 67%

---

23 Informação do engenheiro Mario Angelo Nunes, em reportagem no Jornal O Povo em 20 de Junho de 1991.

- Automóveis 29%."[24]

Na compilação dos dados estatísticos sobre o Sistema de Transportes Públicos de Passageiros, STPP, encontra-se muitas informações incompletas ou não coincidentes, sendo um dos aspectos que dificultam a obtenção de um perfil confiável do sistema. Além da própria dificuldade de se obter os dados como os técnicos da Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos.

Por último, o nosso sistema de transporte coletivos por ônibus é o resultado da política de apóio as iniciativas dos empresários que emergiram, enquanto força política organizada a partir do golpe militar de 1964, como atesta Stiel, (STIEL, 125: 1984), quando da priorização do serviço de transportes movidos a óleo diesel em substituição aos antigos ônibus elétricos.

Mas uma conclusão plausível para essa questão poderar ser vista a partir da compreensão de que a cidade de Fortaleza não apresenta uma configuração industrial, não tem um parque industrial amplo. Sendo assim, "Já nas regiões onde a fragilidade do capital produtivo tornou a ordenação de espaço urbano mais vulnerável à outros interesses que não o do capital produtivo, é possível se pensar nos efeitos sobre a estruturação da vida urbana.

- Para que um bom funcionamento de transportes se não temos necessidade definidas de escoamento de mão de obra

24 Ministério da Infra-Estrutura, Secretária Nacional de Transportes, CBTU, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 1991.

para a indústria?"[25]

As autoras, por prudência, colocam a questão relativa à precariedade do serviços urbanos, especificamente o ônibus, de uma forma ainda indagativa. Contanto, não seria imprudência tomar esta interrogação a cerca da prestação de serviço como sendo uma regularidade da lógica da atual prestação de serviço em Fortaleza, fato que torna se uma constatação. A certeza deste fato, entretanto, só existirá quando da realização da pesquisa de origem e destino do sistema de transporte desta cidade.

---

25 BARREIRA, Irlys Firmo e LEMENHE, Maria Auxiliadora, Reflexões sobre a Política e Estrutura Urbana em Fortaleza, texto apresentado na reunião regional da SBPC em João Pessoa, 1984.

SEGUNDA PARTE
EFERVESCÊNCIA DOS CONFLITOS NOS TRANSPORTES COLETIVOS: GESTÃO MUNICIPAL - 1986 - 1988.

CAPÍTULO II

OS CONFLITOS EM TORNO DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM FORTALEZA.

Ao falar dos movimentos reivindicatórios por transportes coletivos em Fortaleza, é importante tecer algumas considerações a respeito da concepção de movimentos sociais urbanos.

Para iniciar essa controvérsia irei apoiar-me na concepção de que os movimentos sociais, "emergem da sociedade civil e têm composição social heterogênea. Suas reivindicações situam-se na esfera do consumo e suas práticas organizativas tem como interlocutor o poder público, visando melhores condições de vida no meio urbano. São movimentos típicos do processo urbano industrial."[26]

O entendimento desses movimentos passa pela compreensão de que nos países não desenvolvidos, os agentes significativos da edificação da cidadania são os movimentos que realizam reivindicações tendo em vista uma melhoria nas condições de vida. Também a luta salarial coloca na ordem do dia a possibilidade de se construir um mercado consumidor interno para uma população que venha a ter o direito de consumir bens e serviços no país. São as lutas desenvolvidas

---

26 DOIMO, Ana Maria, Movimento Social Urbano, Igreja e Participação Popular. Movimento de Transporte Coletivo de Vila Velha, Espírito Santo, Petrópolis, 1979, pág. 23, (Vozes).

pelas organizações comunitárias, pelos moradores das periferias que, de fato, asseguram a construção dos equipamentos necessários ao consumo coletivo.

Porém, deve-se atentar um pouco para a real dimensão que terá os referidos movimentos. Eles se constituem a partir de um móvel reivindicativo, freqüentemente dirigido contra o Estado. "(...) Esses movimentos representam uma clara reação das massas suburbanas diante da deteriorização de suas condições de existência."[27] Ao ponto de serem os responsáveis pela fecundação de novas questões no seio da sociedade civil. Ficando na vivência coletiva, as experiências sedimentadas ao longo dos diferentes percursos que podem fornecer bases para uma ação organizativa mais ampla da sociedade civil.

De início, os movimentos por transportes coletivos estão intimamente ligados a construção do urbano. "Os conflitos urbanos em determinadas condições políticas (e essas podem contribuir para criar), de modificação da correlação de forças e, eventualmente, em determinadas condições de desenvolvimento urbano em rápida evolução podem modificar a lógica da estrutura urbana."[28]

Então, vale salientar que o problema dos transportes

---

27 MOISéS, José Alvaro, e MARTINEZ-ALIER, Verena, A Revolta dos Suburbanos ou Patrão o Trem Atrazou, IN: Contradições Urbanas e Movimentos sociais, MOISéS, José Alvaro ett alii, Rio de Janeiro, 1978, pág.55.
28 AFFONSO, Nazareno Sposito Neto Stanislau, Chega de Enrolação, Queremos Condução, Movimentos Reivindicativos de Transporte Coletivos em São Paulo 1979-1982/83, Brasília, 1987, pág. 55, volume II, (EBTU).

não é o problema único nas cidades, mas esse se encontra interligado à questão da moradia que vai se articular à necessidade dos transportes entre outras reivindicações. "Basicamente, os movimentos de bairro surgem em Fortaleza em função de reivindicações referentes a moradia, água, luz, escolas etc. Dirigidas ao poder público, as reivindicações se transformam em forças de pressão a partir de abaixo-assinados, mobilizações, divulgações na imprensa etc."[29]

Os transportes coletivos atingem em cheio a construção das cidades, ao ponto de se poder fazer a seguinte pergunta: é a cidade que vai ordenando a organização dos seus trajetos ou é o aparecimento de novos trajetos que constrói a cidade? Dai a sua importância enquanto objeto de estudo social.

O uso dos transportes se, por um lado, revela a dinâmica evolutiva das cidades, é também expressão dos conflitos sociais transcorridos no meio do cotidianos urbano brasileiro.

O que Gilberto Freire caracteriza como sendo: 'usado por toda gente' se, em um sentido, reporta-se ao coletivo de usuários citadinos, não explica as diferenças desse uso. Meu primeiro olhar move-se então para compreender os significados dessas diferenciações mais plenamente visíveis por ocasião dos macros e micros conflitos que os engendra.

Enfim, trata-se de enfatizar a relevância que os transportes coletivos assumem na vida diária, atentando para

---

29 BARREIRA, Irlys Alencar Firmo, Movimentos Urbanos e Contexto Sócio-Político em Fortaleza, IN: Espaço e Debates Nº 6, pág.85, São Paulo, 1982.

seus diferentes usos, principalmente aqueles referentes às camadas populares.

A especificidade dos conflitos refere-se a um amplo conjunto de atores sociais: os empresários, os trabalhadores, os usuários e o poder local.

A ação destes diversos atores desdobra-se numa rede de conflitos em diferentes perspetivas: os pleitos para os aumentos dos preços das passagens, melhoria nas condições de trabalho e melhoria salarial, a luta contra a majoração dos preços das passagens e, por último, o questionamento da legislação do sistema de transportes, respectivamente.

A ação destes mesmos atores configurar-se-á em formas radicais de levantar as reivindicações: lockout, greves, quebra-quebras, pequenos conflitos cotidianos que aparecem na história local dos transportes em virtude das medidas administrativas tomadas contra os empresários do setor de transporte.

"Um estudo sociológico dos transportes se baseia numa análise das contradições entre a lógica interna de um sistema de circulação e as condições históricas dos meios de transportes através dos quais ele deve realizar-se."[30]

Considerando este pensamento, destaca-se a realidade marcante de Fortaleza como os exemplos dos moradores da periferia que serão na década de oitenta os principais agentes desta luta, efetivada em virtude da necessidade de

---

30 CASTELLS, Manuel, A Questão Urbana, pág. 249, Rio de Janeiro, 1983, (Paz e Terra).

se chegar ao local de trabalho. Esse é um fato moldado pelo isolamento social e espacial a que estão expostas setores da população nas grandes metrópoles brasileiras. Fortaleza é o exemplo peculiar dessa contradição.

OS GRANDES CONFLITOS DE TRANSPORTES COLETIVOS EM FORTALEZA.

A partir das considerações iniciais, serão destacados através da história local, os diversos movimentos sociais, que estiveram ligados ao problema dos transportes coletivos. Esses movimentos se apresentaram com diversos sujeitos e em diversas épocas.

Os diversos períodos estão divididos em três fases distintas, que acompanharam a própria história da cidade.

Primeira fase - lutas populares e trabalhistas contra a Ceará Light, empresa de origem inglesa que atuou no ramo de transportes, quer através dos auto-ônibus quer nos tramway puxados a burros e depois movidos a energia elétrica.

Segunda fase - os protestos violentos dos estudantes do Liceu do Ceará que sempre se opunham aos constantes aumentos nas tarifas. Ficou conhecido na história de Fortaleza como os "quebra-quebra da turma do Liceu", onde se destaca a linha do Jacarencanja como um dos principais alvos destas manifestações.

Terceira fase - Sendo a mais recentemente, formada pelas reivindicações dos moradores da grande periferia de Fortaleza que passaram a ser um dos principais atores das lutas por um melhor serviço de transporte coletivo na cidade.

Contanto, existiram alguns movimentos que estão

ligados a questão dos transportes coletivos e que servirão para introduzir a problemática.

A primeira manifestação até agora localizada é a dos Catraieiros. Trata-se de trabalhadores marítimos que faziam o transporte de mercadorias e de passageiros da beira-mar até os navios, zingando os lemes das catraias, pequenas embarcações de madeira, movidas pela tração muscular.

"A greve dos Catraieiros de Fortaleza não é um caso isolado de revolta das populações pobres, (...). A greve dos Catraieiros é considerada por Rodolfo Teófilo como uma verdadeira carnificina. Ele escreve, "os Catraieiros do porto de Fortaleza fizeram greve por causa do alistamento dos homens do mar, que fazia o capitão dos portos, alistamento que daria em resultado a designação de alguns para o serviço da Armada.

Os Catraieiros rebelados negaram-se ao serviço de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros, fato que representava uma situação de greve - recusa ao trabalho. Os grevistas amontinaram-se na praia (...).

A população de Fortaleza insurge-se contra a violência policial, dirige-se ao palácio e pede a punição dos culpados da chacina. O governador Pedro Borges, responde: retirem-se, senão mando debandá-los a pata de cavalos, essa greve é deflagrada em 03 de Janeiro de 1904."[31]

---

31 SOUZA , Simone e OLIVEIRA, Francisco de Assis S. , O movimento Operário Cearense na Primeira República, Fortaleza, 1990, pág. 19/20, (UFC/NUDOC).

Os movimentos reivindicatórios, ligados ao setor de transporte, tem um característica local. Ganham adesão, desencadeiam correntes de solidariedade, o que os tornam mais abrangentes, e por isso mesmo possíveis de repercussão na história popular.

Entretanto será com a implantação do serviço de bondes puxados à atração animal, a partir de 25 de Abril de 1880, que Fortaleza terá as sua primeira manifestação de revolta popular contra os serviço de transportes coletivos.

Stiel relata o seguinte acontecimento sobre uma revolta acontecida contra o serviço da THE CEARÁ TRAMWAY LIGHT & POWER COMPANY LTD. , "O povo protestava contra o mau serviço dos bondes. Em 16 de Maio de 1915 amanheceram arrancados os trilhos da linha de Porangaba, e destruído um pontilhão.

À tarde, o povo atacou e destruiu um bonde daquela linha."[32]

A Ceará Light marcou história em Fortaleza, no período da República Velha, devido aos péssimos serviços que prestava à população com o seu sistema de bondes.

Em 1925, devido ao aumento das passagens dos bondes, Fortaleza assiste e participa, das ações de sabotagem dos serviços da Ceará Light e participa deles, como descreve Stiel, a cerca de uma revolta contra majoração dos preços das passagens.

Essas mobilizações vão fazer com que essa Companhia

---

32 STIEL, *op. cit.* pág.,124.

ceda as pressões populares, fato constatado através da concessão de abatimento em Fevereiro de 1917, de cinquenta (50) por cento nos preços das passagens aos estudantes menores de quatorze anos, beneficiando alunos dos bons colégios de Fortaleza.

Toda a existência da Companhia será marcada pela revolta dos habitantes, principalmente quando havia aumento nos preços das passagens, não obstante os maus serviços. Essa relação se estabelece até o fim dos anos quarenta. Logo mais, Fortaleza será servida pelos auto ônibus.

Com a ampliação dos serviços de ônibus em Fortaleza, e com a utilização desse serviço pela população estudantil que se deslocava de casa para o Colégio Liceu do Ceará, estabelece se uma forma regular de uso que ira propiciar uma série de conflitos.

"Como o advento dos ônibus é que, as greves iniciam, como em 1948, quando no dia 26 de Julho os motoristas de ônibus se declaram em greve, havendo na Praça do Ferreira, principal ponto de parada de ônibus, atritos entre motoristas e policiais. No dia seguinte, guardas do trânsito dirigiam ônibus de algumas empresas para a cidade não parar. No dia 28 terminou a greve e as negociações foram adiadas.

"No dia 11 de Janeiro de 1950, os motoristas da Empresa Viação Vitória entram em greve em virtude da colocação de selo de segurança nas caixas dos ônibus para evitar roubos por parte dos motoristas, que se sentiram ofendidos. Novamente os guardas do trânsito passaram a

dirigir aqueles veículos. No dia seguinte, os motoristas publicaram nota esclarecimento que não houve greve, mas recisão de contrato da empresa com todos os motoristas, que promoveram ação penal contra seu proprietário.

"No dia 03 de Janeiro de 1951, as empresas de ônibus anunciaram para o dia seguinte uma greve (lockout de empresários) geral até que as passagens fossem majoradas, a imprensa de Fortaleza ao lado dos contabilistas provaram ser o lucro daquelas empresas em torno de 70 por cento, frustando a greve anunciada."

"Outro lockout dos empresários verificou-se em 03 de Abril de 1955, sendo barrada pela intervenção do governador Paulo Sarasate. Devido a insistência de alguns empresários alguns quebra-quebra ocorrem.

"Fortaleza ficou totalmente sem transporte a partir de zero hora do dia 10 de Novembro de 1961, quando todos os motorista resolveram, em reunião no seu sindicato, que paralisariam até o atendimento de suas reivindicações. Desta feita pararam todos os motoristas, e ônibus, carro de aluguel e demais empregados da profissão. A greve teve o apoio da classe estudantil. Os empresários alegaram que só poderiam atender aos motoristas mediante aumento nas tarifas. No dia seguinte, pararam os ferroviários e Fortaleza ficou sem nenhum tipo de transporte de massa, mas no mesmo dia os motoristas voltaram ao trabalho. Houve o aumento dos motoristas, sem a majoração das passagens."[33]

33 Jornal O Povo 21.05.86.

(sic).

Os anos cinqüenta e sessenta trarão para a história de Fortaleza a marca dos célebres quebra quebras e as primeiras greves dos motoristas de ônibus.

O movimento dos estudantes era uma reação aos aumentos das passagens de ônibus. Eles realizavam grandes manifestações de descontentamento e revolta. A linha de ônibus mais prejudicada era a do Jacarecanga. Era a que fazia a prestação de serviço de deslocamento dos moradores da zona oeste da cidade, no sentido centro bairro e vice versa. Assim, a empresa de Oscar Pedreira era o alvo preferido das manifestações dos estudantes.

A exemplo de todo o Brasil esses movimentos se arrefecem com o golpe de 1964.

Com a retomada do processo de redemocratização a partir de 1978, iremos presenciar a primeira greve trabalhista feita por motoristas, cobradores e fiscais dos transportes coletivos urbanos de Fortaleza.

Esse acontecimento contou com a solidariedade dos estudantes.

As décadas de setenta e oitenta trazem a cena os movimentos reivindicatórios, efetivados por novos sujeitos. Esses serão os moradores da periferia, principais interlocutores interessados pela melhoria do serviço de transporte coletivos, os quais, através de denúncias públicas e abaixo-assinados, manifestam seu protesto.

Sintetizando a nossa discussão acerca dos movimentos

de reivindicações em torno dos transportes coletivos em Fortaleza, apresenta-se a seguir uma quadro resumo .

A tabela abaixo contém as principais greves no setor dos transportes coletivos de Fortaleza.

Registra se doze (12) greves na história do sistema de transporte por ônibus.

Nota-se que no período da "Administração Popular de Fortaleza" é onde incide o maior número de mobilizações paredistas.

Portanto, a gestão Maria Luiza caracteriza-se por ter sido um período da história local recente onde se verifica a maior discussão sobre este tema. Reportagens em rádio, televisão e jornal diariamente são tratadas nestes meios de comunicação social.

No período da gestão da prefeita Maria Luiza, um recorde é realizado. Houve a maior paralisação do sistema de transportes por ônibus, durando mais de uma semana.

Proporcionalmente falando, este foi também, um período na história de Fortaleza, quando se realizou a maior quantidade de greves neste setor. A média ficou por volta de duas greves por ano.

A análise das greves será tratado no detalhamento do período da administrativo da prefeita Maria Luiza.

Segue o quadro resumo:

QUADRO RESUMO DAS PRINCIPAIS GREVES.

DATA	DURAÇÃO	REIVINDICAÇÃO	CATEGORIA
26.07.48	2 dias	20% de aumento	motoristas
11.01.50	1 dia	confiança*	cobrador
10.11.61	2 dias	15% de aumento	motorista
04.06.79	2 dias	nova tarifa	motorista
25.07.85	2 dias	20% de aumento	motorista
04.11.85	2 dias	20% de aumento	motoristas
15.05.86	3 dias	30% de aumento	motorista
20.05.86	4 dias	30% de aumento	motorista
04.08.86	2 dias	passe livre	motorista
11.01.87	2 dias	32,72% de aumento	motorista
04.05.87	3 dias	4,5 salários	motoristas
13.01.88	8 dias	183% de aumento	motorista

* A diretoria da Empresa Vitória colocou cadeado nas caixas dos ônibus desconfiando dos trocadores. A greve foi para a retirada dos cadeados, o que terminou por acontecer.

** Fonte - Jornal Diário do Nordeste de 20.04.88.

A RODA VIVA DOS CONFLITOS: "ADMINISTRAÇÃO POPULAR DE FORTALEZA", 1986 - 1988.

Após um período de quase trinta anos sem eleições para prefeituras das capitais e das áreas de segurança nacional, Fortaleza irá ter uma mulher na prefeitura proveniente de um Partido de esquerda, o Partido dos Trabalhadores. Foi uma eleição que galvanizou a opinião pública da cidade, tirou o sono do empresariado local por muitas noites. Fortaleza, assim, entra no panorama nacional como sendo a primeira capital do Brasil que, após o golpe militar de 1964, será administrada por uma equipe com o perfil de esquerda.

A equipe administrativa do primeiro e segundo escalão foi arregimentados da seguinte forma: por membros da militância do próprio Partidos dos Trabalhadores, por pessoas que estavam sob área de influência do PT, em outros Partidos de esquerda, por outras pessoas dos movimentos sociais organizados e pessoas ligadas a outras administrações.

A eleição de Maria Luiza Fontenele será acompanhado por todo o pais como um fato inédito acontecido em Fortaleza.

Para a população local, os outros candidatos provenientes dos partidos de centro, de direita, entre outros, não tinham o apóio necessário ou a legitimidade que essa candidatura representava. Além do mais, o povo

brasileiro acabava de sair da campanha das "Diretas Já" e encontra nas eleições de 1985 o espaço para fazer um revide da derrota sofrida ao não alcançar o direito de eleger o seu presidente através do voto direto. A vitória do PT em Fortaleza deve-se, em parte, aos movimentos organizados da cidade e a perspectiva que o Partido dos Trabalhadores apontava nas suas lutas cotidianas enquanto direção política significativa para a resolução dos problemas dos explorados e oprimidos.

"Enquanto Maria Luiza vivia nos bairros e subúrbios, conquistando favelados, Paes (de Andrade) continuava em Brasília. Maria manipulava e fomentava greves com freqüência, enquanto o candidato do PMDB, quando muito, com elas apenas se solidarizava. E assim por diante, até o confronto do visual, o da mulher muito mais simpática, com a novidade do sexo na disputa da Prefeitura. Enquanto o PMDB se descaracterizava, querendo ser oposição, mas atolado no governo de alto a baixo, Maria Luiza mostrava coerência nas sua promessas e nas suas ameaças."[34]

Numa primeira leitura seria possível até pensar que esse pronunciamento fosse originado de um analista simpático à esquerda. Só que essa avaliação é de Themístocles de Castro e Silva, intelectual conservador de Fortaleza, o qual de forma indireta aponta alguns elementos significativos para explicar a hegemonia da candidata a

---

34 CASTRO e Silva, Temístocles de, IN: Jornal O Povo de 07 de Janeiro de 1986.

prefeita na disputa eleitoral. Por outro lado, o depoimento não esconde as raízes conservadoras presentes nas palavra grifadas.

No transcorrer da campanha, a então candidata Maria Luiza irá se solidarizar com a greve dos motoristas de transportes coletivos de Fortaleza, fator importante para a vitória. A luta salarial dos motoristas teve como um dos momentos marcantes o confronto direto entre a policia militar e os trabalhadores, que ocasionou a morte de um trabalhador.

A então candidata soube trabalhar essa questão: fez a denúncia num dos seus programas eleitorais, cedendo o seu espaço para a categoria dos motoristas se pronunciar a respeito da greve. Maria trabalha com a opinião pública, na medida em que associa o fato transcorrido a uma futura postura política do PMDB que tinha a frente do executivo estadual o Sr. Gonzaga Mota, responsabilizando-o pelo assassinato do trabalhador. A partir desse fato emerge uma comparação prática do que seria uma Prefeitura pemedebista.

Maria Luiza é eleita, Fortaleza vibra de emoção!

O início da administração petista, se achará sob um grande expectativa e com um forte apóio dos setores organizados da cidade. Chega-se ao ponto de muitos profissionais se disporem ao trabalho não remunerado, ou em algumas repartições os membros do staff da "Administração Popular" - AP - chegarem a dividir os seus proventos salariais para colaborar com as finanças do erário

municipal.

Por outro lado, tinha-se uma população ansiosa por respostas para os graves problemas que atingiam a cidade. A expectativa criada era a de que todos os antigos problemas que há muitos anos atormentavam a população iriam finalmente ser resolvidos pela AP, inaugurada com a palavra-de-ordem "Construir o novo com a participação do povo".

Nos primeiros dias de administração, verifica-se, uma forte onda de reivindicações junto às repartições municipais. Verificar-se-á, também na imprensa local, diversas notícias sobre problemas urbanos da cidade, fato pouco corriqueiro até então. Entretanto, Maria Luiza conta com uma forte simpatia da população nos seus primeiros dias de administração, conseguindo realizar grandes manifestações de apóio.

Por outro lado se organizava uma forte campanha de oposição à AP.

"Como a posse da prefeita Maria Luiza Fontenele ontem, inicia-se, na história de Fortaleza, uma administração que promete muita controvérsia, pois se, de um lado, tem tudo para dar certo, principalmente, como experiência comunitária de Governo, do outro, enfrenta um emaranhado de contradições que poderá jogar por terra as esperanças do povo na solução dos seus problemas e na realização de um programa voltado para a recuperação da cidade e moralização das atividades públicas na área da Prefeitura." (...)

"A verdade - diga-se de passagem - é que a prefeita Maria Luiza tem enormes dificuldades pela frente, sendo a primeira delas resultante do relacionamento com a Câmara Municipal, apesar das anunciadas "boas vindas" do vereador Djalma Eufrásio, presidente do Legislativo municipal. E isso por uma razão muito simples: uma das metas da prefeita, segundo se anunciou publicamente, vezes sem conta, é a modificação do sistema de poder no Município de Fortaleza."[35]

A administração recém instalada já ouvia o seu primeiro grito de advertência das forças vivas que a ela se opunham.

Para as forças adversas a gestão, o poder local, em particular, era questão de honra que, as estruturas de poder não fossem questionadas. A advertência era uma alusão que se fazia contra a proposta de se construir os conselhos populares na cidade. Entretanto, a participação popular será ao fim da administração a grande prejudicada. O que ficou de participação popular foi simplesmente o que já constava nos antigos e ultrapassados organogramas municipais, expressos pelas assessorias comunitárias dos órgãos municipais.

O órgão responsável pela política de transportes vai ser ocupado, também, por uma mulher. Tratava-se da engenheira civil Marta Mendonça Arruda, técnica da companhia do metrô do Rio de Janeiro, mestre em transportes pela COPPE

---

35 Editorial do JORNAL Diário do Nordeste 02.01.86, pág. 02.

da Universidade Federal do Rio de Janeiro e que contava com uma larga referência junto a comunidade técnica do setor.

A indicação de Marta Arruda irá gerar uma grande polêmica na grande imprensa de Fortaleza, que apontava o inconveniente de indicação de uma secretária considerada "de fora".

A AP iniciará princípios administrativos voltados para o interesse da maioria da população, em especial para as camadas populares.

A gestão da Prefeita Maria Luiza Menezes Fontenele se denominou "Administração Popular de Fortaleza" por assim se definir:

"Administração é popular pela definição e escolha de suas prioridades com vistas ao atendimento dos interesses imediatos e estratégicos das camadas populares.

"A administração é popular na medida em que propicie a efetiva participação dos segmentos organizados da população através de canais institucionais ou não, a fim de intervir no processo de tomada de decisões.

"A administração é popular na medida em que o aparato administrativo e as políticas adotadas sejam colocadas a serviço das camadas populares, visando ao reforço de suas organizações independentes e autônomas, bem como propiciando a elevação de seu grau de conciência política e mobilização na luta pela conquista de seus interesses e direitos.

"A Administração é popular na medida em que subordina o setor privado, com especial destaque o setor

permissionário de serviço público, aos interesses da coletividade."[96]

Os primeiros documentos sistemáticos do plano de governo são divulgados após um ano de administração revelando uma iniciativa tardia mas relevante para a fixação das diretrizes administrativa. Até então, os propósitos de administrar somente eram conhecidos pelos pronunciamentos públicos.

As intenções de apoio popular serão o norte político para as ações. No setor de transportes a política será avaliada da seguinte maneira:

"Os serviços de transportes coletivos, atualmente, estão bastante deficientes. Essa deficiência pode ser avaliada em termos quantitativos e qualitativos: equipamentos insuficientes e deficientes, ocasionando longas esperas e péssimas condições de transporte. Um levantamento das condições de transportes na periferia de Fortaleza revela que uma melhoria no sistema de transporte público de passageiros não pode ser encarada apenas em termos de melhoria de equipamentos, mas também implica numa política urbana voltada para drenagens, pavimentação, construção e melhoria de abrigos e terminais.

O baixo nível do serviço, a situação precária dos abrigos e terminais, os problemas políticos-institucionais e organizacionais caracterizam um panorama indesejável e

---

8 FONTENLLE, Maria Luiza Menezes, Ação de Governo, Administração Popular de Fortaleza, Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1987, pág. 16.

mostram a necessidade de urgentes e profundas transformações no sistema de transportes coletivos, por ônibus, no município de Fortaleza e no seu órgão gestor. (...)

"A inadequação e ineficiência em que se encontra a CTC impede seu uso como instrumento regular do sistema, de modo a pressionar as empresas privadas no atendimento de linhas sociais inadequadamente operadas.

"As transformações necessárias serão iniciadas através de ações concretas, que se refletem nas proposições que apresentamos.

Está prevista também, para 1987, a quadruplicação da frota da CTC, com a aprovação de projetos que se encontra no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que prevê a compra de 104 novos ônibus, tipo padron."[37]

Esse documento será apresentado após um ano de AP e, de fato, só se materializando devido as insinuações provenientes da câmara de vereadores, que, em uma acirrada campanha de oposição, denúnciava a falta de diretrizes administrativas. Vereadores e a imprensa formavam junto a opinião pública, a idéia de uma incompetência administrativa devido a falta de um documento programático, apresentando as linhas centrais da gestão.

É patente nos documentos oficiais da AP a falta de diretrizes política, a longo prazo. O setor de transportes coletivos no município de Fortaleza, tiveram sempre metas

37 FONTENELE, *Op. cit.* pág. 32

imediatistas.

Uma outra questão, pouco trabalhada pela administração, refere-se a proposta política da estatização, importante para uma população que se encontrava sem alternativas face as pressões dos empresários do setor.

Teriam sido os proprietários das empresas de transportes coletivos, a fração patronal industrial, encarregada da tarefa de confrontar a Administração Popular?

A "Administração Popular de Fortaleza" veio em muito acentuar as contradições já existentes, por uma série de motivos:

Primeiro - Por ter se colocado a serviço dos interesses populares, acionando a contradição estrutural do sistema econômico opondo o serviço coletivo e a apropriação individual de sua oferta pelo setor empresarial;

Segundo - Todos os conflitos geraram uma oposição de características ideológicas amplas, entre os favoráveis e os críticos da administração.

Terceiro - Acionou os aspectos legais, agilizando o caráter amorfo da legislação, quer motivando a autonomia da Secretaria de transportes, quer valorizando os grupos coletivos de defesa de interesses;

Quarto - Gerou por parte da imprensa um conflito permanente entre a capacidade de atendidemento da Prefeitura em gerir serviço público e a autonomia empresarial;

Quinto - Gerou limites impostos pelas pressões empresariais em momentos de lockouts.

Enfim, todos os problemas estruturais do sistema de transportes tornaram evidentes esse minguado serviço prestado ao público. Em virtude do jogo de forças ficou a distância entre a necessidade do lucro empresarial e a função social necessária à população citadina.

O que logo será demonstrado, são os embates ideológicos entre os partidários da administração, a câmara de vereadores, os empresários, a secretária de transportes.

Este é o conjunto de atores dessa nova trama reatualizada de conflitos

ATORES E FORÇAS SOCIAIS EM CONFLITOS.

O PRIMEIRO ANO DE ADMINISTRAÇÃO.

A administração da prefeitura passará por um desencadeamento de diversos e graves conflitos mobilizando atores em permanente oposição durante os três anos.

O Primeiro grande conflito se deu em um dos aspectos mais delicado do sistema de transporte, uma das conquistas mais antiga de Fortaleza a meia passagem.

Essa redução dos preços das passagens nos transportes coletivos de Fortaleza tem uma tradição quase que secular. O desconto ocorre desde o ano de 1917, quando a THE CEARÁ TRAMWAY LIGHT POWER AND COMPANY LTD, enviava pedido aos diretores de colégios de Fortaleza requisitando a relação dos alunos menores de quatorze anos, que precisassem ir de casa à aula. Os ventos da revolução russa já estavam arejando a cabeça dos ingleses?

O fato transcorreu em virtude de se ter alardeado junto a população de Fortaleza que a meia passagem iria ser extinta pela "Administração Popular de Fortaleza", um fato que provocou uma grande confusão até junto aos apoiadores da AP que ficavam sem entender a possibilidade de se mexer numa grande conquista da população.

Um dos veículos difusores da notícia foi a grande imprensa escrita como se pode ver através da seguinte reportagem.

"Recentemente surgiu a discussão, entre estudantes

universitários e secundaristas, de que haveria, por parte da Secretaria de transportes do Município, a intenção de instituir tíquetes diários, limitando o número de meias passagens nos transportes coletivos de Fortaleza. Ontem em reunião com os estudantes na Faculdade de Direito da UFC, a secretária Marta Arruda negou a existência do projeto. Há, entretanto, pelo menos três diferentes fontes que asseguram ter ouvido recentemente e em público, da própria secretária, a possibilidade da implantação dos tíquetes: o vereador Francisco Lopes-PMDB, o presidente do Sindicato Particular, (de ensino) Acrísio Pessoa, e diversos estudantes, representante dos diretórios centrais das três universidades."[38]

Com essa reportagem, detona-se uma cadeia de pronunciamentos e mobilizações. contra essa possível medida de extinção. Ex-lideres estudantis, parlamentares irão desenvolver uma campanha contra tal medida. Tratava-se de uma conquista histórica dos jovens de Fortaleza e que, portanto, servirá de mote para se colocar o movimento estudantil contra essa provável medida da AP.

"O deputado Manuel Arruda lamentou ontem, na Assembléia Legislativa, que tenha sido cogitado a idéia de extinção da meia passagem nos transportes coletivos. Ele destacou que se realmente a Secretária de Transportes do Município pensou no assunto é por desconhecer a histórica e a heróica luta dos estudantes do Ceará, que foram pioneiros

38 Jornal O Povo, 06.04.86.

em conseguir abatimento em todo o país.

Ele lembrou que a luta pela meia passagem teve início em 1930 com o Centro Estudantal Cearense."[39]

O deputado não tinha a percepção da extensão desse direito que, junto a população de Fortaleza, remonta ao período da CEARÁ LIGHT.

É importante, entretanto, analisar os atores envolvidos nesse conflito de opinião sobre a extinção da meia passagem. Por qualquer motivo que fosse a idéia de supressão da meia passagem era considerada intocável.

Primeiramente, verifica-se que esse fato foi uma articulação dos partidos de oposição, na medida em que os atores são citados nas notícias da imprensa escrita. A presença de pessoas renomadas da cidade que se apresentavam como testemunhas do provável pronunciamento da Secretária, incluindo o presidente do sindicato dos donos de colégios, que nunca tivera uma atuação a favor dos estudantes de Fortaleza, e representantes estudantis opositores a AP, representam um bloco de combate cujo o objetivo era aniquilar a qualquer preço o novo projeto de administração, recém instalada em Fortaleza.

O incidente começava a desenvolver um novo fato política. Com o conflito iria se criar uma rede de opiniões conflitivas, ou seja, diversos ângulos de opiniões acerca dos próprios enfrentamentos que transcorreram durante toda a AP.

---

39 Jornal Tribuna do ceará 12.14.86.

Por outro lado a secretária de transportes não teve a habilidade política ao lidar com esse tipo de procedimento administrativo, com essa avaliação hipotética - implantação de tickets - mesmo que fosse para simples análise, em virtude, principalmente, de se tratar de uma conquista histórica. Segundo Marta Arruda, o que havia era um estudo em que se relacionava as diversas formas de se racionalizar o preço da meia-passagem. Considerar-se ia os resultados somente para efeito de comparação. Não se havia cogitado a extinção da meia passagem.

Os estudantes realizaram uma grande passeata que representou a primeira grande mobilização de massa contra a AP sob a direção dos partidos políticos que faziam oposição.

Para amenizar o efeito da mobilização, a AP restituí um antiga pleito dos diretórios acadêmicos universitários e secundaristas, o direito de novamente emitirem as carteiras estudantis. Essa medida ficou totalmente ofuscada devido ao grande incidente da possível extinção da meia passagem. Em Dezembro de 86, Maria Luiza volta a lembrar que a meia passagem será mantida.

O problema dos transportes coletivos será um grande desafio para AP. Foram três anos em que a população, praticamente, teve de conviver com as greves dos trabalhadores do setor, com as ameaças de lockout por parte dos empresários e a própria precariedade do sistema.

Uma análise descritiva sobre os grandes conflitos transcorridos ao longo da administração da prefeita Maria

Luiza, permitirá avaliar neste período, a natureza desses eventos registrados:

Fortaleza durante o ano de 1986, registra quatro greves de transportes coletivos por ônibus.

A primeira delas será realizada a partir de 15.05.86 até o dia 17.05.86; a principal reivindicação constava do piso de quatro salários mínimos para os motoristas.

O movimento paredista foi intermediado pelo então governador Gonzaga Mota. A intervenção do governador nos problemas da cidade estava associado uma estratégia política de combate com vistas a desmoralização política: provar idéia de impotência administrativa.

Esse fato é também verificado no conteúdo dos editoriais da imprensa escrita e/ou nos noticiários dos rádios e da televisão. Considere-se que uma opinião pública estava sendo formada. Mostrar a triste face oculta, até então encoberta pelos grandes meios de comunicação, seria a estratégia adotada. A articulação pretendia mostrar a incapacidade que teria a prefeita de intervir e oferecer algum tipo de solução para os graves problemas que atormentavam a cidade, associando as carências existentes na infra-estrutura ao tímido desempenho da Administração.

A greve é suspensa.

Entretanto, em 20.05.86 os trabalhadores do setor voltam a cruzar os braços. Desta vez, eles pleiteiam um antigo direito, o de poderem ter acesso ao veículo pela porta dianteira, hábito que os credenciava ao não pagamento

da passagem. O Decreto Nº 7161 de 13 de Setembro de 1985, da administração de Barros Pinho, cria a Carteira Padrão Especial para o pessoal que trabalha no transporte coletivo urbano no município de Fortaleza.

"Art. 1 - Fica instituído a carteira Padrão Especial para os motoristas, trocadores, despachantes e fiscais que trabalha nas empresas operadoras de TC no município".[40]

Portanto, o principal motivo da mobilização se dará em virtude de garantir a concessão anteriormente instituída. O movimento grevista estenderar-se-á até o dia 23.05.86, quando um acordo é alcançado. Os profissionais fardados continuarão mantendo esse direito já assegurado.

A "paz" entre trabalhadores e patrões será novamente suspensa com um novo confronto.

Em 04.08.86 os trabalhadores do guidom param novamente a cidade. Desta vez, as reivindicações são pelo cumprimento de leis trabalhistas: folga semanal, novamente a questão do passe livre, assinatura das carteiras trabalhistas dos empregados do setor. A paralisação estende-se até o dia 06.08.86 quando a prefeita Maria Luiza lança a proposta de o Município arcar com as despesas dos tickets dos trabalhadores dos coletivos. Um forma talvez recuada de enfrentar o poder patronal, na medida em que uma lei estava sendo desrespeitada pelas empresas concessionárias, e uma forma paliativa, na medida em que o ônus financeiro seria arracado pela prefeitura.

---

40 Diário Oficial do Município de Fortaleza, 23.09.85.

Mas o sistema de transportes sofrerá diversas pressões, entre as quais as dos proprietários das empresas concessionárias que agora entram em cena com ameaças veladas de lockout no sistema de ônibus. Eles alegam que não têm condições de manter a frota em funcionamento com os preços das tarifas congeladas. O movimento patronal adota uma série de ações de pressão para chegar o seu objetivo.

"Representantes do Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos estiveram reunidos com a Prefeita de Fortaleza, na última quarta-feira, quando fizeram uma análise dos custos operacionais do setor, para demonstrar, **concluindo, a absoluta impossibilidade de que sejam** mantidas as linhas de ônibus, em virtude do congelamento das tarifas. Basicamente, os empresários repetiram o que haviam dito, isto é, que haverá um colapso na prestação de serviço aos usuários, 'se alguma providência urgente não for adotada'".[41]

Leia-se aumento nos preços das passagens.

O argumento secular dos empresários será então a pedra angular das ameaças de lockout. Sempre o mesmo problema da falta de uma tarifa elevada para custear o sistema de transportes coletivos. Os empresários ficam conhecidos pelos constantes pedidos de aumento nos preços das passagens.

Portanto, a população conviverá com um quadro de constantes ameaças de paralisação dos seus ônibus que seriam

---

41 Jornal Diário do Nordeste 26.09.86.

sinalizados quando dos pedidos de aumentos para as passagens, deixando assim uma enorme dúvida nos habitantes quanto a regularidade do sistema.

Os técnicos do setor de transportes desenvolveram um conceito que traduz a angústia dos usuários, no que diz respeito à confiabilidade dos equipamentos, ou seja, para o cidadão é importante, que esse possa contar com o serviço dentro de uma regularidade, pontualidade e segurança.

No primeiro ano de administração o problema dos transportes não foi considerado administrativamente como sendo objeto de uma política a longo prazo, mas sim, encarado como um problema conjuntural. Essa característica será a tônica da administração. Isto é, não se desenvolve nesse período uma política clara com definições precisas dos objetivos a serem atingidos no transcurso da administração.

Finalmente, o primeiro ano de administração encerra-se com uma última greve. Tratar-se á da greve geral desencadeada pela Central única dos Trabalhadores, a CUT; isso ocorre em 12.12.86. A população e os trabalhadores do setor de transporte começam a perceber de uma forma mais nítida a abrangência do seus serviços, a importância que traz uma paralisação do serviço de transportes para o comércio, as indústrias e aos serviços públicos e particulares.

O primeiro ano será marcado pelo ensaio dos grande confrontos que acontecerão nessa relação da administração com o setor empresarial local. Para esses últimos, era

necessário derrotar um projeto que se colocava a serviço da maioria da população. O setor empresarial dos transportes será, portanto, a linha de frente da patronal para desenvolver os combates. Torna-se uma questão de honra para os patrões, a derrota desse projeto.

Os empresários do setor de transportes serão os "testas de ferro" do embate que se desenvolverá ao longo do curso da AP?

O SEGUNDO ANO DE ADMINISTRAÇÃO.

O segundo ano de Administração, quanto aos aspectos já mencionados, não será em nada diferente do ano anterior. Muito pelo contrário. Assiste-se a um acirramento dos problemas. O setor dos transportes coletivos continuará sendo um deles.

Em específico, os empresários de transportes criam novas estratégias para por em cheque a AP, como será demonstrado.

Para os empresários, o sistema de transportes estava deteriorado, como eles próprios atestavam em público:

"Eu mesmo não tinha coragem de andar nos meus ônibus."[42]

O pronunciamento do Sr. Jáder Carvalho, na época proprietário da empresa Gerema, a empresa operadora das linhas do Conjunto Ceará, Granja Portugal e Bom sucesso,

42 Jornal Diário do Nordeste 04.01.87.

dava o quadro das reais condições de transportes daquela população. Os empresários ameaçavam processar a Prefeitura pelo desequilíbrio das finanças das empresas operadoras. Para os proprietário, as empresas estariam precisando do aumento de oitenta (80) por cento no valor das tarifas somente para equilibrar a receitas das empresas.

Os empresários levam às reuniões do COMTUR a sua planilha tarifária. Para estes a planilha da secretaria não interessava, mas sim a própria planilha das empresas, que detêm o monopólio das informações operacionais; onde se considerava a renovação da frota, entre cutros aspectos.

No dia 11 de Janeiro de 1987, segundo ano de AP estoura a primeira greve dos profissionais do guidom.

Os trabalhadores do setor pleiteavam 32,72 por cento de aumento. A patronal, por outro lado, reivindicava o aumento de cem (100) por cento nos preços das tarifas. Com isso, estava criada uma articulação entre a reposição salarial dos motoristas e o aumento tarifário.

O que ocorria era a conjugação dos interesse dos patrões e dos empregados do setor de transportes. Era a junção das duas categorias contra a Prefeitura.

Nesse ínterim a Prefeita viaja.

Assume o vice-prefeito que dá aumento de cem (100) por cento no valor das passagens. Para o prefeito em exercício, o aumento teria sido concedido em função dos percentuais proposto pelos empresários, comprometidos assim a fazer a renovação da frota.

"O acordo prevê, de imediato, a diminuição da reserva técnica que as empresas mantêm atualmente. Tratam-se dos veículos deixados nas garagens para substituir outros que circulam na eventualidade de quebras"[43].

Maria Luiza afirma nos jornais da época que tinha autorizado somente um reajuste de 87,07 por cento, que teria assinado o decreto Nº /526 de 12 de Janeiro. Este mal entendido apresenta como conseqüência imediata, um grave e grande atrito com o seu vice, o Prof. Américo Barreira.

O Vice-prefeito concedeu o aumento sem nem consultar o COMIUR - Conselho Municipal de Transportes.

A prefeita, por não se encontrar no momento em que o acordo fora firmado, teve por opção, trabalhar com o espaço político que lhe sobra.

Recebe em audiência a Central única dos Trabalhadores - Regional, as outras entidades representativas, tentando assim justificar-se perante as mesmas.

Ocorrem protestos, reivindicando a suspensão do aumento nos preços das passagens.

Para a CUT "A estatização dos transportes públicos é uma luta nossa. Porém, com a precária legislação que regulamenta a questão, no momento torna-se inviável passar os transportes, que estão nas mãos de empresas privadas, para o setor público."[44]

Esse aspecto pode revelar a falta de uma discussão

---

43 Jornal O Povo 15.01.87. pág. 07.
7 Jornal O Povo 16.01.87. pág. 07

mais profunda a respeito das grandes questões políticas e sociais da região. No interior da CUT - regional, não havia uma discussão em desenvolvimento sobre essa grande problemática.

O aumento é mantido. Mesmo sendo alvo de protestos, de abaixo-assinado - contendo oito (08) mil assinaturas - e outras iniciativas tendo em vista a suspensão da medida.

Quanto à população, que se solidariza com o movimento grevista, ficou penalizada com o aumento de cem (100) por cento nos preços das passagens, principalmente devido ao reajuste da inflação do período ter sido de vinte (20) por cento.

"Para quem pega quatro ônibus por dia como eu a despesa mensal com passagens vai ficar na faixa de Cz$ 336,00 já que a passagem inteira está custando em média Cz$ 2,80."[45]

A Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza - entidade que tinha assento no Conselho Municipal de Transportes Urbanos - COMTUR, vai levantar a suspeita de que haveria uma cumplicidade da Prefeitura e os Empresários, a partir do seguinte pronunciamento:

"O Presidente do Sindicato das Empresas, Antônio Azevedo, assegura que a tarifa de Fortaleza está defasada devido a um problema político que ocorreu nas Administrações anteriores. Segundo disse, os técnicos da Secretaria de Transportes encontravam um determinado percentual e os

45 Jornal Tribuna do Ceará 19.01.87. pág. 11.

políticos, para agradar os eleitores, reduziam os índices de repasse. "Mas agora não", advertiu, "é bom fazer justiça. A Maria Luiza está tentando corrigir essa defasagem". E lembrou que a correção começou a acontecer, na prática, quando a tarifa técnica encontrada em Janeiro era de apenas oitenta e sete (87) por cento e o aumento concedido foi de cem (100) por cento".[46]

Para o representante da FBFF, essa pronunciamento do presidente do sindicato patronal, iria possibilitá-lo a levantar suspeitas, de que haveria alguma articulação culposa da AP.

Na mesma reportagem, ele afirma que a declaração do Sr. Azevedo poderia dar indícios a seguinte conclusão:

"Uma atitude que deixa claro a existência de um acordo entre a Prefeita e os empresários"[47].

Não devemos, no entanto, perder de vista a oposição sistemática da FBFF à AP - e a participação de muitos dos seus diretores na militância do PC do B, um dos partidos de oposição a gestão Maria Luiza.

Os empresários continuam com sua estratégia.

Nos primeiros dias do mês de Março eles pleiteiam um novo aumento nas tarifas dos ônibus.

"Os empresários justificam a necessidade de um novo aumento alegando que os cem (100) por cento concedidos pela Prefeitura em Janeiro foi suficiente apenas para por em

---

46 Jornal O Povo 25.04.87. pág 10
47 *Ibidem*, pág. 10

circulação os veículos que já se encontravam paralisados nas garagens".[48]

Em contrapartida, a AP reage a pretensão do empresariado do setor com o seguinte pronunciamento do secretário de transportes, José Firminiano de Sousa.

"Se os empresários acharam pouco, é porque foi pouco para os seus lucros".[49]

Os empresários, que haviam se comprometidos a realizar a renovação da frota, furaram o "acordo" celebrado com o Vice prefeito.

Para os proprietários, não interessavam as condições oferecidas pelos seus serviços à sua clientela. Na imprensa local era comum ler matérias denunciando o péssimo estado dos transportes coletivos.

"Não são as menores as reclamações dos usuários da linha do que faz o Conjunto Ceará. Para apanhar o ônibus tenho que acordar de madrugada, se não chego tarde na parada e aí só os mais fortes e rápidos é que conseguem entrar, tamanha é a multidão. É um Deus nos acuda, protesta a empregada doméstica Conceição Texeira, residente na quarta etapa do Conjunto Ceará, "a mais mal servida de ônibus", segundo ela".[50]

Mas diante de todo esse quadro de precariedade do sistema de transportes, os donos de empresas vão novamente reivindicar um aumento de cinquenta e dois (52) por cento

48 Jornal Tribuna do Ceará 09.03.87. pág. 10.
49 *Ibidem*, pág. 10.
50 Jornal Tribuna do Ceará 23.04.87. pág. 10

nos preços das passagens. Segundo eles, os insumos haviam sofrido reajustes, o que justificaria o novo aumento. O argumento dado pelos empresários se fazia acompanhar de uma ameaça velada de boicote na prestação de serviço.

Era o lockout que começava.

Ao fim do mês Março os empresários continuam a fustigar com uma nova estratégia. Se respaldava no próprio REGULAMENTO dos transportes coletivos, passando a retirar da frota operante vinte (20) por cento dos veículos em intervalos de tempo que não os incriminassem. A conseqüência direta desse fato foi o aumento da superlotação, momento esse que provoca uma grande irritação junto aos passageiros, é o momento máximo da humilhação para o usuário.

"Para a secretaria de Transportes a lotação máxima é de 80 passageiros. Entretanto nos horários de pique, nunca são levados menos de cento e vinte (120) passageiros por viagem e às vezes o número chega a cento e cinquenta (150)".[51]

Com essa nova atitude das empresas permissionária, o quadro fica cada vez mais caótico.

"É um perigo. Eu ainda tenho a sorte de não trabalhar no Centro, só venho quando é preciso e escolho os horários em que estão menos lotados, conta a dona-de-casa Maisa Irineu, que está no oitavo mês de gestação, e mora no Parque São José"[52].

---

51 Jornal O Povo 25.04.87 pág. 10.
52 *Ibidem*, pág. 10.

Os empresários adotam a superlotação como uma forma de atendimento ao público, visando racionalizar os seus custos operativos e pressionar. Para os usuários isso pode ser traduzido como o momento máximo da falta de conforto no seu cotidiano. Esse assunto será melhor explicado no capítulo específico sobre o cotidiano dos transportes coletivos.

"O comerciário Raimundo Teixeira da Silva, residente no Parque Santa Cecília, acha que 20 por cento é só a taxa oficial. Os empresários tiraram muito mais ônibus de circulação".[53] (sic)

O "trabalho de sapa" que os empresários realizam é imediatamente sentido pela população, que inicia suas queixas e começa a desenvolver estratégias para enfrentar a escassez. Ao mesmo tempo, ela passava a ter uma avaliação desconfiada das autoridades públicas competentes, pois estas começam a fazer outras estimativas das estatísticas apresentadas.

"O usuário quando paga a tarifa não só os serviços de custos mas também por uma qualidade de serviço", explica o Secretário de Transportes, "eu lhe pergunto: essa qualidade existe? Sem esperar resposta Firminiano responde com um sonoro "não".[54]

A população fica exposta por outro lado a torturas agonizantes de ter que enfrentar seu único meio de

---

53 *Ibidem*, pág. 10.
54 Jornal Tribuna do Ceará 27.03.87. pág. 11.

transporte em condições cada vez mais vexatórias.

Os empresários continuavam realizando a sua operação, enquanto a AP não se colocava enquanto uma alavanca para fazer valer os seus propósitos de administrar segundo os interesses da maioria da população. Some-se ao quadro lastimável, as precárias condições de conforto oferecido pelos poucos ônibus que ainda continuavam a operar. Exemplificando: portas quebradas, piso interno avariado, bancos rasgados, sujeira, péssima iluminação interna, calor infernal, entre outros.

O precário quadro dos transportes é agonizante em virtude do trabalho de lockout, executado pelos empresários, sendo detectado e criticado pela população.

A redução da frota de transportes coletivos era uma realidade incontestável. Porém a AP não apresentava uma proposta ousada. Não conseguia se contrapor a ação das empresas tendo em vista reparar os danos que estavam provocando nos traslados da população, onde a precariedade do sistema era uma das formas de espoliação urbana enfrentada pela população.

É lançada a proposta de encampação - o município passaria a administrar o serviço diretamente e posteriormente pagaria as empresas que tivesse o seu patrimônio encampado pelo poder público - , como uma alternativa para a solução do impasse. Essa era uma proposta do representante do sindicato dos empregados em transportes o Sr. Francisco de Assis, para quem o Estado deveria

encampar a frota nos mesmos moldes que o Coverno de Alagoas havia realizado.

Ora, por que a encampação não deveria ser um problema da Prefeitura?

A consideração do presidente dos sindicato dos empregados estaria querendo fazer novamente uma alusão sobre a incapacidade que teria a AP em apresentar saídas para a crise dos transportes. Mais uma vez era sugerida a incompetência que Administração teria em lidar com problemas complexos.

As críticas contra a falta de uma atitude firme que coibisse os abusos dos empresários ocorria a todo vapor no seio da população.

Um outro baluarte de oposição a gestão era a Câmara de Vereadores. Nessa tribuna não havia nenhum apoiador.

Mas, pelo contrário, havia uma forte oposição que ia do PC do B, representado pelo vereador Francisco Lopes até a extrema direita em seus diferentes matizes, sintetizando as posições vigentes nessa esfera de poder.

Para os edis, Fortaleza estava à beira de um colapso no seu sistema de transporte.

Segundo notícias do jornal, "O vereador, (Francisco Lopes) alertou ontem, durante pronunciamento em plenário da Câmara, sobre a possibilidade de um total colapso no setor de transportes em breve. Acha ele que os empresários do setor, respaldados pela campanha salarial dos motoristas e trocadores, vão parar toda a frota de ônibus de Fortaleza,

provocando dissabores para a população usuária do serviço, que é exatamente a mais carente." Continua. "O presidente do Sindicato propos a estatização das empresas - o que havia acontecida era proposto de encampação, aqui já registrada - e eu mesmo sugeri a criação de uma câmara de compensação e não obtivemos respostas, só promessas de estudos que não sabemos quando nem se serão concluídos."[55]

A declaração do vereador esconde um mal entendido. O presidente do sindicato dos motoristas havia feito a proposta dirigida ao Governo do Estado, e da forma como o vereador havia declarado no reportagem do jornal.

Numa conjuntura já bastante complexa para o sistema de transporte, um novo elemento vai somar-se ao processo conflituoso.

Trata-se da greve dos servidores da secretária de transportes, que entra em processo de mobilização. O motivo inicial do movimento dar-se-á devido aos pleitos salariais. As reivindicações constava dos seguintes itens:

"Reposição salarial dos meses de Outubro, Novembro, Dezembro de 1986, e Março de 1987. Diferenças não pagas de Março a Dezembro de 1986, mais trinta e quatro (34) por cento do Plano Cruzado, mais o gatilho salarial de 1987, referentes a Janeiro, Fevereiro e Março e mais gratificações, como GEE (Gratificação Especial de Exercício), assinada pelo ex-prefeito Barros Pinho".[56]

---

55 Jornal O Povo 03.04.87 pág. 02.
56 Jornal Tribuna do Ceará 04.04.87 pág. 11.

A realização da greve dos funcionários da Secretaria de Transportes complexificava ainda mais os problemas do sistema de transportes coletivos públicos. O movimento paredista estava sendo motivado pelo atraso de seus salários. Os barnabés se mobilizavam sob a liderança de partidos políticos conservadores e com o salvo-conduto de que AP não iria usar da força policial para impedir a realização dos seus justos protestos trabalhistas.

Esta é uma das característica da AP: foi um período em que se teve maior atenção aos direitos trabalhista dos servidores. Foi quando se criou e se ampliou o número das associações dos servidores por local de trabalho. Funda-se as comissões de prevenção de acidentes, enfim, foi quando se teve muito respeito ao trabalho dos funcionários públicos.

Um grave incidente acontece no movimento paredista.

"O Secretário de Transportes do Município José Firminiano de Souza, quase foi assassinado no final da tarde de ontem por um funcionário público identificado apenas por "João Doido" que, exaltado, queria receber a todo custo o pagamento do mês de Março. Armado com uma faca, o acusado derrubou-o no chão, somente não o matando devido a intervenção de alguns outros servidores da pasta".[57]

O fato foi provocado, segundo versão jornalística, devido a suspensão do pagamento que iria ser feita naquele dia. Segundo a reportagem, o cúmplice do incidente teria sido o próprio presidente da Associação dos Servidores da

57 Jornal O Povo 11.04.87 pág. 12.

Secretária, que era um antigo fiscal de ônibus, mas que havia perdido algumas "vantagens".

A Secretaria de Transportes não era uma instituição dinâmica, do ponto de vista dos interesses da população, embora apontasse uma nova postura rumo a uma ética mais positiva para os serviço público, inclusive punindo os fiscais corruptos do setor de transportes.

A Administração Popular estava imobilizada politicamente, na medida em que não sugeria uma alternativa prática para o problema que historicamente apresentava-se como sendo muito espinhoso para os cidadãos de Fortaleza, o seu sistema de transportes coletivos.

As mobilizações continuam, pelo fato dos atores se sentirem à vontade no interior de uma Administração que autorizava as mobilizações.

A postura da gestão projeta-se sobre a cidade. Há um intenso processo de mobilização, principalmente entre os funcionários públicos municipais. Na história da cidade de Fortaleza nunca se teve uma período com tantas mobilizações, tantas reivindicações, tantos protestos, enfim, a questão da cidadania se embrionou no seio da sociedade civil local.

Na ação grevista dos trabalhadores em transportes coletivos, no ano de 1987, o que se verifica é a articulação dos pleitos dos proprietários das empresas con as reivindicações do trabalhadores em transportes de uma forma mais clara. Os trabalhadores saiam na frente com as sua propostas salariais e as empresas condicionavam o

atendimento com os aumento das tarifas.

Enquanto isso, a cidade assistia indignada, perplexa, e apreensiva a manobra dos empresários que retiravam os ônibus para criar um clima que pudesse justificar o pedido de aumento tarifário.

"Pode anotar aí, os ônibus só voltarão ao normal depois que for concedido o aumento que os empresários querem," "desabafou um usuário depois de esperar mais de meia hora por um ônibus da linha da Aldeota e ainda apanhá-lo com excesso de lotação".[58]

O jogo empresarial já estava sendo identificado até pelo senso comum, no dia-a-dia dos passageiros nas linhas mais bem servida da cidade!

A política de melhoramento iniciada na CTC já dava os seus primeiros frutos, passando a ser referencial comparativo para as demais empresas particulares que afirmavam não terem condições para operá-las. O exemplo da CTC poderia por abaixo os argumentos dos empresários, na medida em que a estatal já passava a dar os primeiros saldos positivos nas suas operações.

Entretanto, os empresários continuavam realizando o seu lockout. Para alguns órgãos da imprensa, a retirada da frota circulante estaria por volta de "cinqüenta (50) por cento".[59]

A pressão exercída pela patronal estava torturando a

---

58 Jornal Tribuna do Ceará 10.04.87 pág. 09.
59 Matéria do Jornal Tribuna do Ceará, de 15.04.87, na pág. 03, tece considerações a respeito do lockout empresarial.

população. Com isso, se preparava brutalmente, as condições para que um novo aumento fosse concedido. Restaria aos usuários o seguinte dilema: "tarifas baixa lockout, tarifa reajustada, volta dos ônibus". Como oitenta (80) por cento dos traslados em Fortaleza são operados através do sistema de ônibus, o fustigamento empreendido pelos donos das empresas era um instrumento eficiente para pressionar a administração.

O poder de fôlego da Administração era bastante pequeno diante das pressões programadas pelos empresários com a cumplicidade da direção do sindicato dos empregados. Assim estruturava-se as condições política para os aumentos.

Diversas reuniões foram realizadas: plenária do COMTUR, reuniões relâmpagos entre os diversos Secretários entre outras iniciativas. Os empresários partiam para a ofensiva com a demonstração dos seus dados, os aumentos dos insumos dos transportes.

Com essa exposição forjada nas suas planilhas de custos, a Prefeitura entrará no jogo. Visava uma forma de garantir percentuais significativos aos trabalhadores do setor. A Prefeitura entra então como mediadora nas negociações dos empregados e empresários do setor, em virtude da proximidade da data de dissídio da categoria.

As negociações transcorriam entre reuniões das partes interessadas, assembléias dos rodoviários e o acompanhamento da imprensa. O que não ocorria era um verdadeiro envolvimento dos principais interessados, os usuários, que

assistiam atônitos aos rumores sobre um novo aumento de tarifa.

Mas o epílogo estava próximo.

"A Prefeitura Municipal entrou num acordo com os empresários e decidiu conceder um reajuste de oitenta (80) por cento nos preços das passagens de ônibus, tomando por base os últimos aumentos ocorridos nos preços dos pneus, óleo diesel, câmara de ar e outros acessórios."[60]

Mesmo como todas as articulações, os empresários não concedem o piso salarial pleiteado pelos motoristas e trocadores, o que significa que a confiabilidade no sistema ainda não estaria assegurada. Logo, os trabalhadores do guidom passavam a adotar uma nova estratégia de mobilização junto a categoria, as ações relâmpago quando da deflagração das suas greves. Ficava à população a ameaça de greve. Esse sentimento pode ser revelado pela seguinte colocação:

"Assim não pode ser, os ônibus estão cada dia pior, a passagem aumentando toda hora e ainda vêm falar em greve." desabafa a enfermeira Maria de Jesus".[61]

Os empresários deixam as reivindicações dos motoristas à deriva e a população recebe indignada a nova majoração.

"Segundo a prefeita Maria Luiza, a greve foi precipitada. (...)". "Acrescentou que os empresários estão querendo se beneficiar da situação de greve para conseguir

---

60 Jornal Tribuna do Ceará 28.04.87, pág. 11.
61 *Ibidem*, pág. 11.

um aumento maior".[62]

A denúncia da articulação posta a público vai de uma certa forma incriminar os empresários e os trabalhadores dos transportes. Para a população, essa aliança só viria trazer-lhes danos econômicos, expresso pelo transtorno da vida citadina.

A nova greve teve seu início em 04.05.87 e estendeu-se até o dia 07.05.87.

Para os populares a greve se configurava num tormento. vejamos algumas impressões.

"D. Odete Costa, funcionária da secretaria de finanças do município, usou este termo para qualificar a majoração das tarifas, e a greve, que representa para ela em bloco, uma agressão ao usuário de baixa renda, como ela ganha 3 mil cruzados por mês trabalha há 28 anos, e que além da cidade está desprovida de um sistema de transporte eficiente agora não vai ter serviço nenhum. Ela é da opinião que o povo não deveria ser sacrificado nessa pendência entre empresários e motoristas."[63] (sic)

Os depoimentos demonstram a real dimensão do problema para a população assalariada dependente do sistema de transportes por ônibus. Para os moradores da alta periferia - os habitantes que estão localizados na parte mais distante do leque espacial que forma a periferia da cidade de Fortaleza - , esse problema vai ter uma grande abrangência.

---

62 Jornal O Povo 12.01.87.
63 Jornal Tribuna do Ceará 02.05.87, pág. 11.

O caso típico dessa limitação está representado pelo seguinte depoimento:

"Dona Maria Elzenir enfrenta uma situação mais dramática, pois ela é lavadeira e tem que se locomover até o bairro da Serrinha - bairro situado na zona sul da periferia de Fortaleza - para levar de ônibus a sua trouxa de roupa."[64]

A partir dessa pequena amostra, percebe-se a dimensão da falta do transporte coletivo como um meio acessível às faixas populares. O wtransporte será um dos elementos que impulsionam as relações sociais de produção e reprodução dos habitantes de uma urbe, matéria tratada no escopo geral da teoria desse trabalho.

Enfim, a vida do povo na luta pela sobrevivência era constatado nos dias das greves dos transportes de Fortaleza. Novos tipos de translados são criados. As lotações com os seus preços exorbitantes, as caronas, o andar a pé, os transportes fretados pelas empresas e a maior demanda nos trens metropolitanos, com a superlotação e os seus pingentes é o quadro que vai se formar nos momentos de paralisação do sistema de ônibus nos dias de greve. Esses fatores vão progressivamente desgastando a imagem da AP, mesmo que essa estivesse constantemente afirmando o seu propósito de atender as demanda populares.

Neste aspecto de deficiência urbana, várias propostas de atuação para a Prefeitura são lançadas:

---

64 *Ibidem*.

"Porque a Prefeitura não paga as kombis? quem mora nos conjuntos habitacionais é o pessoal sem qualquer condição que arranjou um buraco para morar; e justamente nós somos os mais prejudicados porque só com a lotação ninguém chega no trabalho, é preciso outro carro, táxi, trem qualquer transporte".[65] (sic).

Com todos os transtornos, a vida da cidade segue o seu ritmo marcada pela sobrevida dos hábitos de transportar-se dos seus habitantes. A greve transcorre com todas suas negociações, com seus incidentes, com a intervenção da policia, assegurando a volta dos ônibus, piquetes, emissão de cartas anônimas ao presidente do sindicato dos motoristas, demissões de motoristas.

A greve foi sendo esvaziada pela ação de muitos fatores e, por fim, os motoristas decretam o fim da paralisação. Com isso perdem muito do poder de barganha, e vão ao Tribunal Regional do Trabalho dando prosseguimento ao dissídio coletivo.

Voltando ao ângulo dos interesses da população, o que continuava colocado em pauta era o precário sistema de transportes, associado aos aumentos no valor da tarifa, que era bastante perceptível naqueles anos de governo Sarney.

"Para se ter uma idéia da deficiência do transporte do fortalezense, basta lembrar que a frota operante permanece basicamente a mesma desde 1980. Nesse ano circulavam diariamente cerca de 800 ônibus para atender uma

65 Jornal Tribuna do Ceará 05.05.87, pág. 11

população de 1.307.611 pessoas; hoje trafegam cerca de 900 veículos para uma população que já chega quase à casa dos dois milhões de habitantes."[66]

Mas o problema dos preços das passagens virá muito rapidamente.

No mês seguinte, começam, novamente, as discussões sobre os novos aumentos nos preços das tarifas. Para os empresários, esse novo reajuste se dará em virtude da elevação dos preço de alguns insumos.

O precário quadro formado pelo problema dos transportes, paulatinamente, vai se transformando em uma problema que passará a receber uma maior atenção de diversos segmentos da sociedade. Em geral, percebe-se que a questão passa a ser tratada mais intensamente nos meios de comunicação de massa, ao mesmo tempo que o tema vai entrando com um outro status na discussão da própria Assembléia Constituinte que atribui ao transporte o papel de "acessibilidade de oportunidades" ao cidadão, que precisa se locomover no interior da urbe para realizar as suas relações sociais, incluindo sua sobrevivência.

No caso específico dos transportes coletivos de Fortaleza, um exemplo brasileiro, o quadro se encontra no impasse de sempre. Por um lado, os empresários reclamam da defasagem dos preços dos seus serviços, por outro lado, existia uma gestão municipal que estava sensível aos interesse populares.

---

66 Jornal Tribuna do Ceará 27.05.87, pág. 11

No quadro nacional, o problema dos transportes, passa a ser tratado pelas autoridades federais de uma forma mais enfática ao ponto de surgir o projeto do Senador Afonso Camargo propondo a institucionalização do vale transporte de uma forma obrigatória - isso serviu de mote para a sua campanha eleitoral para presidência da republica em 1989 - artifício usado para limitar os gastos dos assalariados em seis (06) por cento no valor do salário. O vale transporte, obrigatório às empresas, foi instituído pela Lei Federal Nº 7.418 [67] de Dezembro de 1985; atendendo a faixa dos trabalhadores de empregos formais, deixando excluídos os desempregados.

"Ocorre que nem todo trabalhador será beneficiado, haja vista a quantidade de ambulantes e subempregados que fazem parte da força de trabalho do Estado, mas não têm um vínculo empregatício fixo com nenhuma empresa".[68]

A implantação do Vale-transporte foi oficializada em Fortaleza no dia 28 de Agosto de 1987.

A implantação do Vale não chega nem de perto a resolver o problema central da acessibilidade para a população junto a esse meio de transporte.

Enquanto isso, surge no interior da diretória do sindicato dos motoristas uma troca de acusações entre membros da diretória do sindicato, ao ponto de ser formulada

---

67 O Vale-transporte foi instituído pela Lei Federal Nº 5.418 de 16 de Dezembro de 1985, regulamentado pelo Decreto Nº 92.180 de 19 de Dazembro de 1985.
68 Jornal Diário do Nordeste 25.08.87, pág. 09

a denúncia de que o atual presidente haveria feito mal versasão do dinheiro das contribuições sindicais.

"Jô Rodrigues Gomes, membro da atual diretoria do Sindicato. De posse de documentos disse que Assis - o Presidente do Sindicato - ignorou a falta de assinaturas confiáveis, Jô Rodrigues (afastado da diretoria) duvidou da quantia apresentada por Assis, referente ao repasse das contribuições sindicais, bem como da compra de uma camioneta D10, de placa VV 1626, que o presidente diz ter comprado por 100 mil cruzados. Apresentando um documento de uma sinal de dez mil cruzados, ele diz que nunca lhe foi apresentado o recibo de pagamento dos 90 mil restantes."[69] (sic)

O fato que motivou atritos entre os membros da oposição e a diretoria do sindicato foi provocado pelas denúncias de corrupção e de um articulação entre Francisco de Assis e os empresários. Para o presidente do sindicato dos motoristas, em exercício, Assis teria deixado o sindicato a beira da falência, além do mais "Segundo Ailton, ele organizava o movimento grevista com articulação flexíveis - que não resultariam em sofrimento prolongado para a população."[70] (sic)

Assis, que estava afastado da direção do sindicato desde Agosto de 1987, iria ser acionado por crime de calúnia, queixa levada a efeito por Francisco Olímpio do Nascimento.

---

69 Jornal O Povo 17.08.87, pág. 16
70 Jornal Diário do Nordeste 18.01.88, pág. 11

"Na representação criminal que deu origem ao processo, Olímpio afirma que foi caluniado por Assis através de matéria jornalísticas veiculadas no Jornal Rodoviário, publicação de responsabilidade do sindicato."[71]

O indício de corrupção no interior do sindicato estava sendo somado as suspeitas de uma articulação da diretoria do sindicato dos motoristas com a patronal. Em virtude de que, nos momentos das greves, nas campanhas salariais, existia uma articulação de interesses entre as duas categorias. Tais suspeitas são levantadas em diversos artigos de jornais.

Como já foi mencionado anteriormente, a falta de uma linha mestra nas ações político-administrativas quanto aos transportes pela AP, ou seja, a falta de uma acepção estrutural geral para o setor, pode ser localizada, no exato momento em que outros setores é que vão apresentar propostas para uma ação diretiva da questão.

O fato pode ser verificado agora na proposta que a Câmara de Vereadores e alguns empresários irão lançar, deixando de lado a ação da Secretaria de Transportes. Os parlamentares lançam a proposta de criação da câmara de compensação como uma alternativa que visaria o equilíbrio das empresas que atuassem em linhas com um longo percurso.

O que ocorre é que a Prefeitura vai agora atender a um dos pleitos dos empresários. Trata-se da questão da recuperação de trechos viários, justificativa até então

71 Jornal O Povo 23.01.88, pág. 16

usada pelos proprietário das empresas no sentido de encobrir os seus péssimos serviços. A necessidade de se recuperar a malha viária de Fortaleza era uma necessidade óbvia. A cidade estava a merecer um tratamento nesse setor. Entretanto, a solução é apresentada como a grande solução política-administrativa para os serviços de transportes.

Por seu turno a Prefeitura entra neste mesmo discurso. A solução definitiva para resolver os problemas dos transportes estaria sendo encontrada com a celebração do convênio realizado com o BIRD-BNDES no valor de vinte e seis (26) milhões de dólares com a finalidade de recuperar alguns canais de tráfego de ônibus. A equalização para os transportes nunca era vista como uma questão estrutural, mas sim, conjuntural como se pode dimensionar no próprio anúncio dado a medida, na matéria paga de um jornal[72] local.

No mês de agosto a CUT e a CGT organizam um dia de greve no Brasil.

Por ironia do destino, os empresários locais a utilizam como forma de protestar contra o retardamento do acréscimo de um cruzado nos preços das passagens urbanas que havia sido liberado pelo governo federal, em todo o país.

Uma outra forma de pressão conflitiva existente no sistema de transportes coletivos se dá na relação entre os trocadores e os estudantes. As empresas fixam percentuais para a emissão de passagens meias. O percentual que os trocadores podem emitir, do total de passagens, é em torno

72 Jornal O Povo 19.08.87

de trinta (30) por cento para a emissão das meias passagens. Caso esse percentual seja ultrapassado, o trocador é que irá cobrir a diferença com o seu salário. Devido a isto, uma relação de desavença se desenvolve entre o trocadores e os estudantes que detém esse direito adquirido ao longo de décadas.

"Esse procedimento talvez explique a antipatia não disfarçada dos cobradores ante cada meia passagem que recebem, gerando protestos constantes por parte dos estudantes que se sentem lesados em seu direito ao benefício."[73]

A questão do abatimento na meia passagem é, portanto, uma forma que vai acirrar um clima de animosidade entre os estudantes e os trabalhadores do setor. São comuns as brigas entre estudantes e os trocadores, ao ponto de se ter notícias de grandes brigas físicas, bate bocas, e trocas de insultos entre estes. Esse aspecto será tratado melhor no tópico sobre o cotidiano.

Mas os conflitos gerais entre os patrões e empregados estarão de volta com o início de uma novo pleito salarial dos trabalhadores do setor.

"A categoria elaborou um documento resultante da assembléia geral realizada na última terça-feira, quando foram aprovadas várias reivindicações, (...) a principal reivindicação é o reajuste de 58 por cento para toda a

---

73 Jornal Tribuna do Ceará 21.10.87, pág. 11

categoria."[74]

A população novamente se encontra com mais uma possibilidade de uma greve nos transportes da cidade, gerando uma ansiedade enquanto transcorriam as negociações entre os patrões, os trabalhadores do setor e a Prefeitura, através do Conselho Municipal de Transportes, o CONTUR.

A greve é deflagra em 06 de Dezembro de 1987. A Prefeitura apresenta uma proposta intermediária para os salários dos profissionais do setor, que vai ser analisada pela categoria. A proposta conciliadora da prefeita é aceita pelos motoristas e a greve termina. O novo aumento dos salários dos trabalhadores estava mais uma vez condicionado ao reajuste dos preços das tarifas.

O aumento concedido nas tarifas teve como reação, um ato público que foi realizado pela Federação de Bairros e Favelas de Fortaleza, na Praça José de Alencar. Maria Luiza participa como oradora, mas é recebida friamente pelos presente que ali estavam para protestar contra o péssimo sistema de transportes da cidade.

"Segundo o secretário de finanças do município em exercício, Dálton Rosado, a majoração das tarifas foi autorizada pela prefeita de modo que os empresários pudessem atender as reivindicações dos motoristas, fiscais e trocadores que tiveram aumento salarial a partir de 1º deste mês de Cz$ 10.500,00, Cz$ 4.930,00 e Cz$ 4.444,80

---

74 Jornal O Povo 30.10.87, pág. 07

respectivamente."[75]

Este último embate, no Natal de 1987, trará como uma das conseqüência a exoneração do segundo Secretario de Transportes na gestão da prefeita Maria Luiza. Nota-se logo que o novo encarregado para fazer as negociações não mais era Firminiano mas sim, o secretário de finanças, o Sr. Dálton Rosado. A exoneração do secretário se deu em função desse ter discordado do reajuste dado nas tarifas.

Novamente, os protestos, os abaixo-assinados pedindo a revogação e uma auditagem nas empresas é encaminhado ao secretário interino. O argumento central do abaixo-assinado era de que os assalariados tinham que gastar uma terço do seu salário só com as despesas de transportes.

No episódio, pode-se notar a apresença oposicionista do PC do B, através de seus militantes que tinham uma ação nas diversas entidades da sociedade civil.

Mas, neste período, o que ocorreu foi o anúncio de uma intervenção da Prefeitura nas empresas de ônibus.

A intervenção contava com a simpátia da população e o apóio da militância do PT, de diversos membros do staff da Administração. A operacionalização da medida porém trará uma dificuldade, os quadros técnicos eram insuficiente para cobrir todas as empresas de transportes da cidade. Chega se ao ponto de se ter de deslocar secretário para implementar a futura medida.

---

75 Jornal O Povo 08.11.87, pág. 11

O TERCEIRO ANO DE ADMINISTRAÇÃO.

O ano de 1988 será marcado por dois grandes acontecimentos: a greve dos oitos dias e o incidente da cartilha.

Durante o ano, irá pairar sobre a população as constantes ameaças de greve no sistema de transportes coletivos de Fortaleza.

O ano inicia com a campanha dos trabalhadores, através de uma pauta de reivindicações que incluía um reajuste de cinquenta e três (53) para os motoristas, setenta e dois (72) para os fiscais e setenta e oito (78) para os trocadores. A campanha era um sinal para a população que decodificava esta atitude como uma ameaça ao seu sistema de deslocamentos. Do outro lado, os empresários anunciavam o seu antigo pleito, o reajuste nos preços das passagens que estavam situado em setenta (70) por cento, justificando este aumento em virtude dos reajustes dos insumos dos serviços de transportes.

Sorrateiramente, os empresários iniciavam uma operação que pode ser definida como contrária aos interesses populares. Passavam a reduzir a oferta de veículos no sistema de transportes, fato este logo identificado pela população.

Nas primeiras negociações, os patrões negam os pleitos dos trabalhadores.

A direção do sindicato dos motoristas estava sendo exercida pelo sindicalista Ailton Pires Alves, substituindo

Francisco de Assis. O presidente em exercício era sensível ao problema enfrentado pelos usuários quando da falta de transporte. Por outro lado, as greves demonstravam o momento em que a população indiretamente solidarizava-se ao processo de reivindicações, quando assumia uma atitude de não pressionar os motoristas devido a falta de ônibus. Na medida em que fica passivamente assistindo o desenrolar das negociações das partes diretamente envolvidas sem apresentarem nenhuma queixa pela falta do transporte, o que provocava grande transtorno na vida diária.

Para Ailton, o processo de mobilização dos trabalhadores deveria ser de uma forma que estes não se indispusessem contra a maioria da população, na medida em que esta iria ficar sem o seu meio de locomoção. Para o sindicalista, o importante era não abrir esta forma de confronto que em muitos casos era utilizado para denegrir o movimento paredista. O que ele propunha era a "greve branca", ou seja, os ônibus circulariam mas sem efetuar a cobrança das passagens dos usuários. A proposta foi submetida a uma das assembléias, sendo descartada como uma forma de luta pela categoria.

"A assembléia rejeita a greve branca e da um prazo de 48 horas para uma contra-proposta."[76] (sic)

Na mesma assembléia, com um pequeno quorum, é decretado o estado de greve.

Um tripé formava essa mobilização no sistema de

---

76 Jornal O Povo 11.01.88.

transportes, trabalhadores, empresários e Prefeitura. Esta última reage sob uma nova orientação dada pela nova secretária de transportes, a engenheira Cristina Lucas Baddini, que era chamada pelos empresários de Cristina Bandida. A nova secretária, tinha sido assessora comunitária da ex-secretária Marta Arruda.

Neste último ano de "AP", ocorre uma série de modificações no sistema de transportes coletivos da cidade. "Maria Luiza declara a imprensa a sua intenção de realizar modificações no sistema de transportes."[77]

O discurso da prefeita sinalizava uma nova postura e novas iniciativas para o setor com a participação das centrais sindicais, CUT e CGT. Enfim a "AP" entrará em uma nova fase, onde contava com a participação da sociedade civil organizada. Com isso, Fortaleza assistirá a um dos maiores embates políticos já realizados entre o poder Municipal e os empresários do setor de transportes coletivos.

No caso da concessão do reajuste, este agora estava condicionado a uma critério, a renovação da frota de veículos da frota circulante. O argumento imposto pela Prefeitura, era respaldado pelo setor organizado da sociedade civil,

"Entidades pedem à Prefeitura para não conceder aumento."[78]

---

77 *Ibidem*
78 Jornal Tribuna do Ceará 12.01.88.

O argumento posto pelas entidades era de que se vivia o pior período da história econômica Brasileira, quando se registrava uma dos maiores índices inflacionários. A partir dessa reivindicação popular, que foi encampada pelo poder oficial, se articulava um movimento em que as entidades comunitárias passavam a desenvolver um trabalho de mobilização junto a sua área de atuação, nos bairros e nas categorias profissionais.

O que estava havendo era uma nova mudança na atuação da "AP".

"Maria Luiza relaciona uma serie de medidas administrativas para o setor, rever a legislação, realizar sindicância nas empresas e uma pesquisa origem-destino no sistema de transportes de Fortaleza."[79]

O sistema de transportes coletivos é um assunto até hoje sob o controle dos empresários, embora nunca tivesse sido realizada uma pesquisa social acerca das movimentações desenvolvidas pela população de Fortaleza. Somente no ano de 1988, sob encomenda do consorcio do trem metropolitano, o METROFOR, é que se fará um trabalho tendo em vista o conhecimento da realidade, se bem que sendo exclusivamente para uma determinada área da cidade. Neste sentido, a construtora Maia Melo, realiza a pesquisa Origem-Destino no trecho onde futuramente passará o metrô de superfície. Até hoje, Fortaleza, não goza do direito de saber as movimentações que ocorrem no sistema de transportes e, muito

---

79 Jornal O Povo 13.01.88.

menos, pode visualizar as demandas que ainda estão reprimidas, ou seja, quais são as indicações necessárias ao sistema de planejamento, com base nas diretrizes do plano diretor de transportes.

A campanha dos transportes coletivos tornara-se á o maior movimento já existente no setor. é levado a frente pela nova secretária que apresenta a opinião pública o seguinte diagnóstico:

"Identificando os transportes como o pior setor da atual administração, a secretária Cristina Baddni disse que a prefeita está empenhada em controlar o sistema e em contra partida dará condição à população de controlá-lo."[80]

Naquela época dos 973 ônibus de Fortaleza, somente 308 poderiam trafegar em boas condições. O presente dado na realidade refletia a real situação do sistema de transportes urbanos, como também representava as razões da indignação da população face ao modo como este setor era encarado.

Diante do quadro deplorável do sistema de transportes, estavam em questão a intransigência patronal, a insatisfação da população usuária do sistema de transportes. Pela primeira vez na história da cidade, um posição de fato era tomada, com o objetivo de questionar o referido sistema, fato este que abriu um nova era para o setor de prestação de serviço público.

A nova atitude da AP foi um divisor de períodos na história de Fortaleza.

---

80 *Ibidem*

A greve no serviço de transportes é deflagrada pelos trabalhadores do setor devido ao não atendimento das reivindicações da coorporação. A greve foi deflagrada na noite de 14 de Janeiro de 1988.

Para os representantes de entidades comunitárias e sindicais havia algo de estranho no ar.

Ou seja, "os representantes estranharam a atitude do presidente do sindicato dos motoristas, em assumir a presidência - onde estava afastado por cinco meses - no dia da assembléia onde seria decidida a paralisação; assim como, a mudança de encaminhamento que vinha sendo proposto pelo presidente interino, que seria a greve branca."[81]

Assis estava articulado com os empresários, afirmava Mario Cavalcanti presidente da CTC.

"Em geral o fortalezense se solidariza com a categoria, mas preferia que eles buscassem outros meios para conseguirem o que tanto pleiteiam. Uma das muitas sugestões é a greve branca, com os motoristas transportando os passageiros sem no entanto cobrar passagem."[82] O encaminhamento do presidente do sindicato não estava agradando a população.

Na mesma reportagem do jornal, existe outras indicações sobre o sentimento que cercava a população no tocante, a greve.

"sempre sobra pra nós e desta vez não vai ser

---

81 Jornal Tribuna do Ceará 19.01.88
82 Jornal Diário do Nordeste 14.01.88, depoimento colhido de um transeunte.

diferente."[83]

O sentimento gerado no interior das opiniões populares era o de que a greve seria mais um momento de sacrifício que seria exigido no seu dia-a-dia.

Uma outra conseqüência seria os novos aumentos que fatalmente viriam com o resultado dos pleitos dos empresários.

Na seqüência do embate entre os setores beligerantes, os empresários começam, então, a contestar os cálculos tarifários da secretaria.

"A planilha da secretária de Transportes é totalmente fora da realidade. Declaração é do empresário João Alberto Leite Barbosa, da Empresa São José do Ribamar, descontente com o encaminhamento dado até agora pela Prefeitura Municipal à questão do reajuste das tarifas dos transportes coletivos."[84]

O sinal para se deflagrar a própria campanha é acionado pelo lado dos empresários que começam a se irritar com a participação das entidades comunitárias que neste momento começam a fazer parte das discussões acerca dos cálculos da planilha, tendo em vista a realização da futura pesquisa sobre origem e destino, nos terminais de ônibus em Fortaleza. Todos os três setores propõem seus índices de reajustes mas nenhum acordo é formalizado.

Com a deflagração da greve, a "grande imprensa" toma

---

83 *Ibidem*, depoimento colhido pela reportagem.
84 *Ibidem*

posição contra a gestão. Em um tom que pode ser entendido, claramente, como um posicionamento favorável aos empresários.

"Fortaleza, amaldiçoada com uma administração municipal deformada pelo radicalismo ideológico e o ranço do populismo a serviço de projetos eleitorais, sofre desde ontem mais um greve nos transportes urbanos."[85]

A ira da patronal é detonada contra a Prefeitura na medida em que, pela primeira vez na história da cidade, o poder público não fica atrelado de uma forma patente aos interesses dos proprietários de ônibus. A nova postura é tida como um acinte a este setor, que nunca teve os seus propósitos questionados claramente por nenhuma administração.

Por outro lado, a articulação entre os empresários e os trabalhadores é novamente patente nesta nova negociação dos preços das tarifas e dos salários. Este fato pode ser identificado a partir da forma como imprensa escrita, mais precisamente nas manchetes, era feita a cobertura no movimento paredista.

Analisando especificamente este setor que forma a opinião pública; tomarei como referência a cobertura feita pelo jornal Diário do Nordeste*[86] que publica o desenrolar da greve de uma forma que o seu posicionamento, contra a

---

85 Jornal Tribuna do Ceará 15.01.88
86 O Jornal Diário do Nordeste é parte do Grupo Edson Queiroz, e que durante a administração da prefeita Maria Luiza manteve uma sistemática campanha de oposição.

administração, pode ser facilmente identificado. Considerando a próprio "lay out" das reportagens. Vejamos.

"Assis diz que solução (da greve) esta nas mãos de Maria."[87]

O presidente do sindicato, que inclusive reassume as suas funções no momento da nova greve, responsabiliza a Prefeita. Com o intuito de incrimina-la na questão, passa à população a idéia de que a greve é motivada exclusivamente pelo desejo pessoal da titular do município.

Esse trabalha de marketing, a nível de imprensa, é realizado na forma exposta abaixo.

O pronunciamento do presidente do sindicato é feito com uma manchete em caixa alta. Enquanto o corpo explicativo da matéria, o resto da reportagem, que vai detalhar precisamente os reais motivos da paralisação. Na realidade era uma influência dos empresários. Este espaço da reportagem encontra-se de uma forma minúscula, lá no cantinho da folha, de forma a não facilitar a leitura da notícia, onde estão explicados os verdadeiros motivos da paralisação.

Neste mesmo jornal, na mesma reportagem, vê se no canto direito superior a parte complementar da cobertura jornalística, onde os fatos são expostos de uma forma mais profunda, despercebido pelo leitor menos atento e fazendo parte do jogo de marketing. Vejamos a complementação da reportagem:

---

87 Jornal Diário do Nordeste 15.01.88.

"Os funcionários que normalmente costuman furar greve, ficaram surpresos ao chegarem cedo para trabalhar e serem dispensados pelos patrões."[88]

A greve deflagrada pelos empregados era agora assumida pelos próprios empresários. Apostavam no desgaste político motivado pela falta de transporte junto a população.

"Ao contrário do que se podia imaginar, o clima nas empresas e garagens foi dos mais tranqüilos, nada de piquetes, nem discussão. Os empresários, como forma de colocar a Prefeitura na 'parede', embora não admitissem abertamente, estão apoiando a greve. A prova é tanta que nenhum veículo saiu as ruas. Os trabalhadores furões, que, temendo perder o emprego, chegam mais cedo do que em dias normais de trabalho, foram simplesmente dispensados."[89]

Na mesma reportagem encontra-se outros tipos de depoimento que reafirmam o conteúdo da aliança entre a direção do sindicato patronal e empregados:

"Na Gerema, por exemplo, até às 10 horas da manhã não havia saído um só coletivo da garagem, os motoristas que permaneceram na empresa garantiram que, ao contrário de outras greves, não receberam nenhum tipo de pressão dos patrões. Muito pelo contrário, o nosso patrão mandou a gente ir embora e pediu para que ficássemos ao lado dos nossos colegas grevistas e atentos ao desenrolar das negociações,

---

88 *Ibidem*
89 *Ibidem*

pois a greve poderia acabar a qualquer momento, bastando, para tal que, a prefeitura desse o aumento, comentou uma motorista que, para não perder o emprego ou sofrer punição posteriormente, preferiu não se identificar."[90]

Com este tipo de declaração fica definitivamente comprovado o acordo que havia entre a direção dos sindicatos dos patrões e dos empregados.

Para a administração municipal, o que restava era assumir uma nova postura mais arrojada frente a este grave momento na vida urbana, a falta de transportes coletivos para os deslocamentos da população.

Neste sentido, a Prefeitura toma uma iniciativa. Parte na frente no sentido de intimidar os empresários de ônibus, anunciando uma auditagem junto as empresas concessionárias do serviço de transportes coletivos.

Os empresários reagem com uma nota paga publicada nos três principais jornais de Fortaleza onde expõe os seus motivos para o reajuste nos preços das passagens de ônibus, argumentam com a falta de condições para operar a frota.

Neste choque político, a prefeitura parte para oferecer um tipo de serviço de emergência para a cidade, ou seja, põe vinte e sete (27) ônibus da CTC, para fazer os principais trajetos nos corredores de trafego. De forma diferenciada, não cobravam os preços das passagens. Era o esquema alternativo. Os trabalhadores da CTC já estavam com o seus pleitos atendidos pela prefeitura e houve uma

---

90 *Ibidem*

proposta em assembléia no sindicato dos motorista onde o esquema alternativo foi aprovado pela categoria.

A paralisação dos transportes galvaniza a opinião de diversas entidades. São realizados diversos encontros entre as associações de moradores de bairros, entidades de classes e outras. O que estava em discussão era a qualidade oferecida por um tipo de serviço público que, na realidade, era controlado pelos empresários. Para estas entidades, o que deveria agora ser discutido era "os negócios à parte" e não mais se justificar a precariedade dos péssimos serviços ofertados por estes à população.

Em entrevista prestada ao jornal Diário do Nordeste, a prefeita, analisa a seguinte pergunta: "Como Você analisa a greve dos motoristas?

Maria Luiza - É suspeita a posição que joga nos ombros da prefeitura a situação deste quadro. Se o presidente do Sindicato dos motoristas tem o mesmo discurso que os empresários, a pergunta é o que ele está querendo com isso? Por que não a pressão sobre os empresários? Achamos que deveria ter aguardado um pouco mais para deflagrarem a greve, mas consideramos justas as reivindicações, é tanto assim que demos o reajuste para os empregados da CTC."[91]

O dilema da "AP" pode ser vista neste pequeno trecho da entrevista. A gestão sofria um desgaste ao se posicionar a favor dos trabalhadores mesmo que isto significasse um preço muito grande para a sua imagem que era vista como

91 Jornal Diário do Nordeste 18.01.88.

incompetente na medida em que as antigas soluções de força não foram utilizadas para solucionar o problema. Uma outra questão é a denúncia que a Prefeita fazia contra a articulação que envolvia as duas direções dos sindicatos.

Neste interim "o vice-presidente, do sindicato dos motoristas, Ailton Pires, disse ontem que a atual diretória do sindicato está fazendo o jogo dos empresários e deixando o população no sofrimento."[92]

A aliança era enfim posta ao conhecimento público, definitivamente. Mas um fato inédito irá acontecer, incriminando, ainda mais, os dois setores "beligerantes". Os quando os empresários entram com um pedido de suspensão de ilegalidade da greve no Tribunal do Trabalho, um fato inédito nas relações de trabalhistas da região.

No terceiro dia de greve, o comércio já começava a sentir os primeiros efeitos. Havia uma queda no movimento de compradores devido à falta de transportes para aqueles que desejavam fazer as suas compras no centro da cidade. Para os dirigentes lojistas, já se apresentava uma diminuição "em torno de 80% nas vendas".[93]

A constatação será trabalhada para mover mais uma pressão sobre a Prefeitura. Os lojistas afirmam que poderiam até fechar o comércio devido a greve que já se tornava bastante longa e que estava impossibilitando a presença dos consumidores.

---

92 Ibidem
93 Jornal Tribuna do Ceará 19.01.88

Com a configuração do lockout dos empresários, a Prefeitura parte direto para o trabalho de sindicância nas empresas, mas este trabalho é sabotado pelos donos da empresas que retiram os trabalhadores dos escritórios para inviabilizar a sindicância.

O impasse perdura.

Com a pressão dos empresários, só restava à prefeita uma última cartada no duelo.

Maria Luiza decreta intervenção nas empresas de ônibus na tarde de 21 de Janeiro de 1988, através do decreto Nº 7718, da data anteriormente citada. O decreto suspende as permissões outorgadas. Na medida em que a própria intervenção não seria um ação administrativa fácil, devido a falta de quadros para assumir a direção das empresas, foi preciso que membros do segundo e terceiro escalões fossem deslocados de seus postos para cobrir as funções nas empresas.

A intervenção foi, de fato, a mais forte medida até hoje, empregada contra um setor empresarial. E foi, de fato, a medida que pôs fim aos acirrados ânimos dos donos dos ônibus.

"Revogada intervenção, sai acordo salarial."[94]

Os empresários recuaram tão logo se decretou a intervenção, considerada como grande derrota dos patrões já que estes sempre acabavam dando as ordens para o serviço de transportes coletivos em Fortaleza. Numa foto de jornal da

94 Jornal Tribuna do Ceará 23.01.88.

época pode-se ver o semblante do Sr. Antônio Azevedo com o ar de tristeza ao saber da intervenção.

O certo é que, após o período de intervenção nas empresas, começam as negociações dos motoristas com os empresários. Embora o acordo não tenha sido possível nas primeiras rodadas de negociação, os motoristas continuam em estado de greve e a questão vai parar no Tribunal Regional do Trabalho, em 25 de Janeiro de 1988.

Ao final, após três dias de negociações o que fica acertado em termos salariais é o seguinte: quatorze (14) mil para os motoristas, sete mil e setecentos (7.700) para os trocadores e seis mil trezentos (6.300) para os fiscais.

Com o acordo fechado entre os empregadores e empregados, a Prefeitura suspende oficialmente a intervenção.

Há uma quebra no acordo dos empresários e trabalhadores que, a partir daí, continuaram em processo de negociação.

Enfim, Fortaleza assistiu a sua maior greve de transportes coletivos, tendo durado precisamente oito (8) dias e sendo, assim, o maior movimento paredista já verificado na cidade neste setor.

O movimento envolveu o setor empresarial, os trabalhadores em transportes e o poder público, como agentes que desenvolveram uma verdadeira luta de interesses. Para a história de Fortaleza, isso significou a colocação plena de um problema referente a um serviço público na ordem-do-dia.

Ou seja, toda a cidade de Fortaleza teve alguma opinião sobre os acontecimentos transcorridos no período da "AP". Foi um novo embrião rumo a formação dos direitos da cidadania.

Logo mais, a secretaria de transportes passa aplicar novos métodos de avaliação do sistema de transportes, com a participação de entidades comunitárias. São realizadas Assembléias populares em diversos bairros e conjuntos habitacionais em que é colocada a problemática das tarifas dos transportes. A pesquisa sobre o funcionamento do sistema de transportes é realizada nos terminais de ônibus, avaliando o tempo de espera por um ônibus, número de passageiros transportados em cada viagem. Com a ação da secretaria o que se vai ver no futuro é uma reação dos proprietários de transportes contra a Secretária de Transportes.

Entrementes, continuam as trocas de acusações entre os empresários e o poder público. Fato que não se precisa mais destacar em virtude de já se ter dado os indicadores que configuram os acontecimentos.

Aqui, passa-se a analisar o episódio da cartilha da secretária de transportes.

No final do mês de Maio de 1988, em uma plenária popular, no Teatro São José, fora iniciada a distribuição da cartilhas "Histórias do dia-a-dia, "sendo que referidas cartilhas foram impressas para preencher uma necessidade de esclarecimento e discussão com o movimento popular,

relacionados a questão de transportes coletivos;"[95]

Foram impressos cinco (05) mil exemplares. A secretária Baddini já havia publicado uma outra cartilha no mês de Janeiro, chamada 'O Transporte é do povo!', onde se colocava a questão das tarifas. Essa cartilha havia sido empregada na campanha anterior, na época da greve dos oito dias.

Na cartilha "Histórias do Dia-a-Dia", a questão pode ser analisada através de diversos ângulos, tais como: a revanche dos empresários e/ou a falta de uma política conseqüente para a "AP", em termos político-administrativos. Mas pode ser analisada, também, do ponto de vista de que, a cartilha atingiu um dos aspectos da moralidade pública. Ela violou o "princípio do bem público", pois o patrimônio público havia sido ameaçado pela a insinuação de um quebra-quebra como ato legitimo da população usuária.

Analisando o episódio.

A incriminação policial da secretária estava articulada aos interesses dos proprietários de transportes coletivos, "os empresários aproveitaram para disparar fogo contra esta cartilha, para o povo esquecer que o povo é mal servido de ônibus, que os ônibus são velhos, e que não oferecem segurança, que eles estão apavorados pela fiscalização que pode advir dos transportes, pela

---

95 Trecho de declarações de Cristina Maria Baddini Lucas, carteira Nº 97.764/D Cons. Regional de Eng. Arquit. e Agronomia, publicado no Jornal do Dorian de 15.06.88, pág 02.

administração popular, também pela câmara de compensação, e eles estão apavorados mesmo pelo tipo de política que a Prefeita faz de dificultar o reajuste de tarifas nos níveis que o empresariado quer, e portanto, eu acho que este caso é mais político do que jurídico e no inquérito vocês vão ver que não vai dar em nada, pois não há substancia legal numa coisa dessas, uma coisa é a discussão política onde se permite a realização de juízo e de valor da elevada natureza e outra coisa é o processo de acordo com a lei em que é preciso que haja provas materiais, que haja substância nas acusações para que o inquérito se transforme em um processo e possa dar num julgamento."[96]

O comentarista Auto Filho, filósofo, simpático ao Partido dos Trabalhadores, expressa por um lado, uma das dimensões que teria a cartilha, na medida em que afronta moral, o de colocar uma desenho, destacando uma cena de violência, um quebra-quebra, deve ser também, entendido na dimensão mais ampla daquela conjuntura de Fortaleza, onde os empresários estavam a espera da revanche.

Primeiro os empresários se utilizam do "deslize" cometido na cartilha, como revide político contra a Prefeitura.

Segundo, a cartilha não atingiu o seu objetivo específico o de realizar um amplo trabalho de organização e

---

96 Opinião de Auto Filho no programa Debates do Povo, na rádio O Povo, no dia 15.06.88, às 12:00 horas. Boletim de captação de notícias da Secretaria de Imprensa do Município de Fortaleza.

concientização dos usuários dos transportes coletivos que fosse capaz de sair da esfera da agitação dos problemas sociais, em direção a um trabalho de organização.

Mas o caso cartilha da Baddini, foi explorado de uma forma tão exemplar que chegou até aos noticiários nacionais. Mais uma vez a "AP" ficava exposta ao ridículo de ter um de seus colaboradores nas manchetes policiais. Todo o fato foi explorado até o seu limite máxima, em matérias na imprensa falada, escrita, e televisiva. O sindicato patronal sai com nota pública, a policia federal apreende o resta das cartilhas, editoriais condenando a iniciativa da secretária são publicados. Na câmara de vereadores, os edis bradam a sua indignação contra a cartilha.

Nos quatro cantos de Fortaleza, os formadores da opinião pública condenam a secretária.

Afinal de contas, num país que tem preconceito contra cartilhas era difícil aceitar a nova proposta. 'Na história brasileira este material de divulgação cultural nunca foi aceito. As cartilhas que serviram para algum tipo de "ação concientizadora" foram em tempos idos apreendidos pela autoridades constituídas. Por exemplo, as cartilhas do Movimento de Educação de Base. Carlos Lacerda apreende na Guanabara, as cartilhas de alfabetização de Paulo Freire. Também já foram apreendidas, no período da Ditadura Militar, muitos livros fora o fato de que outros foram queimados para não incriminar os seus proprietários' .

Portanto, uma cartilha que pretendia prestar um

serviço concientizador deveria estar totalmente isenta de erros políticos.

O trabalho de organização popular ensaiado pela "AP" constituiu-se num movimento contrário aos seus objetivos. A cartilha provocou até a demissão do secretário de imprensa que, não tendo sabido da sua divulgação, se achou no dever de pedir exoneração de seu cargo.

Uma outra questão pode ser levantada: por que somente depois de quase dois anos de administração é que as cartilhas começam a ser divulgadas de uma forma massiva? Afinal de contas Cristina Baddini já era assessora comunitária desde os primeiros dias de "AP".

Mas a cartilha acirrou os ânimos dos que estavam a favor e contra. Nos jornais da época, pode-se verificar que havia diversos interlocutores se posicionando, a favor ou contra a cartilha.

Para finalizar, diria que as cartilhas poderiam ser uma forte instrumento para propiciar discussões no interior dos movimentos populares e, particularmente, entre os usuários dos transportes públicos. Estes até hoje ainda não tem uma dimensão mais ampla dos seus direitos de cidadão. Paira no imaginário dos consumidores deste tipo de serviço a idéia de que este não é de natureza público.

Neste sentido, a cartilha provocou uma grande polêmica que conduzia ao questionamento de sua legitimidade como instrumental para uma pedagogia dos espoliados. Neste particular, a ação dos empresários logrou separar a cartilha

do seu alvo, os usuários.

PERIFERIA URBANA: ESPAÇO COTIDIANO DE CONFLITOS.

CAPÍTULO III

A PERIFERIA VAI AO CENTRO: O CONJUNTO CEARÁ.

Deve-se a grande dimensão espacial ostentada por Fortaleza a formação de uma grande zona periférica - elastecida em virtude da implantação e da expansão dos conjuntos habitacionais -; constituída basicamente por famílias que nem chegam a ganhar um salário mínimo por mês. Segundo técnicos da Secretaria de Planejamento do Estado do Ceará, noventa e cinco por cento (95) da população de Fortaleza não chega a ganhar um salário mínimo por mês, o que traz por conseqüência carência de serviços básicos, tais como: sistema de drenagem, água potável, esgotos sanitário, além do péssimo serviço de transportes coletivos.

O Traço característico do sistema de transporte coletivo como um serviço público, considerado constitucionalmente como "essencial", é que, historicamente, foi gerenciado pelo empresariado brasileiro. Segundo o veredicto popular, ao longo do tempo de sua existência, é um serviço precário no atendimento ao público, sendo essa situação mais grave nas periferias dos grandes centros urbanos brasileiros.

Como referência dessa periferia temos o Conjunto Ceará, servido atualmente por oito linhas de ônibus, exploradas pelas seguintes empresas concessionárias: Empresa Timbira, Empresa Cialtra, Empresa Iracema, Empresa Cerema e

a CTC, que transportam em "média, diariamente, quarenta mil e seiscentos e cinco (40.605) passageiros por dia."[97]

O volume de passageiros transportados perfaz quatro (04) por cento do total da cidade de Fortaleza.

O termo de concessão da linha mais antiga do conjunto, é datado em 20 de Junho de 1977 com a vigência de cinco anos.

A primeira concessionária foi a Empresa CEREMA, operando com seis veículos. O itinerário contido no termo de permissão, arquivado na Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos do Município (STSU) é desatualizado, refletindo o descaso como o serviço público é gerenciado e a péssima maneira como é tratada esta concessão pública.

Para os moradores do conjunto, a empresa Cerema, representa sinônimo de transportes precário.

O itinerário pesquisado é formado atualmente pelas linhas que fazem o trajeto do Centro da cidade de Fortaleza até as diversas etapas do conjunto - etapa é a denominação dada as diversas áreas que compõem o bairro. Assim as linhas recebem os seguintes nomes: Conjunto Ceará/1ª Etapa, Conjunto Ceará/2ª Etapa, Conjunto Ceará/3ªEtapa e o Conjunto Ceará/4ªEtapa.

A denominação dos nomes das linhas obedeceu a cronologia da implantação do conjunto, os nomes das linhas conforme as etapas do conjunto.

---

97 Os danos foram retirados do relatório de trafego fornecido pela Secretaria de Transportes e Serviços Urbanos do Município de Fortaleza, referentes ao ano de 1990.

As linhas observadas para o estudo fazem o seguinte itinerário.

Ida: Rua Liberato Barroso, Rua 24 de Maio, Rua Pedro I, Av. do Imperador, Av. Carapenima, Av. José Bastos, Av. Augusto dos Anjos, Rua Vital Brasil, Rua Antônio Nery, Rua Emílio de Menezes, Avenidas Central.

A volta é semelhante ao trajeto anterior.

Estas linhas são as pioneiras no atendimento ao conjunto, como também são as que mais recebem reclamações da população da região.

Segundo o diretor de transportes da ST, isso se verifica devido aos longos intervalos existentes entre os momentos de pico da demanda. Devido a grande distância do conjunto do centro da cidade, os horários intermediários ficam sem uma grande frequência de passageiros nos ônibus. Portanto, a falta de uma regularidade dos veículos provoca junto aos usuário uma insatisfação. Para o diretor, os empresários teriam prejuízos em virtude do baixo percentual do IPK, o índice de passageiros por kilometro.

Ainda hoje existem reclamações quanto ao itinerário percorrido pelos coletivos, no interior do Conjunto Ceará. Esses itinerários são as vias de deslocamentos dos passageiros até o centro da cidade de Fortaleza, perfazendo uma distância de 31,2 KM, no movimento de ida e vinda.

Vide quadro resumo.

QUADRO RESUMO

LINHA CONJUNTO CEARÁ/1ª, 2ª, 3ª e 4ª ETAPAS.

Média mensal de passageiros:	663.661
índice de passageiros por veículo (IPV):	84,25
Média mensal de viagens realizadas:	6.959
Média mensal de ônibus utilizados:	749
Média diária de Passageiros:	22.122
Fonte: relatório de trafego da STSU, Nov/1990	

Na tabela estão registrados os principais indicadores das linhas que trafegam pelo corredor da José Bastos, a mais antiga ligação do conjunto em direção ao centro da cidade. Pelo volume de passageiros pode-se notar a importância dessas linhas dentro do contexto dos deslocamentos efetuados pelos moradores desta área da cidade.

Por sua vez, o IPV, índice de passageiros por veículo denúncia uma grave realidade, a superlotação. Isso se deve a pequena quantidade de ônibus utilizada nas linhas, um problema sempre reclamado pelos moradores que sentem a falta deste equipamento.

As linhas que trafegam por este trecho são as mais utilizadas devido ao fato de serem as que cobrem menor distancia para chegar ao centro.

Em 1985, cria-se a linha de ônibus denominada de Conjunto Ceará - Bezerra de Menezes, percorrendo um trecho de 15 KM, sendo uma linha circular até o centro da cidade. Na portaria Nº 055/85, que criou a referida linha, registra-se os critérios de distribuição para as empresas operadoras: oitenta (80) por cento para Empresa Gerema e, vinte (20) por cento para a Empresa Timbira. A linha ficou enquadrada na terceira faixa tarifária.

Com a implantação desta linha fica quebrada o monopólio da Empresa Gerema.

QUADRO RESUMO

LINHA CONJUNTO CEARÁ/BEZERRA DE MENEZES.

Média mensal de passageiros:	136.459
índice de passageiros por veículo (IPV):	95,18
Média mensal de viagens realizadas:	1.290
Média mensal de ônibus utilizados:	164
Média diária de passageiros:	4.549
Fonte: relatório de trafego da STSU/Nov.1990	

Nesta tabela também se verifica um IPV acima da quantidade de passageiros que é permitido pelos próprias limites de lotação.

Entretanto, atualmente a questão das lotações -

número de passageiros transportados em cada veículo, o IPV - é uma questão ainda pouco conhecida. Falta um controle mais rigoroso sobre as especificidades que tem cada um dos carros que são postos em circulação. As empresas operam com diversos modelos de ônibus. Com isso cria-se uma dificuldade a mais no controle da capacidade permitida para cada ônibus. A distribuição dos veículos é realizada sem uma acompanhamento da padronização. Existem ônibus com salão, (tipo de veículo de que, na parte central da carroceria, são retirados os assentos), com assentos duplos por toda a correceria, com assentos impares (os de menores quantidade). O controle sobre essas condições é um fato totalmente sem registro nos órgãos competentes.

A terceira linha de ônibus do conjunto é criada em função da demanda de viagens para o bairro da Aldeota. No ofício Nº 058/85 de 12 de março de 1985, da Secretaria de Transportes (ST), esta dá autorização para a operação em caráter precário da nova linha Conjunto Ceará - Aldeota. O novo percurso será uma linha circular atravessando o Centro da cidade indo até à Praia do Náutico, perfazendo o total de dezenove (19) KM.

A nova linha apresenta a seguinte característica: durante os dias úteis, atenderá, majoritariamente, aos trabalhadores da construção civil e aos estudantes. Nos finais de semana, a utilização se dará pelos frequentadores das praias do Meireles, que moram no conjunto Ceará.

QUADRO RESUMO

LINHA CONJUNTO CEARÁ/ALDEOTA

Média mensal de passageiros :	153.815
índice de passageiros por veículo:	135,48
Média mensal de viagens realizadas:	1.011
Média mensal de ônibus utilizados:	173
Média diária de passageiros:	5.127
Fonte: relatório de trafego da STSU:	Nov./1990

Mas a demanda por transportes coletivos para o Conjunto Ceará - CC, ainda não estará totalmente atendida. Rumo a essa carência foi criada uma nova linha circular. A nova linha foi denominada de Conjunto Ceará - Papicú e Conjunto Ceará - Iguatemi, cobrindo um grande perímetro de 48,6 KM. O trajeto forma um grande anel sobre toda a cidade de Fortaleza.

É uma das maiores linhas circulares de Fortaleza, sendo operadora pela CTC.

A referida linha pode ser destacada através de uma característica. O conjunto Ceará precisava de uma linha que distribuísse a sua população economicamente ativa por toda à cidade.

Atualmente é a segunda maior linha em volume de passageiros transportados.

QUADRO RESUMO

LINHA CONJUNTO CEARÁ - PAPICÚ E ICUATEMI.

Média mensal de passageiros:	273.011
índice de passageiros por veículo (IPV):	166,42
Média mensal de viagens realizadas:	14.645
Média mensal de ônibus utilizados:	229
Média diária de passageiros:	8.807
Fonte: relatório de trafego da STSU: Dez./1990	

Portanto, será neste aspecto da vida "cotidiana"[98] (o termo cotidiano deve ser tratado no capítulo específico), que desenvolver-se-á um dos grandes dramas urbano.

Na periferia, a infra-estrutura da malha viária é precária, constituindo-se num dos problemas para o sistema de transporte coletivo urbano (STCU), tornando muito difícil a operação dos translados. A malha viária, (o termo malha viária é aqui empregado para desiguinar o complexo das vias de acesso, pavimentadas com pedra tosca e/ou com paralelepípedos, revestida ou não com cimento asfáltico); constituída pelas ruas e avenidas por onde os translados de

98 HELLER, Ágnes, O Cotidiano e a História, São Paulo, 1985, pág. 17.

bens e pessoas transcorre, o transportar-se intra-urbano.

Na periferia uma dupla espoliação acontece.

Por um lado a "segregação" [99] a que muitos habitantes estão submetidos devido a impossibilidade de acesso de grande parte dos cidadãos, a uma parcela do solo urbano das regiões mais bem equipadas da cidade. Neste sentido, os conjuntos habitacionais foram a expressão local da política de valorização das áreas urbanas em Fortaleza. Motivo pelo qual esse estudo se realiza num conjunto habitacional da periferia.

É um exemplo padrão da segregação espacial de uma parcela considerável da população, submetidas à carência quase que total de equipamentos de infra-estrutura urbana, com acesso apenas às mínimas condições de sobrevivência. O precário sistema de transportes coletivos parte do pressuposto real do excesso contigêncial da oferta de mão-de-obra barata, não sendo, portanto, uma preocupação prioritária do sistema empresarial. Já que esta mão-de-obra pode ser facilmente reposta, torna-se desnecessário a preocupação na melhoria do sistema.

A questão "transporte e periferia" tem uma série de agravantes referentes a condição de prestação deste tipo de serviço comummente estabelecido de forma deficiente.

"O transporte deficiente e precário tem contribuído, principalmente deste contingente que pode ser substituído

---

99 LEFEBVRE, Henri, O direito à Cidade, São Paulo, 1969, pág. 90, (Documetos).

facilmente. Isto sem falar nos descontos provocados por atrasos e faltas. Os usuários de transportes coletivos da periferia ficaram esquecidos, por fruto deste autoritarismo do Estado e da centralização do poder."[100]

O sistema de transportes ocupa na vida dos moradores da periferia uma importância impar. O transporte é o instrumento que possibilita a quebra do isolamento, ele é o meio de se chegar aos serviços, aos bens, ao mercado de trabalho, elementos ausentes na periferia. A ela se reserva a função única e exclusiva de ser um grande dormitório para a força de trabalho.

Apoiado nessa realidade, o empresariado do setor de transportes irá buscar um álibi, tendo em vista a justificativa do seu precário STCU colocado a disposição dessa população. Um depoimento do então presidente do sindicato das empresas de transportes coletivos de Fortaleza é esclarecedor:

"Para que ao empresário seja oferecido condições é preciso uma melhoria na *pavimentação* e uma *tarifa justa*".[101]

A questão da infra-estrutura será a justificativa dos impecilhos para que o STCU para a periferia não seja de boa qualidade. As melhorias por ventura realizadas virão para beneficiar os vazios urbanos localizados entre as áreas centro da cidade já valorizadas e a periferia pauperizada.

---

100 AFFONSO, Nazareno Sposito Neto S., et alii; "Transporte e Periferia", IN: Espaço e Debates, pág. 74, Nº 07, São Paulo, 1982, (Cortez).
101 Jornal O Povo, 16.06.88

Por outro lado, na época da "AP" a prefeitura prometia recuperar a malha viária da cidade, não se contrapondo à justificativa oficial dos empresários e nem questionando separação dos habitantes.

Segundo a assessoria técnica da Superintendência Municipal de Obras e Viação, SUMOV, no inverno de 1986, setenta por cento da malha viária estava deteriorada. O dado revela a magnitude do problema viário que por sua vez iria interferir no STCU, servindo como resposta dos empresários do setor na constante tentativa de justificar o precário sistema de transportes.

Nos bairros da alta periferia, aqui entendido como sendo a parte mais extrema da periferia da cidade, nas proximidades dos limites municipais, verificar-se á em quanto está a carência dos serviços públicos. é ai onde as deficiências se encontram a flor da pele.

Nesse mesmo sentido, vale salientar a trajetória do direcionamento dos recursos públicos, sempre voltados às camadas médias e alta da sociedade; relegando a um plano secundário as classes baixas.

O caso do Conjunto Ceará é uma representação deste tipo de visão que marcou o Estado brasileiro, constituindo-se assim num exemplo regional da política do governo federal. O soerguimento deste empreendimento não obedeceu a nenhum critério de conforto para aqueles que na periferia foram morar.

Essa conotação é destacada por Francisco de Oliveira,

ao propor que as análise sobre o urbano se faça no sentido de verificar essa "descriminação social".[102]

Interessa a análise da RE(A)L-AÇÃO - relação - entre as condições de urbanização no tocante ao STCU gerenciado pelos empresários e as necessidades dos usuários da alta periferia. Como se construiu essa realidade política? Neste caso, analisando os quadros, resumo pode se verificar que, na operação das linhas gerênciadas pelas empresas privadas, o maior número de viagens realizadas são da empresa estatal. Há uma maior prestação de serviço pela empresa pública de que pela empresa privada. Neste mesmo sentido, a alocação de uma melhor infra-estrutura, por exemplo, no sistema viário, estará numa segunda categoria das prioridades.

Para estes cidadãos de "segunda categoria" o ato de se transportar através do STCU obedecerá aos seguintes princípios:

A) É uma imposição da sociedade industrial que, não se adequa as especificidades de Fortaleza, na medida em que o parque industrial local é incipiente. Nesse sentido, os deslocamentos realizados atendem exclusivamente às necessidades da reprodução simples da força de trabalho, "razão instrumental"[103], do própria sistema produtivo, atendendo as movimentações pendulares (casa-trabalho-casa) e desconhecendo os outros deslocamentos necessários, tais

---

102 OLIVEIRA, Francisco de, O Estado e o Urbano no Brasil, IN: Espaço e Debates Nº 6, pág. 53, São Paulo, 1982, (Cortez).
103 HABERMAS, Jürgem, Técnica e Ciências enquanto Ideologia, 1980, São Paulo, (Abril).

como: lazer, vivências culturais e recreação. é uma precária forma até hoje encontrada para resolver a segregação espacial e social dos relegados, obrigados a enfrentarem essa dura realidade de morar na periferia.

B) Para os moradores da periferia é também imposto os longos trajetos interurbanos, provocando com isso o consumo de boa parte das horas do seu dia, que serão vivenciadas com a fadiga e o desgaste físico, inconvenientes provocados pela máquina de moer corpos, torrar paciência e de desperdício de tempo. Somando as horas gastas no interior de um transporte coletivo (TC), durante um dia, veremos que boa parte da vida do cidadão é vivida nos transportes.

C) O locomover-se através do STCU é um dos itens do orçamento familiar, chegando atingir trinta (30) por cento do salário.[104]

Fato referido na Constituição Federal.

Enfim, o ato de circular nessas circunstâncias obedece ao princípio da restrição, dificultando as relações sociais e obstaculizando as conexões humanas necessárias a um conviver mais intenso.

Na unidade espacial de análise, o Conjunto Habitacional Ceará, mais conhecido por Conjunto Ceará, analisa-se um exemplo significativo da periferia de Fortaleza. O conjunto habitacional é localizado na zona sudoeste de Fortaleza, a 18,5 KM do centro da capital, situado, portanto na extrema periferia da cidade.

---

104 REVISTA BRASIL URGENTE, Questão Urbana, 1989.

A sua construção foi uma iniciativa do governo estadual, com verbas federais. Ocupando uma área de 388,6 hectares, é considerado o maior conjunto habitacional de Fortaleza.

A construção foi iniciada em 10 de Novembro de 1977 contou 966 unidades habitacionais, ficando conhecida popularmente como primeira etapa; em 1978 foram construídas mais 2516 unidades habitacionais, a segunda etapa; em 1979 mais 2037 unidades habitacionais, a terceira etapa; 1981 é finalizado a construção do conjunto com mais 3150 unidades habitacionais, a quarta etapa. O total de unidades residenciais é, portanto, de 8669.

A sua população é constituída na sua grande maioria por operário, pequenos servidores públicos e subempregados. A população estimada não é um dado preciso em virtude da projeção feita pelo IBGE, ter sido feita considerando apenas as suas primeiras etapas. Mesmo assim estima-se, segundo dados da Fundação do Serviço Social de Fortaleza, que a sua população estaria por volta dos 95.000 habitantes, no ano de 1990.

Um dado peculiar do Conjunto é o de apresentar o maior número de entidades de moradores. Segundo a Fundação, já citada, existiriam aproximadamente cinqüenta associações de moradores. Considerando que, no referido Conjunto, existem 500 ruas, teríamos então um média de 10 associação para cada rua do Conjunto. As razões deste fenômeno poderiam ser atribuída ao trabalho pastoral da Igreja

Católica e as lutas comunitárias que foram desenvolvidas naquela área.

A primeira entidade representativa do local foi o Conselho Comunitário do Conjunto Ceará. Fruto do trabalho da Igreja, é uma entidade cria em 1980 e que inicialmente teve uma atuação bastante assistencialista, e muito ligada aos órgãos institucionais.

Mas será a partir de 1984, com a formação de uma chapa oposicionista, que o Conselho passará a ter uma atuação mais ativa.

A luta por melhores transporte é acompanhada pela própria história do Conjunto. Vejamos.

"Na gestão do prefeito César Neto, foi passado um abaixo-assinado com aproximadamente 15.000 signatários, onde se pleiteava da prefeitura as seguintes reivindicações:

- Congelamento total dos preços das passagens de ônibus;

- Transformação do sistema de transportes coletivos do bairro de maneira a atender melhor a população;

- Entrada de novas linhas de ônibus e mais empresas de ônibus no bairro. Atribui-se a está grande mobilização a vitória de se ter mais três empresas de ônibus no bairro."[105]

O trabalho das associações comunitárias do Conjunto foram a grande marca dos trabalhos de mobilização popular. É a ação direta das pessoas do bairro que irá criar as

105 Panfleto da chapa voz e vez para o Conjunto Ceará, s.d.

condições de vida naquela localidade.

Por outro lado, o grande número de entidades comunitárias existentes no local, deve ser creditado fundamentalmente ao grande incentivo que o programa do leite, o Programa de alimentação do governo Sarney, deu ao florescimento indiscriminado destas entidades.

O Conjunto Ceará tornou-se famoso em Fortaleza devido a sua precariedade.

No inverno de 1986, encontrou-se à beira de um isolamento completo. Um dos principais motivos encontrava se na sua própria implantação, localizado inadequadamente numa área situada na região ribeirinha do rio Ceará zona suceptível a constantes cheias.

Com isso, "A malha viária foi destruída no inverno do ano passado. Por falta de recuperação, os buracos se transformaram em grandes crateras, impedindo o tráfego de veículos. (...)." "Com o estado atual da malha viária, os ônibus estão totalmente irregulares no que se refere ao horário. Segundo Maria Amélia, moradora da Avenida C, tem dia que o ônibus leva quase uma hora para fazer o percurso do Centro até o Conjunto Ceará. Ontem, por exemplo, já fazia vinte minutos que Maria Amélia estava esperando um ônibus para ir pagar algumas contas no Centro."[106]

No início da "AP" o Conjunto Ceará foi uma das primeiras áreas a fazer queixas junto a administração municipal. O Conjunto Ceará foi um dos maiores redutos

106 Jornal Diário do Nordeste, 10.03.86.

eleitoral da prefeita Maria Luiza. Em resposta, a Sumov realiza uma operação de emergência para aquela localidade. O serviço constava de uma aplicação de areia nos principais trechos de avenidas e ruas por onde transitava os ônibus.

Para a direção daquele órgão, a operação resumia-se numa ação visando fazer com que os moradores não tivessem os seus translados suspenso. Tinha-se a ciência de que o problema exigia um trabalho de macro-drenagem e o dessasoriamento do canal que, por sinal, desde a sua implantação nunca havia sido limpo, evidenciando a falta de um serviço de drenagem.

Neste momento, uma série de movimentos de reivindicações à "AP" irá ser detonado nesta localidade de Fortaleza. Através de uma carta aberta, os moradores do Conjunto começam a se mobilizar, vejamos o teor do documento:

"Conselho Comunitário do Conjunto Ceará

Carta à Secretária de Transportes

Hoje, 29 de Abril de 1986, a comunidade do Conjunto Ceará, manifestou mais uma vez sua grande insatisfação diante da problemática do sistema de transportes que é desesperadora em nosso imenso e populoso bairro. Hoje pela manhã, somente um ônibus trafegou nas linhas existentes na comunidade. Essa situação de descalabro levou os moradores a usarem o recurso desesperado de iniciar o quebra-quebra dos ônibus. Nas filas dos orelhões, pessoas se amontoavam tentando arriscar uma chamada para o seu local de emprego,

tentando justificar a demora. Uns até choravam dizendo que perderiam o emprego. Diante desse quadro, nós que fazemos o Conselho Comunitário, entidade combativa do bairro, resolvemos articular uma comissão e ir a Secretaria de Transportes, para exirgimos a regularização da situação de transportes no bairro. Do jeito que está é que não pode continuar. Já chega de tanto abuso por parte das empresas, não queremos ser mais tratados como animais dentro dos ônibus abarrotados de pessoas que se xingam, se batem se agridem devido ao descaso de providências.

Por acreditarmos nessa administração popular, por darmos nosso apoio a ela, por tentarmos executar seu projeto de luta, nos acreditamos que nossas reivindicações serão atendidas.

NOSSAS REIVINDICAÇÕES:

- Por novas linhas de ônibus;

- Pela entrada de novas empresas de ônibus;

- Por novos intinerários para as linhas de ônibus (de 10 em 10 minutos);

- Pela fiscalização constante no sistema de transportes da comunidade;

- Pela entrada de linha da CTC na comunidade;

- Pela implantação de outros terminais em área da comunidade."[107] (sic).

O panfleto, traz a dimensão da falta de transporte,

---

107 Panfleto distribuído no Conjunto Ceará, na data especificada no mesmo.

um problema naquela localidade, mas na verdade típico da região periférica de Fortaleza. No caso, os moradores sentem o que significa a falta de condução, que pode ocasionar a perda do ponto e, como conseqüência, o desconto nos seus salários ou a perda do próprio emprego.

O conselho de Moradores, na época em questão, tinha na sua diretória pessoas identificas com a política do Partido da Revolução Operário, o PRO.

Mas a política de apoio a "AP" foi também marcada por uma atuação cujo centro se deslocara para a justificava da política geral da administração municipal. Faltava uma atuação em que as questões mais amplas fossem colocadas como por exemplo, a questão política privada na gestão dos transportes coletivos.

As lideranças acreditavam que se poderiam resolver o problema da falta de transportes somente com o acrésimo aumento de novas linhas para fazer frente a atuação da empresa monopolizadora, a Empresa Cerema. Não se discutia o significado que tinha a própria operação deste serviço por uma empresa privada.

O diagnóstico dos transportes coletivos no Conjunto Ceará pode ser também avaliada a partir de uma pesquisa realizada em 1986/87, pelo PRODECOM, Projeto de Desenvolvimento Comunitário do Conjunto Ceará, que tomou como uma amostra dez (10) por cento dos moradores do conjunto para realizar uma avaliação a cerca da condições de prestação de serviços.

No que tange aos transportes coletivos, a pesquisa indica algumas conclusões muito significativas.

"Já está na hora do aumento da frota. Mas o descaso é tão grande que os ônibus da empresa Gerema e de outras frotas (Cialtra, Timbira e Iracema) aparecem e desaparecem conforme os interesses dos empresários e ainda, são sujos e com manutenção precária. Água, sabão, flanela e escova não custa muito. Além disso, a manutenção mecânica é falha, ocorrendo sistematicamente "pregos", o que deixa o usuário irritado, com razão."[108]

No trabalho de campo realizado, bem como nas observações desenvolvidas na época junto ao trabalho na assessoria comunitária da SUMOV, pode se facilmente confirmar os resultados da pesquisa do PRODECOM. Nas idas e vindas ao conjunto verifica-se sempre um veículo da empresa Cerema parado com algum problema de manutenção.

No outro item da pesquisa do PRODECOM, pode se obter o seguinte perfil:

SOBRE A QUALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES	
Bom	15%
Regular	19%
Mau	63%
Neutro	03%

A leitura da tabela fornece o incidativo de que

108 Prodecom - Projeto de Desenvolvimento Comunitário do Conjunto Ceará, Conjunto Ceará Uma comunidade em Luta, Fortaleza, 1988.

existe um sentimento generalizado de condenação do sistema de transporte coletivo daquela localidade de Fortaleza. Sessenta e três (63) por cento da população consideram que o serviço de transportes está aquém do mínimo necessário para um bom atendimento aos seus usuários.

Por todas essas dificuldades a população do Conjunto Ceará irá desenvolver uma intensa mobilização no sentido de sanar as deficiência do sistema de ônibus do Conjunto, que tem na Empresa Gerema a representação da precariedade, motivo de diversas críticas e ações de protestos. O nome Gerema atualmente está sendo mudado para Águia branca. O atual proprietário quer se desfazer do estigma que representa o antigo nome.

A Empresa Gerema até hoje detém os piores indicadores quanto ao seus serviços. No levantamento das reclamações registradas através do telefone de serviço da Secretaria de transportes, "o telefone 158"[109], no mês de Maio de 1990, a empresa Gerema ocupa o lastimável décimo quarto (14ª) lugar, entre as vinte e três (23) empresas operadoras. O motivo de maior reclamação é o atraso dos ônibus da 1ª e 2ª Etapas.

Mas é importante voltar ao problema central deste capítulo que é o movimento reivindicativo dos moradores.

No dia 04 Maio de 1986, o processo de discussão do problema do transporte prossegue com uma reunião convocada pelo Conselho Comunitário do Conjunto Ceará, o CCCC, na qual se iria discutir o itinerário das linhas que escoam pela

109 Jornal O Povo 13.07.90.

avenida José Bastos. O novo será o fato da população estar efetivamente participando do processo de planejamento do sistema operacional de transportes. Isto foi necessário primeiramente, devido ao péssimo trajeto oferecido pelas linhas existentes, o que fazia com que as pessoas que moram em locais não incluídos nos itinerários, ficassem expostas aos infortúnios do dia-a-dia: às intempéries climáticas e aos assaltos.

Com a execução dos serviços emergenciais realizados através da SUMOV, que recuperou a título precário os seguintes trechos de vias públicas: "A pavimentação das principais avenidas (C, H, A e Central), mesmo que não totalmente feito, foi atenuado a problemática dessas vias no bairro. Mas mesmo com reformas feitas no ano passado o problema das vias perdura e sabíamos que reformas não adiantariam, pois a questão está na ausência de um sistema de Drenagem para o bairro, o que mesmo com reformas degenera em pouco tempo as vias de trafego."[110] (sic)

Tendo em vista uma solução mais radical para o problema, a SUMOV, através do seu departamento técnico inicia os estudos topográficos da área total do conjunto, para a realização do projeto das obras de drenagens. O problema só poderia ser solucionado de vez com a execução deste tipo de benfeitoria, em virtude do referido conjunto ter sido implantado sem este tipo de equipamento hídrico.

---

110 Plataforma política da chapa Luto e luta popular do Conselho Comunitário do Conjunto Ceará, em 28 Abril de 1987

Para os moradores, não interessava a justificativa técnica, na medida em que o seu dia-a-dia não seria modificado com este tipo de explicação. Para muitos deles, a resposta não atendia em nada o principal apelo, a melhoria do serviço de transportes.

No ínterim das reclamações, diversa reuniões são realizadas nas diversas localidades do Conjunto, em Julho de 1986, o Conselho Comunitário convoca mais uma nova reunião. Na pauta deste encontro são destacados dois itens diretamente ligados ao problema: a pavimentação e a própria questão dos transportes coletivos. Abaixo-assinados são realizados, os quais inclusive, tornam-se uma das formas mais utilizadas para se realizar o trabalho de mcbilização do próprio Conselho e dos demais grupos de pressão existentes no Conjunto. Tudo isto contribui para a socialização dos problemas.

Em geral, os abaixo-assinados reivindicavam transferência de pontos de ônibus, criação de novas linhas, ampliação do trajeto das linhas dos ônibus, regularização dos horários dos ônibus, melhoria no serviço de pavimentação, implantação de novas linhas. Estes documento contavam sempre com números expressivos de subescrições.

As assessorias comunitárias recebiam muitas vezes abaixo-assinados contando com centenas de signatários. Eram grandes documentos populares.

Nos primeiros meses de "AP", o Conjunto Ceará vai contar com os serviços emergenciais no que tange ao sistema

de transportes.

Mas a primeira grande atitude rumo a solução definitiva do problema será dada com a conclusão do projeto de macro drenagem. Os estudos concluídos pela SUMOV, propõem ao governo do Estado a realização de uma convênio visando "a recuperação e ampliação da drenagem e pavimentação do Conjunto Ceará".[111]

Um grande passo teria sido dado objetivando a solução definitiva dos problemas estruturais do conjunto, e que serviam de justificativa para os proprietários de transportes.

A assinatura do convênio foi registrado na imprensa sem muita ênfase para o projeto de melhoria na área. O jornal Diário do Nordeste de 04 de setembro de 1986, registra o fato com um pequeno artigo em titulado: "Trabalhos de Drenagem vão ter continuidade no Conjunto Ceará."

Mas o inverno de 1986 havia deixado expostas toda a fragilidade da infra-estrutura do Conjunto Ceará. A demanda pela recuperação do conjunto era fator gritante. Contanto, o orçamento da Sumov não era suficiente para atender os custos do projeto. O convênio somente foi executado na gestão do prefeito Ciro Comes, tornando-se, assim, para a "AP" uma da luta qual não obteve os louros da empreitada.

---

111 Copia do Termo de Convênio celebrado entre a Superintendência Municipal de Obras e Viação, SUMOV, e a Companhia de Habitação do Ceará, COHAB. Protocolado na Sumov sob o Nº 1733/1986 no dia 04.09.86.

Com o grande trauma que havia sido provocado no seio da população, no começo do ano de 1986, a população passava então, a aguardar com apreensão o próximo inverno de 1987.

"Expectativa, apreensão e pavor, tudo isto sentem os moradores do Conjunto Ceará com a aproximação do inverno. Em Janeiro do corrente ano, os moradores das ruas 412, 414 e 416 viveram momentos dramáticos com as enchentes provocadas pelo Canal da avenida C. Dentro das casas a água chegou a atingir 60 centímetros de altura. O pavor tomou conta dos seus habitantes quando a água começou a molhar a parte elétrica das casas, o que provocou riscos de vida a todos os moradores das ruas inundadas." (...)

"Passeatas, comícios e reuniões com diretores da Cohab e Sumov foram realizados...."[112]

A precariedade do quadro do conjunto era lastimável, em todos os sentidos. A "Carta do Leitor" é uma prova desta realidade na medida em que as pessoas passavam a protestar por diversos meios. Isto também pode indicar algum tipo de amadurecimento, um embrião de concientização que passou a ser fecundado no interior da população do Conjunto. É sintomático que a própria população do conjunto passava a ser um dos elementos que definiam as eleições no Município de Fortaleza.

Entretanto, devido ao grave quadro do Conjunto as mobilizações continuam.

Em 1987, os moradores, e os grupos organizados da

---

112 Jornal O Povo 15.11.86.

área realizam outras reuniões, confluindo na entrega oficial de um diagnóstico do Conselho Comunitário aos órgãos oficiais.

No documento vamos encontra os primeiros sinais do desgaste que a "AP" passava a sentir.

"Enquanto o serviço de transportes não for uma responsabilidade do Estado, os capitalistas sempre vão querer aumentar abusivamente as tarifas, prestarão sempre o pior serviço de transporte ao povo, na mais completa insegurança, fora das mínimas normas de dignidade neste setor. Nesta descrição Fortaleza e o Conjunto Ceará são conhecidíssimos pelos sofrimentos forçado pelas empresas particulares de transportes, que lançam mão da diminuição da frota, da pressão para o aumento da passagens, do conluio com o sindicato dos motoristas para o aumento de tarifas e outras artimanhas que aumentam o lucro desses capitalistas em detrimento do sofrimento e arrocho da população usuária." (sic).

Continua o documento, com as palavras de ordem.

"- Pela encampação da empresa Cerema;

- Pela estatização do sistema de transportes coletivos;

- Pelo não aumento das passagens;

- Pela reforma no sistema de transportes no bairro a partir dos projetos de modificação das linhas feitas pela comunidade;

- Pela implantação de empresas e linhas de ônibus que

realmente sirva ao bairro;

- Por ônibus a cada 10 minutos." (sic)[113]

Devido as pressões dos moradores, a direção do Conselho passará a adotar uma avaliação em que inclui questões mais radicais. Aqui, o termo radical é entendido como um conceito que expresse a preocupação de agir de uma forma em que os problemas sejam vistos como um todo complexo.

No primeiro momento, a empresa Cerema será vista pela direção do Conselho, e também pelo sentimento popular do bairro, como sendo a representante desta precariedade. Para entidade, esta deveria então ser punida pelo órgão competente.

Mas a palavra de ordem, mais ousada para aqueles comunitários, era sem nenhuma dúvida a proposta de estatização. Para os membros da "AP," no setor de transportes, a palavra-de-ordem "estatização dos transportes" não era uma proposta bem amadurecida, ao ponto de não se ter documentos em que a problemática seja, de fato, discutida profundamente.

Em resposta aos problemas levantados, a "AP" desencadeará uma iniciativa chamada de "S.O.S FORTALEZA". No dia 30 de maio de 1987, com a presença da prefeita Maria Luiza, é realizada a Assembléia Popular, no Centro Social Urbano.

---

113 Diagnóstico do Conselho Comunitário do Conjunto Ceará, Fortaleza, 28 de Abril de 1987.

Na Assembléia popular, diversas pessoas passam a fazerem as suas reivindicações.

Restava aos órgãos da prefeitura executarem os pedidos de serviços, dentre os quais os mais importantes se concentravam no problema dos transportes, que mantinha uma estreita vinculação como os problemas de infra-estrutura viária, segundo a visão dos empresários.

Além da iniciativa da operação de recuperação da malha viária - que permitiria uma melhor fluxo para o sistema de transportes coletivos - a título precário, já estava sendo executada pela Sumov a solução definitiva que seria a inplantação do convênio Sumov-Cohab, mas havia a pendências dos governos estadual e federal.

A resposta material levada a efeito quanto ao problema do alagamento provocado pelo canal foi materializada através da compra de um equipamento para a desobstrução do mesmo na avenida C.

Então, a Administração Municipal ficava com as suas mãos atadas. Ou seja, a solução definitiva para o problema da rede viária não era imediatamente atendido, provocando junto à população um sentimento de insatisfação diante da gestão, que ia, cada vez mais, perdendo as suas bases de sustentação política, principalmente naquela região da cidade onde havia se dado o maior peso eleitoral para a vitória da prefeita Maria Luiza.

Este sentimento refletia-se nas novas eleições para o Conselho Comunitário. Momento em que se verifica uma

acirrada disputa entre os que apoiavam a "AP" e os novos agentes políticos da área, os Agentes de Mudanças - corpo de militantes organizado pelo governo Tarso Jereissate. A partir dai estes últimos irão fazer um trabalho de mobilização sistemático contra a Prefeita.

"Há mais de 11 anos as ruas e principais avenidas do Conjunto Ceará, uma das áreas mais populosas de Fortaleza, não oferecem a mínima condição de tráfego para os automóveis. Isto prejudica seriamente a locomoção dos moradores, pois até os carros de maior porte, como os ônibus, são obrigados a modificar os seus percursos." (...) (sic). "As reclamações das péssimas condições de trânsito, já foram feitas por diversas canais de comunicação. Inclusive, como informa o representante do movimento Pró-Mudanças no Conjunto Ceará, Edmilson Carvalho, até uma passeata aconteceu no ano passado, reivindicando a melhoria da vias.

Segundo o membro do Pró-Mudança, a prefeita tinha feito a promessa de realizar obras no bairro, principalmente no tocante às vias de acesso. Mas, como os trabalhos não foram executados, ele comenta: "Queremos dar uma basta nisso. Chega de promessas".

Para o governo Tarso Jereissate, o ano que se iniciava era de fundamental importância, era um ano eleitoral. Neste sentido, abria-se um espaço de insatisfação para ser trabalhado.

Finalizando este tópico, concluo com as seguintes

observações:

1) O Conjunto Ceará, se tornou um referêncial para os movimentos reivindicatórios de Fortaleza devido ao trabalho de organização implementado por forças políticas com atuação no bairro, inicialmente desenvolvido pela Igreja Católica, partidos de esquerda, e, por outro lado, por partidos políticos patronais, onde o mote central das campanhas sempre se reportavam ao problema do sistema de transporte.

2) Por ser uma área em que foi desenvolvido um constante trabalho de mobilização política, expressos pelos movimentos de reivindicação, o Conjunto Ceará passou a ter cacife político. Acrescente-se ao grande número de eleitores concentrados e atentos aos serviços executados pelo poder público, desenvolvendo um forte impulso para as cobranças de melhores serviços públicos .

3) Atualmente é o fiel da balança nas disputas eleitorais, tornando-se alvo de políticos que buscam um apoio eleitoral.

CAPÍTULO IV

O COTIDIANO DOS USUÁRIOS DE ÔNIBUS OU "ZELE POR ESTE VEÍCULO, ELE É A SUA CONDIÇÃO"[114]

Neste capítulo vou estabelecer a relação existente entre o ônibus, como transporte coletivo urbano, e o cotidiano das pessoas que o utilizam como um meio de transporte diário; enfim, como um hábito que está incorporado aos habitantes das periferias - constituindo num dos maiores problemas para estas áreas - dos centros urbanos.

A vida cotidiana realiza-se através dos menores hábitos rotineiros, seja nas representações seja nas ações, nos modos de vida. é onde a fragmentação das ações humanas transcorrem. São as subestruturas do existir humano na sociedade contemporânea. é onde repousar todas as projeções do mundo consumista, é o terreno fértil para a propagação, para a expansão da produção dos bens e serviços; conseqüentemente, torna-se o espaço para a absorção da produção industrial de larga escala. é o momento onde o banal, o trivial, o inesperado ocorrem ou tem condição de materializar-se, na sua natureza fugaz, quer como um brilho rápido e intenso e simultâneos, constituindo se numa ampla escala de repetições, tornando-se múltiplo, devido as inúmeras relações e ações humanas que o compõem.

Com está amplitude, os fatos cotidianos, tornam-se

---

114 Newton Kepler.

objetos de interesse das ações do Estado capitalista moderno, sendo, por isso, alvo para o soerguimento de padrões de conduta da vida dos trabalhadores. Distinguindo o modo de organização diário dos trabalhadores americanos, Gramsci, (Antônio Gramsci,376 : 1980) analisa com bastante atenção o modo de vida das condutas, como sendo passível de repreensão para aqueles que fogem da regularidade cotidiana. Como exemplo: oito horas de trabalho, oito horas de sono e oito horas de lazer.

Na vida cotidiana, existe a conjugação de ações que se repetem obedecendo a uma série de momentos na vida dos indivíduos. Em virtude deste fato, atribui-se a este modo de viver o favorecimento, ao surgimento do usuário dos bens e serviços que lhe é posto pela modo industrial massivo.

Para Falcão, "a vida cotidiana é aquela vida dos gestos, ritos e ritmos de todos os dias, é levantar na horas certas, dar conta das atividades caseiras, ir para o trabalho, para escola."[115]

"Tomar uma condução" para se dirigir ao trabalho, ao estudo, ao lazer constitui, num dos momentos do cotidiano urbana mundial um pedaço da rotina. Quando os franceses querem dizer que o seu dia obedeceu a uma seqüência, recorrem a uma trilogia: dormir-metrô-trabalho.

É a automatização dos hábitos necessários para a sobrevivência dos indivíduos ativos na sociedade. É a

---

115 FALCÃO, Maria do Carmo e NETO, José Paulo, Cotidiano: Conhecimento e Crítica, São Paulo, 1987.

mecanização dos gestos e ações do dia-a dia, são os modos, os reflexos condicionados na memória sem que se exija uma tomada de conciência para realizar essas ações automatizadas pelo efeito das repetições. É o caminho dos seres humanos modernos.

Do conceito de cotidiano pode-se salientar aquilo que nos parece óbvio mas que camufla o fardo maior da existência humana: as ações repetitivas que transcorrem no dia-a-dia das pessoas. Um destes aspectos cotidianos nas cidades é "o tomar um ônibus", maneira de se transportar para algum ponto da cidade, quando se faz necessário, ou seja, "toda a vida cotidiana se constituía em torno da organização do trabalho, à qual se subordinavam todas as demais formas de atividade."[116] bem como todos os movimento necessários ao viver.

Este hábito se realiza em um espaço determinado, o espaço público, a rua. "De fato, a categoria rua indica basicamente o mundo, com seus imprevistos, acidentes e paixões," (...) "Por outro lado, a rua implica movimento, novidade, ação,".[117] A ação focalizada está demarcada por este aspecto cotidiano observado e encontrado na esfera do público.

A partir da compreensão, mostra-se como este hábito cotidiano bestializa a condição humana, sobrecarrega a vida

---

116 HELLER, Ágnes, O Cotidiano e a História, pág. 18, São Paulo, 1985ª, (Paz e Terra).
117 DA MATTA, Roberto, Carnavais, Malandros e Heróis, Rio de Janeiro, 1980, pág. 70.

rotineira dos trabalhadores que precisam deste tipo de serviço e se transforma num hábito alienado devido a necessidade de se transportar como uma questão incontornável para os moradores das grandes periferias urbanas. O próprio termo necessidade deve ser posto em questão como algo compreendido como uma forma fatal de comportamento que possibilite realizar os translados, como uma exigência natural para estes que vivem nestas áreas das cidades brasileiras.

Destrinchar o cotidiano dos usuário vai ao encontro a uma grande pretensão que é a de desmistificação, a pormenorização, o detalhamento das partes constitutivas de um dos aspectos da vida cotidiana nos centro urbanos do Brasil. A finalidade é dimensionar a abrangência no que toca à vida individual dos cidadãos que estão nas atividades da produção social mas que moram nas periferias das urbes. O atual desenho urbano das grandes cidades, obedeceu a lógica dos interesses dos donos do solo urbano, como expomos na parte relativa a grande periferia.

Portanto, o transladar-se passou a ser um imposição deste tipo de urbanização quando se criou as zonas periféricas. Para as populações que lá residem, o ônibus é uma 'máquina de moer carne, tempo e paciência', que têm que ser enfrentado diariamente.

Contanto, a "vida cotidiana, se insere na história, se modifica e modifica as relações. Mas a direção dessas modificações depende estritamente da conciência que os

homens portam de e na sua essência e dos valores presentes ou não no seu desenvolvimento."[118]

A autora comunga com a idéia de que somente dissecando as vísceras dos hábitos trilhados maquinalmente é que poderemos ver a nossa real condição. Isto se faz necessário para levar a efeito, superar a situação alienada, a qual nos é imposta como uma "forma natural" de viver.

A atual condição humana prostra as formas peculiares. Os modos diversificados de transportar-se, não são apresentados aos cidadãos como alternativas que poderia por em prática nas cidade. Os apelos contra a sociedade massificada são impostos pela lógica hegemônica do capitalismo atual, que impõe este tipo de hábito, normatizados nas cidades na forma dessa movimentação impar.

A descrição crítica da rotina dos passageiros de ônibus tem a pretensão de dimensionar subjetivamente a parte do cotidiano dos usuários de transportes coletivos, a dependência rotineiramente aos momentos de desconforto, de impaciência, de desgaste psicossomático, gerando um tipo de angustia urbana, criada a partir das ações conflitivas desenvolvidas no interior dos ônibus, nesse momento habitual obrigatório dos cidadãos, um elemento terrível de todos os dias nas grandes cidades.

Esta realidade insalubre dos usuários dos transportes coletivos foi observado mais sistematicamente na linha do Conjunto Ceará e complementado pelos anos de observação

---

118 FALCÃO, *op. cit.* pág. 28.

empreendida como usuário. Dois momentos distintos formaram o trabalho de campo: momento de "pique", que quer dizer os horários de maior volume de utilitários deste serviço, e o momento de "não-pique", que é o intervalo de tempo do dia em que a procura não é tão intensa por parte dos moradores do bairro.

A linha específica que foi escolhida é a mais antiga, a que faz o percurso do Centro de Fortaleza ao Conjunto Ceará e vice versa, registrando o maior volume de usuários - vinte e dois mil, cento e vinte e dois (22.122) passageiros por dia, através de uma média diária de duzentas e trinta e duas (232) viagens, como um média de vinte e sete (27) veículos utilizados para essas movimentações.

A operadora da linha é a empresa Gerema, alvo de inúmeras queixas e reclamações aqui já expostas. A referida empresa atualmente esta mudando de nome, como anteriormente informo, devido ao estigma que carrega, a de ser uma péssima prestadora do serviço de transportes, segundo a opinião dos moradores do Conjunto Ceará.

CONDIÇÕES GERAIS DO EMBARQUE.

De manhã cedinho, diversos moradores se dirigem para o ponto terminal da linha, situado na pracinha da Avenida Central, quase na confluência da Avenida A. O ponto somente é possível de ser identificado devido a própria existência dos ônibus estacionados junto ao canteiro central da avenida e a calçada da praça.

Não se constatam as mínimas condições de conforto para os usuários. A maioria das pessoas ficam na fila em pé sem nenhuma proteção contra o sol ou a chuva. Neste local ficam os ônibus: Conjunto Ceará/2ª e 4ª Etapa, o Conjunto Ceará/Aldeota e o Conjunto Ceará/Bezerra de Menezes.

As filas se formam rapidamente, em quantidades que varia de vinte e cinco (25) a trinta (30) pessoas em cada uma delas. A atmosfera da espera do ônibus nestes primeiros momentos da manhã é bastante silenciosa. A monotonia só é quebrada quando algumas pessoas fazem algum tipo de pequenas brincadeiras ou por alguém que reclame pela demora do ônibus. Para todo usuário, o momento mais condenado é a espera. É o fato mais reclamado, pelos que precisam deste serviço. A espera desenvolve uma ansiedade, junto as pessoas que precisam deste tipo de serviço. Atribui-se isso em virtude de realizar ou de quebrar uma série de expectativas, a primeira delas se realiza na medida em que, o sujeito fica limitado numa capacidade: o deslocar se. Ele gostaria que

fosse ininterrupto, sem uma demora para levar a efeito o pretendido deslocamento. Segundo, a espera é cerca de insegurança devido a falta de uma organização racional e ou estável das movimentações do próprio sistema de transportes. Não existe uma confiança quanto a regularidade na prestação do serviço.

A fila do ônibus é atualmente, durante certos momentos do dia uma área preferida pela mendicância pelo pequeno comércio e pelos pequenos marginais.

O perfil sócio-econômico do usuário desta linha de ônibus é homogêneo sendo formado pelas seguintes categorias profissionais: comerciários, funcionários públicos, estudantes secundarista, e em pequena escala, estudantes universitários, professores, técnicos de nível médio e ambulantes.

Nos horário de não-pique, no meio da manhã e no meio da tarde a linha é usada principalmente por donas de casas preferem tomar um ônibus. Nos primeiro horário da manhã verifica-se a presença de mulheres e homens em proporções iguais. As crianças estão presentes em um número bem reduzido, são os estudantes. A faixa de idade das pessoas, em média, é de menos de quarenta anos.

Na fila dos terminais do Centro e no Conjunto há uma guarda municipal que tenta, nos horários de piques - manhã e noite - , organizar o acesso ao interior do ônibus, tarefa que, por vezes, torna-se impraticável ou muito difícil, devido ao pequeno número de ônibus nos horários de "rush".

Quando o ônibus já esta com todos os seus assentos ocupados com o corredor quase completo, e a parte anterior da catraca de pagamento da passagem totalmente abarrotada, alguém grita.[119]

O ônibus parte.

"Até 1989 a idade média dos veículos da empresa Cerema era de 7,96 anos"[120]. O desrespeito as normas legais é uma prática regular nos transportes desta empresa.

A dificuldade de ingressar no interior do transporte não fica somente nas dificuldade da fila e no cansaço da espera.

Constitui-se também numa problemática ergonômica entre o usuário e o ônibus, na relação passageiro/veículo, no difícil acesso à acomodação interna, no desconforto e na insegurança, no interior desta máquina de movimentações intra-urbanas.

Para as pessoas da nossa região, este problema é aguçado devido a nossa pequena estatura física.

Segundo pesquisa do Jornal O Povo (28.09.89), os degraus superam a altura permitida pelo regulamento dos transportes que exige o limite de trinta (30) a quarenta (40) centímetros. A pesquisa constatou que os veículos apresentam altura média de trinta e cinco (35) a cinquenta e cinco (55) centímetros na altura entre o chão e o primeiro

---

119 Neste momento as pessoas reagem de acordo com a sua visão de mundo. Para alguns passageiros mais desinibido este se manifesta contra a superlotação com o seguinte estribilho: "Acochou menino". (sic)
120 Jornal O Povo 02.08.89.

degrau da porta. Os veículos da empresa Cerema estão, também, incluídos nesta regularidade, devido a similaridade as demais empresas operadoras.

Ainda no período cedo da manhã, quase não se observa pessoas idosas. Este grupo de pessoa utilizam mais os ônibus nos horários de não-pique, no período da manhã para ir ao Centro da cidade e no período da tarde quando do regresso.

"Idade avançada e transporte coletivo, em Fortaleza, não se combinam. Nenhuma das vinte e três (23) empresas que operam na cidade incluindo a CTC, se preocupan em colocar degraus para facilitar a vida dos idosos." "Juntos aos idosos, reunidos num mesmo rol de desamparados pelo poder público, estão crianças e deficientes físicos ou visuais."[121]

Junto a dificuldade ergonômica destes indivíduos deve-se somar a própria falta de respeito, para com os maiores de sessenta e cinco (65) anos que gozam do direito de ingressar pela porta dianteira. O desrespeito consiste no solavanco da partida do carro - este movimento é conhecido entre os motoristas por "arrumando os bonecos"-, antes mesmo, que os idosos se acomodem junto às barras de apóio ou sentem-se.

É frequente os atritos de senhores e senhoras com os motoristas.

O ingresso pela porta dianteira sempre tem obstáculos devido a presença constante dos passageiros

121 Jornal O Povo 24.09.89.

privilegiados, pessoas que gozam do prestigio do motorista. São elas: os motoristas em horários de folga, os soldados da polícia militar, amigos e as "paqueras" dos motoristas. Para estas fica reservado o local junto a barra de ferro próximo ao assento do motorista conhecido por "pau das Putas".

Na parte superior da porta dianteira esta escrito. "Não estacionar nos degraus, porta automática".

Os amigos do motorista, portanto, violam dois aspectos do regulamento: o estacionamento no local proibido e proibição de conversas que põem em risco a segurança dos passageiros e dos transeuntes.

Quanto às crianças e aos deficientes físicos, o ingresso vai depender da boa vontade dos guiadores.

As crianças conhecidas e/ou que gozam da simpatia dos 'profissionais do volante' o acesso é franqueado pela porta dianteira. Para as outras crianças que não gozam deste tipo de regalia, resta ingressar pela porta traseira, mas terão que realizar um ritual humilhante. Caracterizado pelo seguinte movimento. Arrastar se pelo chão do piso passando por debaixo das hastes da roleta, de tal forma que sempre sujam as suas roupas. Os mais audazes na operação, os que conseguem passar com sucesso, dão sempre uma olhadinha para o sisudo trocador, que em alguns casos põem os pés para dificultar ainda mais a travessia das crianças sob borboleta.

Nesta estratégia de sobrevivência diária é importante fazer uma paralelo entre as crianças dos bairros

considerados pobres e as crianças dos bairros considerados de classe média.

A diferença consiste em que, no primeiro grupo de crianças, há submissão ao ritual sem nenhum constrangimento, enquanto, para o segundo grupo, a ação é encarada com uma revolta expressa no abrupto egresso pela porta traseira, frequentemente fazendo algum tipo de gozação dirigido ao trocador[122] .

Neste rápido e atritado diálogo pode-se identificar o papel que tem o trocador como um guardião dos interesses do proprietário da empresa, ao repreender aqueles que saem pela porta traseira como uma estratégia na utilização deste tipo de serviço.

Para as crianças, em específico "tomar ônibus" é na maioria das vezes um momento muito difícil do dia-a-dia. Com base em outras informações e observações de fatos ocorridos em outros bairros da cidade verifica-se outras formas de desrespeitos e dificuldade enfrentadas pelos menores de idade.

"Cada um dos minipassageiros já tem uma estratégia própria para furar as aglomerações, que se formam com a chegada de cada coletivo. Para muitos, andar de ônibus é uma verdadeira guerra. As crianças menores de cinco anos, depois de passar por debaixo da catraca, têm que enfrentar as caras

---

122 Neste outro momento pode se estabelecer algum tipo de diálogo. O trocador faz a seguinte exclamação:
"Ô o troco!
Fica prá tua mãe, filho de uma égua."(sic)

feias dos trocadores."(...) "As crianças confirmam o mau tratamento que lhes é dispensado. A estudante da quarta série do colégio CeoStudio, Solante Bezerra de Menezes, 10, todo dia toma ônibus para chegar no Pio XII, onde mora, "Muitas vezes, o motorista não pára, eu aceno e ele passa direto". "Daniela da Silva, 13, diz que os motoristas não param porque não querem, "Pois muitas vezes o ônibus passa vazio". A estudante Nágila dos Reis, 14, lembra que, "se faltar um centavo, a gente não chega em casa, mas os cobradores nunca têm troco". Anibal Ferreira, 10, acha que os motoristas não param "porque pensam que é brincadeira" Mesmo os alunos estando fardados."[123](sic).

Quanto aos deficientes físicos, estes também irão sofrer um tipo de discriminação semelhantes aos verificados com as crianças, somando-se, aí, a própria limitação física. Portanto, conclui-se que serão servidos mais facilmente aqueles que tiverem algum tipo de relação com os motoristas.

No terminal do Centro da cidade, o ingresso processara-se-á de uma forma semelhante a verificada no terminal do Conjunto.

Localizado na rua Liberato Barroso, entre a rua 24 de Maio e a Avenida Tristão Gonçalves; aí se dá, final da tarde e começo da noite, no fim do expediente comercial, o momento de ingressar no ônibus, se realiza de uma forma ainda mais brutalizada.

O terminal é constituído por uma calçada revestida

---

123 Jornal O Povo 02.08.89.

com um mosaico de cimento de terceira categoria, do tamanho aproximado de cinquenta (50) metros de comprimento, por cinco (05) de largura.

No local existem três postes emitindo um iluminação muito fraca: duas (02) lâmpadas em cada um, bastante desgastadas.

O sistema de sinalização informativo das linhas é também, inexistente no local, dificultando a identificação precisa de cada linha.

Não há nenhum sistema de proteção para os usuários. Quando dos períodos de chuvas, eles se protegem no interior das lojas situadas em frente ao terminal.

As pessoas, quando inqueridas acerca das condições de serviço prestado pelo empresa Gerema, existe uma revolta latente e unânime, na maioria das opiniões colhidas.

- "A Gerema?

Só tem pontos negativos!"

As pessoa afirmam que o tempo de espera chega a ser até de cinqüenta (50) minutos, nos horário do rush, para o fiscal da empresa, a informação que se obtém é a seguinte:

- "Os ônibus partem de dez em dez (10) minutos".

Mas quando contestado pelas informações dos usuários que reclamam da falta de ônibus, este diz:

- Que a falta de ônibus, "se é que existe, muitas vezes se dá pelos pregos nos ônibus e devido aos congestionamentos na Tristão Gonçalves".

No horário do rush, as filas se engalfinham umas nas

outras, dificultando a identificação das mesmas até para os frequentadores mais contumazes. No levantamento realizado no dia 06 de Junho de 1991, às dezoito horas, o número, variava em torno de trinta (30) a oitenta (80) pessoas em cada uma das quatro filas.

Com as condições de embarque marcadas por estes dados, o que se assiste no momento de volta para casa é uma verdadeira guerra: corpos versus corpos. O substantivo guerra, aqui, não esta empregado para se adjetivar um momento, mas para dar a real dimensão das condições de ingresso no veículo.

Primeiramente, as pessoas na fila começam a encurtar os espaços entre elas para dificultar ou para evitar a penetração dos fura-filas, tarefa auxiliada, lá na porta de entrada pelo guarda municipal que, ao ver o burburinho se formando, afasta-se como se quisesse dizer que é impossível administrar o irracional, o escasso.

Gritos, empurrões, tapas, cotoveladas, pornografias, começo de brigas são as armas para se conseguir ingressar na antesala do ônibus. Neste momento, a resistência dos usuários é posta a prova. As pessoas já estão cansadas, exaustas, precisando retornar ao Conjunto após um dia de trabalho.

O trabalho de acesso, de uma certa forma, é cronometrado pelo motorista. Ele fica dando pequenos solavancos para fazer a partida e, aí, seleciona, de fato, quem ainda vai entrar no ônibus. Devido a isso, o perigo se

torna ainda maior, ocasionando acidentes. Uma vendedora ambulante informa que um amigo seu teve um parente acidentado, vítima fatal da imprudência dos motoristas.

O caso ocorreu quando um rapaz caiu de costas, batendo a nuca na coxia da calçada do terminal de ônibus. Os acidentes fatais em Fortaleza estão se acumulando. Em 1990 foram registrados cinquenta (50) casos de acidentes de veículos nestas condições.

NO INTERIOR DO ÔNIBUS.

Os indivíduos ingressaram no interior do veículo. A antesala fica lotada devido ao péssimo posicionamento da catraca de cobrança das passagens (Leslie,36:1988), não permitindo um rápido fluxo continuo dos *PASSA(LI)CEIRO**124.

Neste momento, uma série de acontecimentos surgem contra os passageiros. No jogo de empurra, as pessoas se machucam devido ao aglomerado que se forma diante da borboleta, e, também, no resto do ônibus. O primeiro aglomerado existe em função de que o fluxo de pessoas transcorre de acordo com o serviço prestado pelo trocador que na maioria das vezes dificulta a emissão do troco devido a falta de dinheiro trocado. Constata-se que os trocadores, na maioria dos casos, passam o troco para os passageiros com as cédulas e moedas de menores frações, o dinheiro miúdo, uma forma proposital, que logo ocasiona a falta de troco para os demais passageiros. Se, no momento, o trocador não tiver troco, ele aconselha o passageiro que espere ao lado da catraca, contribuindo para congestionar o fluxo. O momento do pagamento da passagem constrange o usuário que, muitas vezes, é mal tratado pelo trocador.

É um mal estar geral entre aqueles que ali tentam atravessar a catraca e ficam aguardando a travessia. No

---

*124 O substantivo, PASSAGEIRO, é aqui adjetivado, PASSA(LI)CEIRO, para dar a real dimensão dos indivíduos neste momento do interior do ônibus. Na época dos bondes, existia uma piada que definia este momento. "No bonde tudo é passageiro, menos o trocador e o motorneiro.

momento de pagar a passagem, o usuário, as vezes é, interrompido por algum atrito de trocador com outros passageiros.

Neste momento escuta-se:

- "desenrola trocador!"

Segundo as reclamações, registradas através do telefone 158 da Secretaria de Transportes, entre os trabalhadores no serviço de transportes coletivo, os trocadores lideram os índices de reclamações efetuadas.

Os trocadores são, em geral, pessoas semi-analfabetas como atesta o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes. A constatação veio a público quando a Secretaria resolveu implantar o boletim de controle diário. Aí, para contestar esta nova exigência, o presidente do Sindicato confirmou este dado. Incorporado se isso as constantes grosserias.

Os atritos entre os usuários e os trocadores, se dão de acordo com a categoria de passageiros. Para aqueles que utilizam o vale-transporte os incidentes são quase inexistentes.

Para os usuários que pagam a passagem inteira, o atrito com o trocador já começa a existir mais regularmente, devido a falta do troco. Tomando como base o valor da passagem atual dos ônibus do Conjunto Ceará, que se encontra na categoria da terceira faixa o preço é de Cr$ 84,00 e considerando que o trocador recebeu Cr$ 100,00 e não tem, geralmente, Cr$ 16,00 para dar o troco, conclui-se que o

trabalhador perdeu 19% do valor da passagem. Como, geralmente, o trabalhador utiliza quatro ônibus por dia, ele vai perder Cr$ 64,00 diariamente, quase o preço de uma passagem. No final do mês, contando 25 dias úteis, essa perda chega a Cr$ 1.600,00.

Para os usuários que pagam meia passagem, os estudantes secundarista e universitários, o problema se configura de uma forma bastante violenta. Em muitos momentos, tornou-se caso de polícia. Os centavos que faltam para completar um valor inteiro ou da meia passagens são constantemente usurpados.

Informações colhidas registram casos de atritos entre trocadores e estudantes de forma moral e física, às vezes, resultando em brigas corporais com danos físico para estudantes e trocadores. Os trocadores mais violentos costumam andar com arma branca, dentro da gaveta do dinheiro. Os motivos dos desentendimentos, em geral, são a falta do troco ou a contestação da lisura das carteiras estudantis. Até o ano de 1975, o direito a meia passagem era assegurada aos estudantes que se encontrassem com as fardas dos respectivos colégios. Foi após este ano que os estudantes tiveram que exibir a carteira estudantil, como regulamenta o decreto Nº 4517 de 06 de Junho de 1975.

Segundo o trocador do ônibus do Conjunto Ceará/4ª Etapa, o total das sobras dos trocos é uma parcela já incorporada pelos profissionais. Esta informação é contesta pelo presidente do Sindicato de Motorista, em entrevista à

rádio Universitária, no dia 01.07.91.

A meia passagem é um fator muito complexo na realidade do sistema de transportes em Fortaleza em virtude da falta de um estatística confiável para aferir a sua dimensão e pelo impacto econômico junto as famílias. Segundo, no relatório de trafego fornecido pelo Sindicato da Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Ceará à Secretaria de Transportes Coletivos e Serviços Urbanos do Município de Fortaleza na média percentual de passagens meias emitidas diariamente - de acordo com dados fornecidos do mês de Novembro de 1990 - estaria em torno de vinte (20) por cento do total das passagens. Este número é elaborado a partir de uma média efetuada entre o fiscal e o trocador das empresa de cada linha que passam a adotar um percentual médio regular. A maioria das empresas aplica a média de trinta por cento na prestação de contas com os trocadores em cima deste percentual base. Considerando que a média de emissão de meia-passagems fica por volta dos vinte por centos, segundo relatório, pode-se, então, concluir que os dez por centos restantes já é uma parte integrada ao salário destes profissionais, como afirmou o trocador da empresa Cerema.

Os horários de maior fluxo de estudantes é um momento amaldiçoado pelos trocadores. Neste caso, seria necessário um estudo específico. O problema da meia passagem nas capitais nordestinas, onde o direito é garantido simplesmente com a apresentação da carteira estudantil, onde

se inclui o caso de Fortaleza, torna-se cada vez mais explosiva.

No tocante à superlotação, há um outro tipo de inconveniente os assaltos junto às bolsas e carteiras, preferencialmente as de mulheres. Os indivíduo que realizam este tipo de furto têm nos órgão de segurança pública a denominação de LANCEIROS. O próprio nome define o modo como eles realizam essa operação de furto. Fazem o saque, da bolsa ou da carteira de uma maneira rápida e suave de alguma pessoa que se encontre distraída ou apertada no interior da lotação. Os Lanceiros têm a sua atuação preferencial no terminal do Centro da cidade devido ao grande fluxo de transeuntes.

A ACOMODAÇÃO NO INTERIOR DO ÔNIBUS.

Os passageiro, ao atravessarem a catraca, movem um olhar na procura de uma acomodação. A falta do assento torna-se uma frustração para quem vai fazer uma viagem longa.

É mais confortável ir sentado.

Na falta de acomodação encostam se na lateral dos assentos, segurando-se nas hastes de metal que circunda a parte superior dos assentos. Os mais altos estendem os braços nas barras de apoio que estão afixadas na parte superior do teto. O sujo acumulado nas barras de metal sujam as roupas. Uma comerciária da firma CBR saiu do ônibus reclamando da sujeira que ficou em sua roupa.

Um dos motivo de se esperar o ônibus no terminal dá-se em virtude de se ter a possibilidade de poder fazer o trajeto, até o Centro, ou vice-versa, sentado.

O ônibus Conjunto ceará/2ª Etapa, ficará lotado, quando começar a sair do Conjunto, na altura da rua Emilio de Menezes, no começo da Granja Portugal.

Para um comerciário, que vai viajando numa posição "privilegiada" com a intenção de ir ao centro, "a partir de agora dá para mexer apenas com os olhos. O resto tá imprensado",(sic).

Nesta linha, a superlotação é um fator constante nos trajetos, o que torna a viagem até o Centro da cidade um

episódio fatigante e estressante. Os índices de passageiros por veículos estão sempre acima do que é recomendado, ou seja, acima da média de seis passageiros por metro quadrado.

Mas o verdadeiro momento de "folclore", se é que posso chamar assim as manifestações de indignação popular, são os maus tratos vivenciado pelos passageiro no período da manhã quando a superlotação é uma regularidade. As pessoas costumam se manifestar de acordo com a sua capacidade de crítica face às péssimas condições verificadas pelo veículo cheio. De um modo geral, em cada linha de ônibus existe uma forma peculiar de poder enfrentar a superlotação. São criadas formas de se conviver com este momento nas grandes metrópoles. Pode se verificar, por exemplo, os "surfistas de asfalto", pessoas que viajam dependuradas nos estribos da porta traseira. No caso da linha de ônibus em questão, o fato ocorre, mas só durante alguns minutos, o necessário para que a antesala fique livre.

No transcurso da viagem, como o ônibus lotado, existe um desafio às leis da física. Por exemplo, a de que dois corpos não podem ocupar um mesmo lugar ao mesmo tempo no espaço. Neste desconfortável momento, os corpos das pessoas adquirem uma tremenda elasticidade, dando a impressão de que ali se fundiram dois corpos num só.

Neste ínterim, os conflitos entre as pessoas começa a acontecer, através das reclamações com outros companheiros de viagem, ou, mesmo, através de empurrões.

Existem diálogos representativo deste momento (vide

rodapé).[125]

O que este tipo de discurso traduz é uma certa dimensão de como a ampla maioria da população ver este serviço público. Ainda não é encarado como uma prestação de serviço que se deve obedecer a certas normas de conduta coletiva. O regulamento dos transportes é uma realidade distante do cotidiano destas pessoas que ainda não compreendem a que tipo de espoliação estão expostas pela iniciativa empresarial, mesmo que seja um serviço público, para atender a todos com um mínimo de conforto. Sendo, portanto, seria uma direito a todos os usuários, o fato de ser bem tratados como um cidadão.

Os ônibus nacionais obedecem ao modelo PADRON - veículos do estudo de padronização do ônibus urbano, que não levam em consideração as peculiaridades das diversas regiões brasileiras, e muito menos os aspectos ergonômicos necessários para os habitantes de cada uma delas, tornando-se, no Nordeste, veículos que apresentam um péssimo sistema de ventilação. Em 25 de Janeiro de 1991, às 15:00 horas, toma-se a temperatura ambiente no interior de um ônibus da linha Aldeota, zona leste de Fortaleza, uma das áreas mais bem arejadas de Fortaleza. As temperaturas registradas no interior do ônibus foram as seguintes:

Segue a tabela na outra página.

---

125 Ai!, ai!, ai!, o senhor está me apertando!
- Quer andar folgada? pegue um taxi. (sic)

Lado da sombra - 34,5º C
Lado do sol - 37,0º C
No meio do corredor - 35,0º C

Considerando que o levantamento foi realizado na área mais bem ventilada da cidade, poderia-se, então, deduzir que a temperatura no interior do ônibus que serve a zona sul terão temperaturas bem acima das daqui registradas. Este é uma das piores característica do nosso serviço de transporte por ônibus.

Em Fortaleza, com a primeira linha de ônibus(a que fazia o trajeto do Centro para o bairro do Jacarecanja) existia um hábito peculiar que consistia no seguinte: as crianças deveriam viajar em pé ou, caso estivessem sentadas, deveriam oferecer o seu lugar para algum passageiro mais velho. Era uma acordo solidário entre as mães, as crianças e os trocadores para que estas não pagassem a passagem.

Atualmente, a realidade é bem distante do período dos ônibus da viação Pedreira - a empresa operadora da linha do Jacarccanja - já que a superlotação é um fator que dificulta até a respiração das crianças, inviabilizando a cessão de um lugar. Atualmente é uma preferência para os filhos menores.

O outro hábito que começa a se tornar raro são as manifestações de favores expressas na disposição de se levar no colo a bolsa, um pacote ou algum cbjeto daqueles que viajam em pé.

Uma senhora, usuária do ônibus do Conjunto Ceará,

interrogada acerca da questão, respondeu que prefere levar a sua bolsa consigo devido ao fato de não poder mais confiar nas pessoas. Este hábito ainda é preservado quando se trata de alguma pessoa conhecida.

Nos ônibus da Gerema as condições higiênicas são totalmente desprezadas. O piso do veículo sempre está sujo com areia. Os assentos são mantidos limpos, em condições de uso, devido ao movimento constantes de esfrega das roupas dos usuário. Nas barras de apoio, uma invisível camada de gordura é perceptível pelo tato. A falta de asseio pode ser também vista durante a noite quando alguns insetos saem dos forros, dos assento e das laterais da parte interior da carroceria, às vezes, surpreendendo os passageiros menos avisado.

NO TRAJETO DO ÔNIBUS.

Com o ônibus em movimento, seguindo o seu trajeto regular, o que se verifica é a existência de uma série de micro-relações voluntárias e involuntárias entre aqueles que estão no seu interior. Existe um convivência fugaz neste intervalo de tempo, podendo ser solidária, conflitual, licenciosa e/ou tensões.

As formas solidárias estão se tornando bastante rarefeitas, escassas, em virtude da própria vida injusta a qual todos os seres humanos atualmente estão submetidos, no seu dia-a-dia cada vez mais competitivo. Mas os atos solidários ainda podem ser identificados através de algumas boas e pequenas maneiras. Com a precariedade característica do atual sistema de ônibus, estes atos de boa convivência ainda são os meios encontrados para se ter condições de conseguir o acesso a estes tipo de serviço.

Relacionaria as seguintes manifestações de solidariedade: nos pontos e terminais de ônibus, os analfabetos apelam à outras pessoas para poderem identificar no letreiro o nome da linha do ônibus ou indagando a outras pessoas acerca da passagem ou não de algum ônibus naquele local. Estas informações se fazem necessárias devido a própria irregularidade nas escala dos horários, e a não existência de nenhuma outra forma de informação que não sejam através destes recursos.

Outro tipo de solidariedade pode ser encontrada nas formas de ajuda para ingresso e egresso dos deficientes físicos, dos mais idosos, em auxílio às mães que carregam crianças nos braços.

As ações de ajuda se verificam somente entre os passageiros.

Constituir-se-á num momento de intimidação pessoal dirigir um pedido solicitando uma informação ao motoristas ou ao trocador. No caso do trocador, solicitar uma informação sobre o preço da passagem resultará, em silêncio ou numa resposta incompleta ou distorcida - por exemplo, o arredondamento do valor nominal do preço da passagem - outras vezes, o trocador simplesmente aponta para cima, indicando a tabela de preço. Amarrotada e pessimamente localizada, mal dá para ler o que nela está escrito. A dificuldade se agrava ainda mais devido ao solavanco do próprio veículo em movimento.

Quanto aos motoristas muitas vezes não sabem informar a localização de um determinado logradouro público que com certeza estará nas proximidades do trajeto que ele esta fazendo. Nas relações existentes entre os trabalhadores deste setor e os cidadãos, verifica-se que se apresentam mais sob a forma de conflito, do que numa prestação de serviço ao público.

Mas, entre os passa(li)geiros, na vivência rápida, anônima e fugaz, dar-se-ão, momentos de intimidade e de licenciosidades.

Os momentos de intimidade podem ser vistos na oportunidade de realizar uma paquera, lançar um olhar libidinoso ou num encontro de velhos conhecidos que servem para distração no transcurso da viagem. Os inconvenientes também podem surgir devido ao próprio fato de se ter que viajar ao lado de uma pessoa desconhecida ou a que simplesmente se rejeite. Uma pessoa, interrogada sobre este aspecto do ônibus, em um tom de gargalha dizia que estes fatos são o 'file mignom' dos ônibus. Na música popular brasileira, pode se encontrar registros destes fatos - "A vida tem destas coisa", de Richie, dá exemplos destes momentos de rápida e intensa convivência fraternal.

Mas, um dos aspectos mais curiosos do ônibus pode ser verificados nas expressões de manifestações sexuais ou licenciosas que ocorrem pela oportunidade do anonimato e imprevisibilidade que caracteriza o trajeto. As pessoas podem, de alguma forma, realizar algum tipo de prática sexual sem que para isso seja necessário se identificar socialmente.

Para identificar esses momentos utilizei os seguintes recursos. Informava a colegas, a amigos, conhecidos e a curiosos em geral que estava realizando uma pesquisa sobre os ônibus de Fortaleza. A partir daí, alguém me procurava para contar, em sigilo, alguma informação sobre este aspecto oculto da vida social. Todas as pessoas que tiveram a oportunidade de me informar acerca desta dimensão licenciosa, relatavam um acontecido pessoal marcado por algum tipo de envolvimento sexual em algum ônibus da cidade.

Este aspecto (o da licenciosidade) no interior dos ônibus não é um fato novo na história, o novo aqui é tentar lançar alguma indicação analítica para se compreender este momento tão peculiar.

Para um informante, os atos de libidinosidade ocorrem com maior frequência nas linhas que fazem maiores percursos.

As práticas deste tipo de fantasia, podem se dá diversas formas. Deste o simples enroscar de corpos às manipulações com as mãos, os atos de masturbações.

os enroscamentos, são mais frequentes e, de uma certa forma, já absorvidoS pelos passageiros, ou seja, não são mais considerados como um fato estranho ao dia-a-dia dos usuários de ônibus.[126]

---

126 Neste aspecto pode se identificar o seguinte diálogo:
- Meu senhor, se afaste de mim, o senhor está se esfregando ni mim !
Ou do tipo.
- Tá pensando que eu sou lavadeira, prá ficar se esfregando essa trouxa ni mim?

Mas os casos de proximidade física realizados intencionalmente nem sempre transcorrem regularmente.

Aqui podem ser verificados dois tipos de rejeição: a que é anunciada no simples fato de se distanciar da pessoa que esta querendo realizar esta forma de contato, ou aquela em que o fato é denunciado de uma forma pública, por quem está sendo abordado.

Um outro aspecto desse tipo de relação que ocorre nos ônibus pode ser vista com o motorista. Para estes, a sua namorada ou companheira é uma pessoa privilegiada. Ela entra pela porta dianteira, muitas vezes fora dos pontos regulares, é ela quem pode mudar a estação de rádio, de acordo com a sua predileção, ou, menos fazendo tocar uma fita com as gravações que queira ouvir. O gosto musical dela é que definirá o que os demais passageiros irão escutar.

Portanto, o transporte coletivo apresenta dimensões psicossociais ainda pouco conhecidas, constituindo se assim num vasto campo para estudos, com uma série de problemas a serem investigados. Há aspectos do cotidiano dos seus usuários, dimensões ainda pouco exploradas pelas ciências sociais, que precisam ser visualizados tendo em vista que este tipo de serviço público no Brasil ainda não foi devidamente equacionado nem mesmo dentro do ponto de vista operacional.

CONCLUSÕES EM MOVIMENTO

O sistema de transporte de passageiros urbanos no Brasil ainda é um campo a ser explorado pelas ciências sociais, apresentando certas peculiaridades ainda desconhecidas.

O problema do transporte, aqui tratado, teve que obedecer a uma metodologia de pesquisa que se deu através do desdobramento do próprio objeto de investigação em três dimensões interconectadas.

O problema dos conflito em torno dos transportes coletivos assume proporções extremamente radicais, como se constata nas manifestações de revolta que o circunda.

A questão do sistema de transporte em Fortaleza assume aspectos muitos importantes, tais como:

1 - Este equipamento de consumo coletivo conforma-se em uma relação intrínseca com a periferia da cidade.

2 - é um dos maiores signos para a definição de pobreza.

3 - A precariedade verificada no sistema é uma característica da realidade sócio-econômica da cidade de Fortaleza em razão da falta de setor produtivo forte que, na medida dos seus interesses, haveria de fazer pressão para uma melhoria operacional.

4 - A questão dos transportes coletivos se configurou na Gestão da "Administração Popular de Fortaleza", como um momento em que veio a tona toda a precariedade dos serviços públicos, na medida em que diversos atores entram em cena num clima de oposição.

5 - No sistema de transporte existem conflitos cotidianos menos visíveis e menos traduzidos em expressões políticas que, se forem observados no seu interior, reproduzirão uma hierarquia de poder. Não tem esses conflitos uma dimensão política imediata representando uma relação de micro-cotidiano de uma realidade social mais ampla.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

AFFONSO,N.S.N.S., ANDRADE,P.P.,SILVA,A.A.Stanfackar, D. e SOUZA LIMA, S.," Transporte e periferia", In Espaço e Debates, nº07, São Paulo, cortez, 1982.

AFFONSO,Nazareno Sposito Netto Stanislau. Chega de enrolação, queremos condução: movimentos reivindicatórios de transportes coletivos em São Paulo: 1975-1982/83, Brasília, EBTU, 2 vol., 1987.

ALTHUSSER, Luis, Aparelhos Ideológicos de Estado, Rio de Janeiro, 1980, (Graal).

ANAIS do Fórum de debates ADOLFO HERBSTER, Superintendência do Planejamento do município, Fortaleza, 1980, (FMF).

ARRUDA, João Bosco Furtado, O METROFOR, a tomada de decisão e a problemática dos transportes na região metropolitana de Fortaleza, Fortaleza, 1988, fotocópia.

AZEVEDO, Otacílio de, Fortaleza Descalça, reminiscências, Fortaleza, 1980, (ed. UFC)

BARREIRA, I.A. ; "Movimento urbano e contexto social-político em Fortaleza, IN: Espaça e Debate, Nº 6, São Paulo, 1982, (cortez).

BARREIRA, Irlys Alencar Firmo, Refazendo a Política: As múltiplas faces do Movimento Social Urbano, tese de doutorado, apresentada no Departamento de Ciências Sociais, da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. orientador: Dr. Henrique Rattner, São Paulo, Novembro de 1987.

BENEVIDES, Artur Eduardo, (org.) Cancioneiro da Cidade de Fortaleza, Fortaleza, 1973, (ed. UFC)

BERMAN, Marshall; Tudo que é Sólido desmancha no ar; São Paulo, 1987, (Companhias da letras).

BOLIVAR, Lamounier e RODRIGUES, Lêoncio Martins, Os transportes na vida do trabalhador, Bolívar Lamounier e Leôncio Martins Rodrigues, In: Revista da ANTP ano 05, set/82, nº17.

BUSSINGER, Frederico V. M., Sistema de transporte de massa: perspectiva para o ano 2000, s.d., s.l., fotocópia.

BUSSINGER, Frederico V.M. , Transporte coletivo; direito do cidadão, dever do Estado, FUNDAP.

CALAZANS, J. Figerman L. e MARICATO, E. ; "depoimento: três experiências em participação comunitária", In Espaço e Debate, Nº 8, São Paulo, 1983, (cortez).

CAMARGO, Azael Rangel; Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: O Urbano, IN: "A questão urbana e os serviços públicos, estudos FUNDAP Nº 11, São Paulo, 1983.

CAMARGO, C. P. F., et allii, A lógica da desordem, São Paulo 1975, crescimento e pobreza, São Paulo, 1977, (Loyola).

CARTELIER, Lysianne, Estado e Reprodução da Força de trabalho, assalariado e consumo coletivo: uma tentativa de interpretação, tradução Angela Tude de Souza, mimeografado, s.d., João Pessoa.

CASTELLS, M., A questão Urbana, Rio de Janeiro, 1983, (Paz e Terra).

CASTELLS, M., Cidade, democracia e socialismo; Rio de Janeiro, 1980, (Paz e Terra).

CASTELLS, M., Lutas urbanos e Poder Político, Porto, 1976.

CEVA, Márcio Augusto, et alii, O transporte urbano e os terminais de ônibus, In: revista de planejamento e administração metropolitana, São Paulo, Nº 4, 1980,

CHUDACOFF, HOWARD P., A evolução da sociedade urbana, Rio de Janeiro, 1977, (Zahar)

CONSIDERAÇÕES PRÉVIA DO TREM METROPOLITANO.

CRUSIUS, Carlos Augusto et alii, Aspectos redistributivos do Sistema de tarifa-única em Porto Alegre, Porto Alegre, 1986, (UFRGS).

CUNHA, Fausto, Caminhos reais, viagens imaginárias, Brasília, 1974, (Ministério dos transportes).

DAROS, Eduardo José, IN: Revista da ANTP, Os transportes e a vida nas cidades, ano 06, jun/84, nº24.

DA MATTA, Roberto, Carnavais, Malandros e Heróis, Rio de Janeiro, 1980, (Zahar).

DIOGENES, Luciano, Os sete pecados da capital, Fortaleza, 1971, (PMF).

DOIMO, Ana; Movimento Social Urbano, Igreja e participação

popular (movimento de transporte coletivo de Vila Velha, Espirito Santo, Petropólis,1984,(vozes).

EMPRESA BRASILEIRA DE TRANSPORTES URBANOS (EBTU).A EBTU e a Política nacional dos transportes urbanos, Brasília, 1982.

FALCÃO, Maria do Carmo, NETO, José Paulo, Conhecimento e crítica, São Paulo, 1987, (cortez)

FAGNANI, Eduardo, Financiamento do transporte coletivo urbano no brasil, FUNDAP.

FAORO, Raymundo, A Cachorra do Ministro e a Cidadania, IN: Revista Isto É/ Senhor, 05.06.91, Nº 1132.

FERNANDES, Adelita neto Carleial et alii, Condições de vida nos bairros de Fortaleza, Fortaleza, 1988, (INPLAN).

FIGUEIRAS, Oto; "O quebra-quebra de Salvador" , In: cadernos do CEAS Nº 76, Salvador, 1974.

FONTENELLE, L. F. Raposo, A Cidade e a crise, Fortaleza, s.d., mimeografado.

FORTI, R.,(organizador), Marxismo e Urbanismo capitalista, São Paulo,

FREIRE, Gilberto; O Nordeste, Rio, 1977, (José Olímpio)

FREITAS, Ion de, Comentários sobre o problema do transporte coletivo por ônibus em São Paulo, FUNDAP.

GALVÃO, Marília Velloso, Sistemas de cidades da região nordeste, Fortaleza, 1977, (BNB).

GRAMSCI, Antonio, Americanismo e Fordismo, In: Maquiavel, a Política e o Estado Moderno, Rio de Janeiro, 1980, (civilização brasileira)

HARDMAN, Francisco Foot, História da indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos vinte, São Paulo, 1982, (global).

HARDMAN, Francisco Foot; Trem Fantasma: a modernidade na Selva, São Paulo, 1988,(companhia das letras).

HAROUEL, Jean-Louis, História do Urbanismo, Campinas/SP, 1980, (Papirus).

HELLER, Ágnes, O cotidiano e a história, Rio de Janeiro, 1985, (Paz e Terra).

JEREISATI, Tasso Ribeiro, Plano de mudanças 1987/1991, Fortaleza, 1987.

KOVARICK, L. ett alii; São Paulo 1975: crescimento e pobreza; São Paulo, 1975, (loyola).

KOWARICK, Lúcio, A espoliação urbana, Rio de Janeiro, 1979, (paz e terra).

KOWARICK, Lúcio, Trabalho e vadiagem, A origem do trabalho livre no Brasil, São Paulo, 1987, (BRASILIENSE).

LEFÉBVRE, H., A reprodução das relações de (Re) produção, Porto,1973, (publicações Escorpios).

LEFÉBVRE, H., O pensamento marxista e a cidade; Portugal, 1972, Ulisseia.

LEFÉBVRE, Henri; o direito à cidade; São Paulo, 1969, (documentos).

LEMENHE, Maria Auxiliadora, Expressão e Hegemonia urbana: o caso de Fortaleza, dissertação de Mestrado UFC.

LIMA, Ieda Maria de Oliveira, Transporte urbano: As Responsabilidades do governo Federal e a autonomia municipal, Brasília, 1989, (Iplan).

LIMA, Sérgio de Souza, Processo de Urbanização e Política Urbana, In: MOISÉS, José Alvaro, et alii, Contradições urbanas e movimentos sociais, Rio de Janeiro, 1978, (PAZ E TERRA).

LODDER, Celsius A. ; O processo de crescimento urbano no Brasil, In revista de planejamento econômico, Rio de Janeiro, 1977, mimeografado.

LOJKINE, J.; O Estado capitalista e a questão urbana, São Paulo, 1981, (martins Fontes).

LUXEMBURGO, R. ; Greve de massas, partido e sindicatos; São Paulo, 1979,(Kairós).

MARICATO, Erminia, A cidade é um grande Negócio, In: teoria e debate n 3, São Paulo, 1988.

MARX, Karl e ENGELS, F. ; A ideologia Alemã, vol. 1, Lisboa, 1980, (livraria Presença).

MARX, Karl, O Capital, Crítica da Economia Política, O Processo de circulação do capital, Vol.II, Livro segundo, São Paulo, 1983,(Abril Cultural).

MENEZES, Maria Luiza Fontenele, Ação de Governo, Administração Popular, Prefeitura municipal de Fortaleza, Fortaleza, 1987, (PMF).

MOISÉS, J. A. ; "Experiência de mobilização popular em São Paulo", In contraponto Nº 3, São Paulo, 1978.

MOISÉS, J. A. e Martinez, V.A.;"A Revolta dos suburbanos ou patrão o trem atrasou". In Contradições Urbanas e movimentos Sociais, Rio de Janeiro, co-edição CEDEC/Paz e Terra, 1977.

MOISÉS, J. A., "O Estado, as contradições urbanas e os movimentos sociais", In Cidade, Povo e poder; Rio de Janeiro,1982, (co-edição Cedec/paz e terra).

MOISÉS, J.A. "Protesto Urbanos e Políticos: o quebra-quebra de 1947", In cidade, povo e poder. Rio de Janeiro, co-edição CEDEC/Paz e terra, 1977.

NOGUEIRA, João, Fortaleza Velha, crônicas, Fortaleza, 1981, (UFC).

NUNES, Edison; "inventário dos quebra-quebra nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro, In Cidade, Povo e Poder. Rio de Janeiro, Co-edição Cedec/Paz e Terra. 1982.

OFFE, Claus, A Democracia Partidária Competitiva e o "Welfare State" Keynesiano: Fatores de Estabilidade e desorganização, IN: OFFE, Claus, Problemas Estruturais do Estado Capitalista, Rio de Janeiro, 1984, (Tempos Brasileiro).

OLIVEIRA, Francisco de , A economia Brasileira: crítica à razão dualista, São Paulo, 1981, (VOZES).

OLIVEIRA, Francisco de, "O Estado e o Urbano", In Espaço e Debates, Nº 6, São Paulo, 1982.

OLIVEN, Ruben George, A Antropologia de grupos urbanos, Petrópolis, 1985, (VOZES).

OLIVEN, Ruben George, Urbanização e mudança social no Brasil, Petrópolis, 1984, (vozes).

PEREIRA, Vicente Paulo Brito, Avaliação da Política de transportes Públicos no Rio de Janeiro: causas e conseqüências do modelo privado no transporte por ônibus, Brasília, 1987, (EBTU).

PESQUISA ORIGEM-DESTINO, CONSTRUTORA MAIA MELO.1988/89.

PLANO INTEGRADO DE TRÁFEGO DE TRANSPORTE, AUMEF.

QUIROGA Fausto Neto, Ana Maria, Família Operária e reprodução da força de trabalho, Petrópolis, 1982, (VOZES).

Revista Brasil urgente, LULA 89, questão urbana.

SANTOS, Francisco Luis Parente, O Modelo de oportunidades para distribuição de viagens: um estudo e uma aplicação, Dissertação apresenta a Faculdade de Engenharia da universidade de Campinas, Campinas,1977, mimeografado.

SARNEY, JOSÉ, plano de governo, setor transporte, República Federativa do Brasil, ministério dos transportes, 1985/1989.

SINGER, P. e BRANT, V.C.; (organizador), São Paulo: o povo em movimento, Petrópolis, 1973, (CEBRAP)

SINGER, P.; Economia Política da urbanização; São Paulo, 1987, (Brasiliense).

SOUZA, Simone e Oliveira, Francisco de Assis S., "O movimento Operário Cearense", Fortaleza, 1990, (nudoc/UFC).

STIEL, W.C.; História do transporte urbano no Brasil, EBTU, Brasília, 1984, (pini).

UNIVERSIDADE, Uma Gestão democrática para Fortaleza (1989-92), Algumas reflexões, relatório final, Fortaleza, 1988, (UFC).

VELHO, Otávio Guilherme, (org.), O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro,1979, (ZAHAR).

WRIGHT, Charles L., Avaliação e Planejamento do transporte urbano de passageiros: uma abordagem de características, Brasília, 1983, (Fund. Univer.de Brasília).

WRIGHT, Charles L.; O que é transporte urbano; São Paulo, 1988, (brasiliense).