

**“ERA UM SUFOCO”: O TRANSPORTE PÚBLICO NA PERIFERIA DE
FORTALEZA – DÉCADA DE 70**

Marise Magalhães Olímpio
Universidade Federal do Ceará
marisecefet@hotmail.com

RESUMO:

Este texto tem como objetivo, a partir um diálogo entre fontes orais e escritas, refletir sobre as experiências vividas pelos moradores do Conjunto Habitacional Prefeito José Walter - construído em 1970 ao sul de Fortaleza - referentes ao transporte público na década de 70. Muitas eram as reclamações referentes aos transportes públicos nos primeiros anos de existência do Conjunto, estas se davam, primordialmente, devido à grande quantidade de moradores (4.776 famílias) e a existência somente de duas linhas de ônibus; depois, devido à precariedade dos ônibus que perfaziam as linhas, o que gerava constantes quebras. Mas, afinal, porque construir um Conjunto tão distante? Quais as implicações disto? E que meios, então, foram criados pelos moradores para tentar amenizar esse problema? Estes são alguns dos pontos que serão tratados nesta exposição.

PALAVRAS- CHAVE: transporte público – Fortaleza – periferia.

Considerações Iniciais

A questão da moradia não envolve somente a obtenção de uma casa, mas também todos os serviços infraestruturais que esta deve oferecer nas proximidades, senão, serviço de transporte público com qualidade para que as pessoas possam se deslocar com tranqüilidade até eles. No entanto, sabemos que nas periferias das cidades, ainda hoje as reclamações concernentes a esse serviço em especial – o do transporte - são presentes. Veja-se o que fala Milton Santos:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma *benesse* ocasional? (SANTOS, 2007, p.63)

Partindo do pressuposto que o deslocamento das pessoas dentro da cidade é um direito e deve ser respeitado, é que se pensou a escrita deste texto. Essa falta de acessibilidade a empreendimentos e espaços urbanos na cidade também é uma forma de exclusão social, visto que é no Centro, ou melhor na região central das cidades que se encontram os melhores serviços de lazer, de educação, de saúde. Sabe-se também que melhor seria se esses serviços fossem disponibilizados de maneira equânime, porém é consenso que nas grandes cidades isto não ocorre, o que caracteriza para alguns cientistas sociais a “crise da cidade”, já que a maioria dos seus cidadãos - residentes da periferia - não consegue ou não pode ter acesso aos espaços mais valorizados construídos especialmente para a freqüentação das classes abastadas.

O transporte público no Conjunto Habitacional Prefeito José Walter

O “José Walter” como hoje é chamado na cidade de Fortaleza, foi mais um dos conjuntos habitacionais construídos pela Política Habitacional da Ditadura Militar. Ele foi o primeiro de Fortaleza e um dos mais importantes projetos financiados pelo BNH devido à quantidade de casas (inicialmente 4.424, depois 4.776) e a área de cada uma delas, 200m², onde o que variava era a área construída conforme a renda mensal do solicitante. Mas onde construir um Conjunto dessas proporções? Vejamos o que é dito nos jornais da época sobre o local da construção do conjunto:

(...). O sítio mediava entre as glebas comunitárias de Mondubim e Mecejana, com milhares de metros de terra obsoletas e inermes; ali os técnicos urbanistas puseram a viabilidade de localização do Conjunto Residencial Previsto para acomodar 4.425 casas populares com que o Governo Federal pretende resolver o déficit habitacional e oferecer ao homem de poucas posses a oportunidade de tornar-se dono de sua moradia e livrar-se do secular pesadelo do explorador inescrupuloso senhorio. Acolá, antigo estágio de solidão quase silvestre, a COHAB – Fortaleza, com verbas consignadas ao BNH, em tempo recorde construiu uma cidade moderna e alegre, farta de água e luz profusa, higiene e escoamento hidráulico, tudo de forma simples, mas de feição atraente humanizada. (...)¹

Até mesmo para quem não reside na cidade de Fortaleza, pode perceber a partir das entrelinhas da matéria - antigo estágio de solidão quase silvestre - que o local era distante do Centro da cidade, mas no entanto, críticas quanto construção desse conjunto em terras tão longínquas eram raras. Encontramos uma única matéria com este teor, escrita por Eduardo Fontes em 1970.

Estas 4.424 casas constituirão uma cidade, e uma cidade exige serviços de natureza dispendiosa. Assistência médica, hospitalar, odontológicas, são alguns dos diversos tipos de serviços que terão que ser postos a disposição do povo, sem contar um pequeno centro comercial, escolas, igrejas, policiamento, etc. E tudo isto representa gastos, despesas e muitos votos para eleger políticos no futuro. (...) E ao invés de se pensar em construir cidades distantes como faz a Cohab-Fortaleza, poderia-se estudar a possibilidade de espalhar, pela cidade, em muitos bairros com imensas áreas disponíveis, essas mesmas casas que vêm sendo construídas, como por dizer, no “sertão”.ⁱⁱ

O Conjunto localizava-se no distrito de Mondubim em Fortaleza, fazendo fronteira com o município de Maracanaú, aproximadamente 17,7 quilômetros do Centro considerado ainda hoje um local distante, mas não tanto quanto o era na década de 70, visto que a noção de distância é relativa. Acredita-se que vários fatores tenham contribuído para a escolha do lugar. Como era necessária a construção de um número considerável de casas, a inexistência ou mais ainda a carestia de terrenos mais próximos ao Centro podem ter contribuído para a escolha do local. O próprio prefeito da época em entrevista concedida a Rodrigues (2002), quando perguntado sobre o motivo da escolha do local, justificou a escolha pelo baixo preço do mesmo.

Junta-se a isso, segundo José Bozarcchiolo da Silva (1992), o desejo de grandes latifundiários verem suas terras próximas ao empreendimento público valorizadas. Assim, posteriormente, quando o Conjunto estiver plenamente desenvolvido contando com infraestrutura (escolas, mercantis, hospitais...) podem vendê-la a preços considerados antes inimagináveis. O que está acontecendo hoje na prática com relação às terras pertencentes à família Montenegro que margeiam o bairro José Walter.

Trata-se também de uma tentativa de afastar pessoas de baixa renda, que ocupavam locais valorizados na cidade para locais mais longínquos. Esta tentativa de apartamento espacial, de acordo com Barros (2007), faz parte da própria estrutura da cidade que separa espaços de convivência de grupos diferenciados, esta não é necessariamente geográfica, pode ser muitas vezes simbólica, podendo ser percebida através do modo de vestir, de gestos, da maneira de falar.

Outro ponto importante da fala de Eduardo Pontes: o governo estaria realmente se beneficiando com votos através da construção dessas casas? Talvez não, pois apesar de terem possibilitado o acesso à casa própria, muitas promessas sobre infraestrutura não foram concretizadas. Mas, e as pessoas que não moravam lá? Sabiam elas das

dificuldades vividas dentro do bairro? A divulgação da construção destes e de outros conjuntos poderia servir para promover o governo perante as pessoas que não conheciam a realidade dos conjuntos habitacionais, como quicá, para atrair futuros moradores. Conforme podemos ver nesta nota de aniversário de sexto ano do BNH.

O BNH nasceu com a revolução de 1964.

Sua preocupação primeira: criar condição de moradia em todo o país. E em seis anos 600.000 novas residências.

O BNH cresceu com a Revolução de 1964. Meta: O homem. Dar-lhe condições melhores de vida. Novas oportunidades e esperanças.

O BNH financia obras de saneamento por todo o Brasil. 972 dos 4.000 municípios brasileiros passam a ter água tratada. 36 milhões de pessoas beneficiadas. E movimentam-se projetos de planejamento urbano e para a criação ou ampliação de redes de esgotos.

O BNH realiza-se com a Revolução de 1964. O BNH sabe que tudo isso foi possível pelos recursos obtidos através das contas do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e da Poupança Voluntária captada das letras imobiliárias e cadernetas de poupança. Dinheiro do povo. Que reverte ao povo, no seu direto e justo benefício. Por isso nos sentimos orgulhosos quando nos chamam: Banco Nacional da Humanização.ⁱⁱⁱ

Essa distância do bairro poderia não ter sido notada ou enfatizada se os serviços de ônibus atendessem as demandas da população, que precisava se deslocar diariamente visto que a maioria dos moradores que foram para o José Walter já tinha um emprego em outro lugar da cidade, e como raramente tinham carro, precisavam sempre recorrer ao transporte público. Não somente estes, como também os estudantes de segundo grau, visto que uma escola destinada a eles só foi inaugurada em 1973^{iv}.

As dificuldades destacadas pelos moradores nas entrevistas eram, sobretudo, a grande lotação, a distância da parada, e as más condições dos ônibus, que proporcionavam constantes quebras. Dona Clarisse^v, que trabalhava no centro, fala que pegava o ônibus entrando no José Walter, porque se pegasse ele saindo, não conseguia subir; e que muitas vezes, “além do ônibus demorar, ele ainda quebrava”. O que também é ressaltado pelo Sr. Medeiros^{vi}:

Depois que o Zé Walter foi feito, teve um sofrimento porque a população cresceu e os ônibus não chegou a atender todo mundo, tinha aquela Empresa Nossa Senhora de Fátima, que era um sufoco, tanto os ônibus antigos como os novos, não agüentavam e davam o prego. O pessoal ficava esperando, num sei quantas horas pra vim outro. Era um sufoco.

Dona Maria^{vii}, que antes morava próximo à indústria de meias na qual trabalhava, fala que quando foi morar no José Walter “achava muito ruim, porque eu me

levantava muito cedo, apanhava dois ônibus pra ir lá pra Francisco Sá”. A entrevistada destaca que esta insatisfação devido ao grande deslocamento, não era somente dela, e atribui a esta dificuldade o fato do bairro ser ainda hoje conhecido como “Bairro dos Cornos”, dizendo: “Era porque aqui no Zé Walter era difícil o acesso de ônibus, o pessoal se aborrecia, aí dizia que aquilo era ‘arrumação pra corno’, porque num tinha transporte sabe, ‘morar aqui no Zé Walter e trabalhar noutros bairro.’”

Esse descontentamento se dá pelo tempo que se perde no deslocamento, quando se deixa de usufruir a cidade tendo que preocupar-se com o retorno para casa. Segundo Lucena (1999), a noção de proximidade do morador na periferia se dá muitas vezes pela facilidade de locomoção, alterando-se assim, o espaço social daquele morador, que passará a vivenciar mais presentemente o bairro.

Que meios, então, estes moradores criavam para tentar diminuir o tempo e o espaço perdido? Muitas vezes a saída era se recorrer às “*vaquinhas*”, conforme Rodrigues (2002), que era quando os moradores se juntavam para pagar alguém com transporte para levá-los ao seu destino. Estaria deste modo diminuindo o tempo de deslocamento ao trabalho, como também podendo vivenciar mais a cidade.

Os moradores também se apropriavam dos mesmos meios de comunicação que enalteciam a obra anteriormente para denunciar as dificuldades vividas. Esta prática pode se encaixar dentro do Conceito de *tática* que segundo Michel de Certeau trata-se de:

Um cálculo que não pode contar com um próprio, nem portanto com uma fronteira que distingue o outro como totalidade visível. (...). O “próprio” é uma vitória do lugar sobre o tempo. Ao contrário pelo fato de seu não-lugar, a tática depende do tempo, vigiando para “captar no vôo” possibilidades de ganho. (...). Sem cessar, o fraco deve tirar partido de forças que lhe são estranhas. (CERTEAU, 1999, p. 46 – 47)

Dessa forma, os moradores se aproveitavam dos espaços de jornais para denunciar a Empresa Nossa Senhora de Fátima, já em maio de 1970, veja-se:

Fato que por incrível que possa parecer, acontece com a linha de viação que explora a linha da cidade José Walter. A população que a cada dia vai aumentando tem contra si os horários dos ônibus que chega, principalmente no período noturno a irritar os habitantes desse novo bairro da cidade.

A noite eles rodam de meia em meia hora, num desagrado àqueles que passam muito tempo em pé, em intermináveis filas, sem abrigo nenhum, sujeito às chuvas. É certo que o bairro é servido também por outra linha. A de “Mondubim, via Siqueira”, mas que também sofre do mesmo mal, os ônibus saem de 30 em 30 minutos, sem uma

padronização fixa nos horários. Exemplo que os fiscais da Secretaria de Transporte Coletivo podem constatar: a partir de 22 hs as longas filas, com dezenas de pessoas esperando pelo ônibus de 22h30min. Há um grande espaço, que poderia ser muito bem preenchido com lucros para empresa e para a própria população. O último horário passa às 23hs, como poderia também ser elástico por mais uma hora, a exemplo de várias outras empresas.

A reivindicação da população da Sétima Cidade^{viii} do Ceará é das mais justas. Ela deseja apenas que haja ônibus de 15 em 15 minutos, isso a partir das 20 horas. E que o último transporte deixe a praça José de Alencar a meia noite. Há ainda uma coisa prejudicial aos moradores do novo bairro, durante o dia há paradas dos ônibus no botequim daquele distrito que irrita aos mais calmos britânicos. E os motoristas, por incrível que pareça, não ligam as reclamações feitas. Fazem ouvido de mercador. Com a empresa exploradora de tal linha – a Nossa Senhora de Fátima (...). Uma solução justa espera a população da cidade do José Walter.^{ix}

Percebe-se assim que, nesse primeiro momento, as principais reivindicações eram: a existência de ônibus de quinze em quinze minutos do Centro para o José Walter das vinte horas a meia-noite e que os motoristas evitassem paradas desnecessárias nos botequins durante o trabalho.

Com a persistência dos problemas relacionados à referente empresa de ônibus, as exigências se tornaram mais sérias. Os moradores levaram um abaixo-assinado em novembro de 1971 ao Governador do Estado, solicitando que outra empresa fizesse a linha Mondubim – Centro, já que o prefeito de Fortaleza, que já possuía conhecimento do problema, nada tinha feito. O jornal destaca:

Os residentes no Conjunto Habitacional “Engenheiro Prefeito José Walter” levarão abaixo-assinado ao Governador César Cals solicitando do chefe do executivo cearense que libere a linha de ônibus que serve aos que ali residem, “porque são péssimos os serviços prestados pela empresa que explora aquela linha, afirmaram. O documento já conta com mais de 1.400 assinaturas e para os moradores do Mondubim, os problemas são muitos, mas o principal deles é o de transporte, porque os que precisam locomover-se para o centro da cidade, sentem “na carne”, as deficiências da empresa que serve aquela linha, daí a necessidade de uma intervenção governamental para resolver o problema.

Os moradores do Conjunto “José Walter Cavalcante” informaram que já se dirigiram ao prefeito Vicente Fialho e ao Secretário dos Serviços Urbanos, Capitão Raimundo Vieira de Castro, e nenhuma providência foi adotada para resolver o impasse.

Enquanto isso, milhares de pessoas que residem no Conjunto e trabalha no Centro, sentem as conseqüências da falta de transporte. (...).^x

As matérias de jornais nos possibilitam entender de forma pontual o problema vivido em cada momento da história do bairro, assim nos permite perceber a

historicidade do Conjunto, neste caso referente aos transportes, nestas são informadas mudanças de itinerários, horário dos ônibus, os tipos de reclamação e até mesmo mudanças das Companhias que fazem o trajeto. Segue abaixo, mais uma reclamação feita em 1974, esta se referindo a proibição das kombis que faziam o transporte dos moradores para o Centro.

A frota da Empresa Nossa Senhora de Fátima é formada de velhos ônibus que não se renovam, sendo constantes os defeitos mecânicos e gerais, com prejuízos para os passageiros.

Como consequência natural da demanda insatisfeita de ônibus, surgiram algumas lotações de kombis, cobrando passagem ao preço de CR\$ 1,00, transportando, especialmente, os excessos de passageiros e aqueles que não têm condições de perder alguns minutos a mais sendo conduzidos por ônibus. (...) Finalmente, forçados especialmente pelo acordo firmado entre a Empresa Nossa Senhora de Fátima, Departamento de Tráfego e Concessão de Trânsito, os proprietários de kombis tiveram que retirar os seus veículos de circulação. Os milhares de moradores de Mondubim defendem a volta das kombis como um paliativo para solução do seu problema de transporte, enquanto não se encontra uma fórmula mais eficaz. Mas o que mais desejam é a permissão para outras empresas explorarem também a linha, sob o argumento de que a concorrência proporciona melhores serviços.^{xi}

Percebe-se assim que a luta pela mudança da empresa continua. É notório também que a atividade das vaquinhas descritas pelos moradores evoluiu para a atividade profissional e contínua que incomodou ao ponto de ser proibida em 1974. Numa tentativa de solucionar o problema vivido pelo Conjunto, a Nossa Senhora de Fátima comprou cinco ônibus da marca CUMINS, - os primeiros da cidade de Fortaleza - também conhecidos como “Frescão”, novidade da época em transporte urbano e que ganharam destaque na imprensa da época:

O problema de transportes na Cidade José Walter está solucionado: A Empresa Nossa Senhora de Fátima adquiriu o primeiro ônibus CUMINS, de uma série de cinco, o que significa maior conforto e muito mais espaço para seus usuários.

Com isso, adeus a falta de transporte o CUMINS tem capacidade total de 90 passageiros, sendo 35 sentados e 55 em pé, permitindo maior aproveitamento nas horas do rush. A disposição dos bancos deixa completamente livre o salão, possibilitando conforto e fácil circulação aos usuários.

O ônibus CUMINS, dispõe de duas portas com 1 m de vão livre permitindo a passagem de duas pessoas ao mesmo tempo. É dotado de um sistema de segurança que impossibilita sua movimentação quando uma das portas estiver aberta.

Quer mais vantagens do CUMINS: suas arrojadas linhas de construção permitem tanto aos usuários como ao motorista uma ampla visão exterior pelas panorâmicas janelas laterais e traseiras e, principalmente, pela espetacular área envidraçada do pára-brisa

dianteiro, é dotado de quatro aberturas no teto que permitem quatro posições de entrada e saída do ar, ventilando completamente o salão de passageiros, luminárias no teto com intensidade uniforme; pontos de luz nos degraus.

Mais vantagens do CUMINS? Só nele andando.^{xii}



Apesar da aparência de que todos os problemas seriam então solucionados, isto não ocorreu. As reclamações nos jornais continuaram, denunciando as superlotações dos ônibus, a demora destes e falta de profissionalismo dos motoristas. Veja-se o que a empresa diz em nota de jornal defendendo-se de tais acusações.

A propósito da notícia publicada no O POVO no último dia 7, na qual são ouvidas queixas da população contra o atendimento de transporte coletivo da Cidade José Walter Cavalcante, a direção N.S. de Fátima, que explora aquela linha, procurou este jornal e deu algumas explicações.

“As reclamações carecem de fundamento, principalmente as que atribuíam o mau atendimento ao fato de que os motoristas abandonam seus coletivos para jogarem sinuca no final da linha. Não existem nem sinucas naquela área” – disse um dos diretores.

Quanto às fotos de pessoas pegando táxi, afirmam os empresários que isso é um fato normal em todas as linhas distantes do centro. “Trata-se de uma maneira das pessoas de melhor nível salarial chegar mais rapidamente às suas residências, participando das chamadas “vaquinhas” nos carros de aluguel”.

Com relação aos motoristas de táxis que dizem sentir-se prejudicados quando seus carros estão na oficina e têm que procurar outro para se locomoverem (por atraso dos coletivos), os diretores da empresa acham que eles estão abalando o seu próprio mercado de trabalho.

A direção da Empresa N.S. de Fátima atribui essas reclamações a “uma guerrinha de nervos provocada por elementos desejosos de atentar contra a boa imagem da organização”. Afirmaram que a empresa conta com uma frota de 34 coletivos, sendo que eu em fins de ano passado adquiriu cinco ônibus novos para servir a linha e neste ano mais dez.^{xiii}

Nota-se assim que o espaço dos jornais eram utilizados também pela própria empresa como veículo de sua defesa, que se não era válida para os moradores do Conjunto em questão, servia para amenizar sua imagem perante os restantes dos moradores da cidade.

Tentando enfim solucionar os problemas referentes ao transporte no Conjunto, a Secretaria de Serviços Urbanos resolve em 1976 abrir uma nova linha do Conjunto para o Centro, em processo de “concorrência aberta”, na qual ganha a Empresa Clotran. A partir daí a Empresa N. Sra de Fátima começa a perder espaço, deixando de fazer no início da década de 80, o trajeto das duas linhas que operava no Conjunto José Walter, a “José Walter/ Br116” para a Empresa São Bendito e a “José Walter/ Parangaba” para a Empresa Maraponga.

Considerações Finais

Muitos moradores, é claro, ao se depararem com a dificuldades existentes dentro do Conjunto preferiam voltar ao antigo modo de residência. Mas os que ficaram inventaram modos de tentar lidar com a realidade posta e negociar com ela, assim criaram o Conselho Comunitário, principal órgão responsável pelas exigências de melhorias dentro do Conjunto, sempre presente nas reuniões entre o Poder Público e a Empresa Nossa Senhora de Fátima. Sobre esta última, ainda hoje encontramos nos jornais reclamações referentes sobre sua conduta, agora realizando o transporte de passageiros nos municípios da região metropolitana de Fortaleza.

Bibliografia

BARROS, José D'Assunção. *Cidade e História*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

LUCENA, Célia Toledo. *Artes de inventar: (re)lembrações de migrantes*. São Paulo: Arte e Ciência, 1999.

RODRIGUES, Hélio Alves. *As territorialidades no âmbito da vida cotidiana do Bairro Prefeito José Walter – Fortaleza, Ceará*. Fortaleza: Dissertação de Mestrado em Geografia da UECE, 2000.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 7 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007. (Coleção Milton Santos; 8)

SILVA, José Borzacchiolo. *Os incomodados não se retiram: uma análise dos movimentos sociais em Fortaleza*. Fortaleza: Multigraf Editora, 1992.

ⁱ Thé, Heráclito Silva. Unitário. Fortaleza, 05/08/1970, p.7

ⁱⁱ Fontes, Eduardo. “Construções residenciais”. Unitário. Fortaleza, 28/07/1970. p.4.

ⁱⁱⁱ BPMP. *BNH: O Banco Nacional da Humanização*. Unitário, Fortaleza, 25.08.1970, p.2

^{iv} Escola Polivalente Modelo de Fortaleza.

^v Entrevista com *Clarisse* de Jesus Dias, 54 anos, em 10.06.2008. Migrante de São Luís (MA), moradora do conjunto desde 1973.

^{vi} Entrevista com o Sr. José Edson *Medeiros*, 55 anos, em 24/06/2008, nascido no Sítio São Jorge e morador do José Walter.

^{vii} Entrevista com *Maria* Andrade de Sousa, 66 anos, em 03.06.08. Migrante de São Gonçalo do Amarante, chegou em Fortaleza em 1960, moradora do bairro desde 1970.

^{viii} Este foi o primeiro nome dado ao referido Conjunto.

^{ix} CEPIMAR. Moradores do Conjunto Mondubim reclamam dos ônibus. O Povo. Fortaleza, 09/05/1970. p.02

^x BPMP. *Moradores de Mondubim vão ao governador pedir intervenção*. Tribuna do Ceará. Fortaleza, 26 de novembro de 1971, p.08.

^{xi} CEPIMAR. *Ônibus e água complicam a situação do Mondubim*. O Povo. Fortaleza, 11/01/1974. p. 10.

^{xii} CEPIMAR. O povo. Fortaleza, 21/11/1975.

^{xiii} CEPIMAR. Empresa responde às reclamações. O Povo. Fortaleza, 12/04/1976.