



## Terminais de ônibus em Fortaleza e sociabilidades em trânsito: desafios e questões

**PAULA BESSA BRAZ**

*Socióloga,  
Gerente de Estudos e  
Pesquisas*

**LARA SARAIVA**

*Antropóloga*

### APRESENTAÇÃO

Mobilidade urbana é um tema que tem se mostrado cada vez mais estratégico, tanto local como globalmente. No estado do Ceará, o tema representa um desafio tanto para as gestões municipais como para a estadual, considerando-se especialmente o trânsito de pessoas e o deslocamento de bens e serviços dentro das regiões metropolitanas e no entorno dos polos regionais. Sabemos que as estruturas disponíveis para a mobilidade urbana impactam a economia e o trabalho, o tempo e a qualidade de vida das pessoas.

A implantação, em 1992, do Sistema Integrado de Transporte (SIT) - como era chamado o conjunto dos equipamentos dos Terminais de Ônibus -, buscava responder a intensas demandas de mobilidade na cidade de Fortaleza. Atualmente, a cidade conta com 7 terminais de integração nas regionais II, III, IV e V, e mais 2 terminais abertos, localizados no bairro Centro. Com 24 anos de funcionamento dos Terminais de Ônibus, tem-se a estimativa de que 48% da população residente em Fortaleza (estimada pelo IBGE em 2,5 milhões de pessoas) utiliza pelo menos um dos sete terminais por dia (dados da ETU-FOR). Os terminais podem ser compreendidos, portanto, como espécie de mediadores desse fluxo de pessoas, serviços e demandas, constituindo, ao redor de si, centralidades relativas aos bairros em que estão localizados: daí a importância de entendê-los como hubs.

Podemos notar, entretanto, a tendência recente de pulverização das ações e dos novos equipamentos de mobilidade. A integração temporal, implantada em 2007, anuncia bem essa característica, ao permitir uma integração entre algumas linhas específicas<sup>1</sup>. Em 2013, o Bilhete Único consolida essa integração sem restrição de linha de ônibus,

1) O Projeto da Integração Temporal objetivava, inicialmente, beneficiar usuários que não pegavam linhas com ligação direta para os terminais. A integração estava concentrada, em sua grande parte, em linhas intermediárias. Ver Costa e Silva (2010).



**ISTO QUER DIZER QUE AS MEDIDAS NOS ENCAMINHAM PARA A CRIAÇÃO DE UMA REDE DE MOBILIDADE CADA VEZ MAIS INTEGRADA, E QUE, FUTURAMENTE, AS CONCENTRAÇÕES DE PASSAGEIROS EM PONTOS DE GRANDE FLUXO E CONVERGÊNCIA - EM QUE OS SERVIÇOS DE MOBILIDADE ESTÃO CENTRALIZADOS, COMO OS TERMINAIS -, SERÃO INDESEJADAS**

apenas temporal: o passageiro possui duas horas para efetuar uma integração; isto é, sair de uma linha e entrar em outra sem pagar outra passagem, nem passar por um terminal necessariamente. Em paralelo, temos a instalação de corredores de ônibus, ciclofaixas e ciclovias, estações de metrô, bicicletas compartilhadas, bicicletas integradas... Isto quer dizer que as medidas nos encaminham para a criação de uma rede de mobilidade cada vez mais integrada, e que, futuramente, as concentrações de passageiros em pontos de grande fluxo e convergência - em que os serviços de mobilidade estão centralizados, como os Terminais -, serão indesejadas, como aponta Fausto Nilo, um dos coordenadores do Plano Mestre Urbanístico do Plano Fortaleza 2040. O processo de entrada da Socicam na administração dos terminais evidencia a relevância desses espaços para administração pública.

Nessa perspectiva, cabe-nos pensar os elementos constitutivos dessa mudança, que é processual, mas que já está em curso: será que, resolvendo-se a questão da Mobilidade de forma a distribuí-la diversificadamente pela cidade, os terminais tornam-se obsoletos? Que outras demandas esses equipamentos atendem, para além da mobilidade? Será que essas outras demandas atendidas são, na verdade, criadas por eles mesmos? De que forma esses espaços são apropriados e ressignificados por seus usuários? De que forma essas apropriações compõem a dinâmica da cidade?

Dessa forma, refletindo a importância de pensar uma pesquisa realizada nesses locais, as formas de sociabilidade que se processam nesses espaços de fluxo e deslocamento dos usuários de transporte público da cidade apresentam-se como um elemento fundamental para o entendimento dos processos e dinâmicas urbanas. Caiafa (2002) destaca que a necessidade da pesquisa sobre o transporte público se dá não só pelo fato dele fazer parte do cenário urbano, mas por ser o instrumento que estimula a heterogeneidade e a mistura, causando uma aventura própria das cidades. (Deleuze apud Caiafa, 2002).

Ao identificar nesses espaços o entrelaçamento de importantes temáticas relativas às dinâmicas urbanas na cidade de Fortaleza, o Observatório da Governança Municipal opta por se debruçar sobre os terminais de ônibus a partir das apropriações e percepções daqueles que por eles transitam e neles atuam, sejam usuários ou não. Buscando lançar luz sobre essas questões, a Gerência de Estudos e Pesquisas (GESPE) deu início, em março de 2016, a atividades de investigação referentes ao tema: foram realizados 28 grupos focais com categorias profissionais que trabalham no espaço dos sete terminais, na intenção de produzir um levantamento inicial das questões que atravessam suas rotinas e práticas nesses espaços.

Em artigo que consta no volume II da publicação Cadernos do Observatório da Governança Municipal de Fortaleza, exploramos alguns dos conceitos e orientações metodológicas de que nos valem durante o processo de formulação dessas atividades. Nosso objetivo, agora, é discutir os desdobramentos dessas experiências e, a partir deles, identificar possíveis questões de pesquisa. Para tanto, dividimos este artigo em três momentos: no primeiro, intitulado "Discutindo a experiência", trazemos uma breve narrativa sobre a experiência dos grupos focais e seus conteúdos; no segundo, "Os Terminais e a Cidade", exploramos, através de dois cases, as características que pudemos apreender

sobre os terminais, tanto a partir dos grupos focais realizados, como a partir de dados secundários que acessamos, na intenção de ilustrar o contexto em que os terminais estão inseridos. No terceiro e último momento, “Desafios e questões”, propomos formas de ampliar a discussão e apresentamos nossos próximos passos.

### DISCUTINDO A EXPERIÊNCIA

A experiência que aqui discutimos - referida anteriormente como uma pesquisa de satisfação do usuário - não pode, ainda, ser tomada como tal. Trata-se, antes, de uma série de atividades exploratórias em que levantamos questões pertinentes para a elaboração de uma pesquisa propriamente dita. Dito isto, a metodologia de grupos focais foi adotada como forma de acessar informações sobre a percepção dos sujeitos a respeito dos terminais e de colher questões que se revelam no interior das discussões grupais.

Definimos os grupos profissionais atuantes nos terminais como foco dessas atividades exploratórias. Por motivos “alheios” ao deslocamento pela cidade propriamente dito, estes sujeitos são personagens constantes nos terminais de ônibus. Se, de um lado, os terminais podem ser compreendidos a partir das pessoas que por eles passam; de outro, é possível também abordá-los a partir das pessoas que nele ficam. São eles: os comerciantes, os operadores de trânsito das empresas (motoristas e cobradores), os fiscais de linha do Sindiônibus e a Guarda Municipal de Fortaleza.

Para a aplicação dos grupos focais, elaboramos roteiros de perguntas estruturadas de modo a contemplar as especificidades de cada grupo profissional. Vale ressaltar que as questões postas não pretendiam limitar ou direcionar a discussão, mas sim promover um debate entre os participantes para que a maior variedade de informações, opiniões e questões pudesse surgir.

Os roteiros dos grupos focais dos Fiscais de Linhas, Operadores de Transporte e Guarda Municipal tinham em comum as seguintes questões:

- Questionamento para saber há quanto tempo o profissional trabalha no terminal;
  - Como os profissionais enxergam o ambiente de trabalho dos terminais;
  - Uma questão onde pedíamos para que os profissionais descrevessem o cotidiano de trabalho, seus principais obstáculos e desafios, sempre tomando como ponto de referência o espaço dos terminais;
    - Em um exercício de reflexão, pedíamos que falassem como era o terminal em tempos anteriores (pergunta direcionada aos mais experientes), se havia passado por mudanças importantes, quais eram e como eles avaliavam;
    - Como eles avaliavam os terminais antes e depois das reformas realizadas pela SO-CICAM, as pequenas mudanças em curto prazo, devido ao pouco tempo que a empresa havia assumido a administração;
    - Questão sobre quais os principais problemas que terminal em que trabalhavam atravessava hoje que também estimulava-os a refletir sobre pequenas soluções para tais problemas.
- Para a Guarda Municipal de Fortaleza, foram acrescentadas duas questões ao roteiro para os grupos:
- Quais as ocorrências mais registradas nos terminais;





- E como eles percebiam a resposta da população fortalezense diante a atuação da GMF nos terminais.

| Número | Grupo de Profissionais         | Terminal        | Data       |
|--------|--------------------------------|-----------------|------------|
| 01     | Comerciantes                   | Siqueira        | 10/03/2016 |
| 02     | Guarda Municipal               | Siqueira        | 29/03/2016 |
| 03     | Operadores de Transporte       | Siqueira        | 30/03/2016 |
| 04     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Siqueira        | 08/04/2016 |
| 05     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Papicu          | 20/04/2016 |
| 06     | Operadores de Transporte       | Papicu          | 22/04/2016 |
| 07     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Antônio Bezerra | 28/04/2016 |
| 08     | Operadores de Transporte       | Antônio Bezerra | 05/05/2016 |
| 09     | Comerciantes                   | Antônio Bezerra | 05/05/2016 |
| 10     | Comerciantes                   | Messejana       | 10/05/2016 |
| 11     | Operadores de Transporte       | Messejana       | 10/05/2016 |
| 12     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Messejana       | 10/05/2016 |
| 13     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Conjunto Ceará  | 17/05/2016 |
| 14     | Operadores de Transporte       | Conjunto Ceará  | 17/05/2016 |
| 15     | Comerciantes                   | Conjunto Ceará  | 17/05/2016 |
| 16     | Comerciantes                   | Papicu          | 27/05/2016 |
| 17     | Guarda Municipal               | Parangaba       | 13/06/2016 |
| 18     | Guarda Municipal               | Papicu          | 14/06/2016 |
| 19     | Guarda Municipal               | Messejana       | 15/06/2016 |
| 20     | Guarda Municipal               | Lagoa           | 15/06/2016 |
| 21     | Guarda Municipal               | Conjunto Ceará  | 16/06/2016 |
| 22     | Guarda Municipal               | Antônio Bezerra | 17/06/2016 |
| 23     | Comerciantes                   | Parangaba       | 08/07/2016 |
| 24     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Parangaba       | 11/07/2016 |
| 25     | Fiscais de linha - Sindiônibus | Lagoa           | 12/07/2016 |
| 26     | Operadores de Transporte       | Parangaba       | 13/07/2016 |
| 27     | Operadores de Transporte       | Lagoa           | 14/07/2016 |
| 28     | Comerciantes                   | Lagoa           | 15/07/2016 |

Fonte: Produzido pelas autoras.



A METODOLOGIA DOS GRUPOS FOCAIS FOI ADOTADA COMO FORMA DE ACESSAR INFORMAÇÕES SOBRE A PERCEPÇÃO DOS SUJEITOS A RESPEITO DOS TERMINAIS

Na tabela 1, a seguir, estão listados os grupos de profissionais abordados por terminal e a data da atividade:

O grupo dos comerciantes apresentou algumas especificidades que necessitam ser pontuadas. Com exceção dos comerciantes do Terminal do Siqueira, que apresentaram uma organização mais efetiva e um “líder” mais atuante, os comerciantes dos outros terminais encontravam-se mais dispersos e difíceis de serem contatados, e, em grande parte das ocasiões, apenas os funcionários permaneciam nos boxes sem ter como se ausentar para participar de algum tipo de reunião.

Desse modo, descartamos a possibilidade de realizar grupos focais com esses profissionais. Foram pensadas outras estratégias de aproximação para acessar esses importantes interlocutores. Para esses casos, fizemos uso da metodologia de entrevistas semiestruturadas e da sensibilidade etnográfica da pesquisadora. A estratégia mais adequada foi passar de box em box, coletando os dados necessários e procurando dialogar o máximo de tempo possível, tanto com o permissionário do estabelecimento como com algum funcionário do estabelecimento. Este, por sua vez, também se configura como um ator interessante, visto que é ele quem passa o dia inteiro no terminal, vendendo e acompanhando o movimento comercial do local. Em alguns casos, o permissionário também é essa figura presente no box, mas em outros casos, não, aparecendo de maneira pontual no estabelecimento que administra.

Entretanto, vale salientar que a estratégia nem sempre se mostrou bem sucedida. Em muitas oportunidades, não foi possível entrevistar todos os boxes, principalmente pelo intenso movimento que eles apresentaram (a rapidez e a pressa com que os clientes sempre chegam requisitando algum atendimento) e, em outras ocasiões, pela vontade de não participar da pesquisa: enquanto uns afirmaram não ter autorização para “falar”, outros justificaram, afirmando não “terem tempo” para responder. Assim, a vontade expressa desses colaboradores foi respeitada e registrada nos escritos.

Essas questões muito podem revelar sobre a maneira como esta experiência foi concebida e realizada. O contexto da mudança administrativa e as reformas da SOCICAM que se encontravam em pleno andamento colaboraram para tornar o ritmo desses ambientes ainda mais acelerado. Diante desse cenário, não foi tarefa fácil a realização dos grupos focais nos terminais com os fiscais de linhas e operadores de transporte. Os “imponderáveis da vida cotidiana” (MALINOWSKI, 1984) influenciam toda e qualquer experiência de pesquisa. Como nossos grupos focais foram realizados com pessoas que trabalhavam diretamente no trânsito de Fortaleza, qualquer acontecimento que influenciasse direta ou indiretamente o andamento deste, implicava no andamento das nossas investigações. Desde a chuva, passando por batidas, engarrafamentos, ruas bloqueadas, eventos extraordinários que afetavam o trânsito da cidade; todos esses fatores contribuíram para a realização (e a maneira como seriam realizados) dos grupos focais.

Os locais onde os grupos focais eram realizados também revelam muito sobre as particularidades dessa experiência. Os grupos realizados com a Guarda Municipal, por exemplo, foram extremamente formais, realizados na própria sede da Guarda, em um auditório, com o consentimento da direção da Instituição, e mediante a convocação dos



CONSTATAMOS DOIS OLHARES DISTINTOS SOBRE OS TERMINAIS: UM QUE TRATA DOS SEUS ESPAÇOS COMO PONTO DE PASSAGEM E OUTRO QUE, EM OPOSIÇÃO, OS TRATA COMO ESPAÇOS DE “VIDA”, DE EFERVESCÊNCIA E SOCIABILIDADE

guardas que participariam da “reunião”. Tais grupos tinham um ar de “formalidade”. Por outro lado, os grupos focais com os operadores de transporte foram realizados em lugares mais inusitados, como nas calçadas dos terminais (onde eles chamam de “ponto de rendição”, em que realizam a troca de motoristas e cobradores de um coletivo para outro), sentados nos degraus dos ônibus, parados enquanto estavam em seu momento de intervalo, lanchando. No terminal da Messejana, o único que possui um local reservado para esses profissionais, o grupo foi realizado lá, numa casa que se localiza próxima à saída do Terminal. É bem certo que, ao mesmo tempo em que tais condições não são as mais adequadas para a realização de um grupo focal, a proximidade com que estabeleceram as relações entre pesquisador e pesquisado contribuiu como estratégia para adquirir confiança no pesquisador e deixar o entrevistado mais à vontade, em seu próprio ambiente de trabalho.

As questões relativas a gênero necessitam ser ressaltadas nesse campo de pesquisa predominantemente masculino, principalmente entre os fiscais de linha do Sindiônibus e os operadores de transporte. As mulheres eram, visivelmente, minoria. O fato da própria pesquisadora ser mulher também foi algo a ser observado pelos próprios grupos pesquisados.

Por fim, os grupos se concentraram bastante em demandas em relação às condições de trabalho. Questões relativas à infra-estrutura e à insalubridade do ambiente de trabalho conduziram, em muitos momentos, as discussões entre esses profissionais. Mesmo não sendo estas o principal objeto de nossa investigação dos terminais, foi a partir das falas e interações a esse respeito que pudemos identificar alguns pontos que merecem ser melhor estudados. O fato é que

*[...] a inter-relação ocorrida em um espaço comum a uma multiplicidade de sujeitos [...] é orientada por motivações variadas. Elas podem ser semelhantes, considerando que a maioria dos indivíduos que por ali circulam quer se deslocar, ou ainda baseadas em diversos interesses e objetivos, devido ao fato de que as lojas frequentadas, os destinos almejados, as plataformas de embarque e os ônibus utilizados são diferentes de acordo com a necessidade de cada indivíduo.*  
(LEMOS, 2013, p.36)

Constatamos dois olhares distintos sobre os terminais: um que trata dos seus espaços como ponto de passagem e outro que, em oposição, os trata como espaços de “vida”, de efervescência e sociabilidade. Enquanto alguns interlocutores, por exemplo, lamentam a presença de “atrativos” nos terminais de ônibus (wifi, praça interna, etc), por fazerem com que as pessoas fiquem nos terminais, outros sinalizam a necessidade de mais serviços nesses espaços para ampliar o atendimento e a convivência da população. Essa aparente polarização que verificamos em campo pode ser tematizada através da discussão conceitual apontada no artigo anterior, em que a ideia de não-lugar é problematizada em função das sociabilidades existentes no espaço dos terminais. Em resumo,



A PERSPECTIVA DE QUE ESSES ESPAÇOS NÃO ESTÃO ISOLADOS DO CONTEXTO DA CIDADE TRAZ PARA O DEBATE A RELEVÂNCIA DO ENTORNO DOS TERMINAIS PARA COMPREENDER DINÂMICAS E PRÁTICAS COTIDIANAS NESSES MESMOS ESPAÇOS

*Os não-lugares podem ser concebidos enquanto espaços fúgidios nos quais a pressa e a rápida circulação de seus frequentadores impossibilitam, em tese, a existência de vínculos íntimos e de relações que perduram no tempo. Entretanto, não há como negligenciar a presença simultânea de vínculos próximos e pessoalizados iniciados e estabelecidos nesses espaços. (LEMOS, 2013,p.49)*

Além disso, durante as discussões também verificamos a transversalidade de questões envolvidas no cotidiano dos terminais (que vão desde temas como segurança e vulnerabilidade social, até mesmo a saúde pública). A perspectiva de que esses espaços não estão isolados do contexto da cidade traz para o debate a relevância do entorno dos terminais para compreender dinâmicas e práticas cotidianas nesses mesmos espaços.

Por fim, uma outra questão que pudemos extrair da experiência dos grupos focais é relativa à caracterização dos diferentes públicos que frequentam os sete terminais. Grande parte de nossos interlocutores apontou para uma clara distinção entre os usuários dos terminais: segundo eles, haveria terminais nos quais o fluxo de trabalhadores é mais intenso, por serem “mais perto de suas casas”, e pelos quais eles precisam passar para ir ao trabalho: o mais mencionado a esse respeito foi o terminal Siqueira. Essas observações vão de encontro com a compreensão de que os moradores de bairros localizados na região periférica da cidade se deslocam para os bairros mais “centrais” em virtude do trabalho; ao final do dia, esse fluxo mais intenso se inverte<sup>2</sup>.

A impossibilidade de abordar os terminais como espaços homogêneos distribuídos pelo território da cidade fica mais evidente após essa etapa exploratória. Sabemos ser preciso situá-los em seus devidos contextos e abordá-los, também, sob a perspectiva daqueles que os frequentam, para melhor entender seus distanciamentos e semelhanças, seus usos e apropriações do espaço e suas práticas de sociabilidade. Esses são alguns dos aspectos que devem orientar nossas investigações futuras. Na próxima seção, expomos um esforço inicial de caracterização dos terminais em que pretendemos explorar essas questões.

### OS TERMINAIS E A CIDADE

Os Terminais de Ônibus de Fortaleza integram o cotidiano<sup>3</sup> da cidade, concentrando em grande parte a responsabilidade pelo deslocamento de distintos grupos sociais pelo seu território. Além disso,

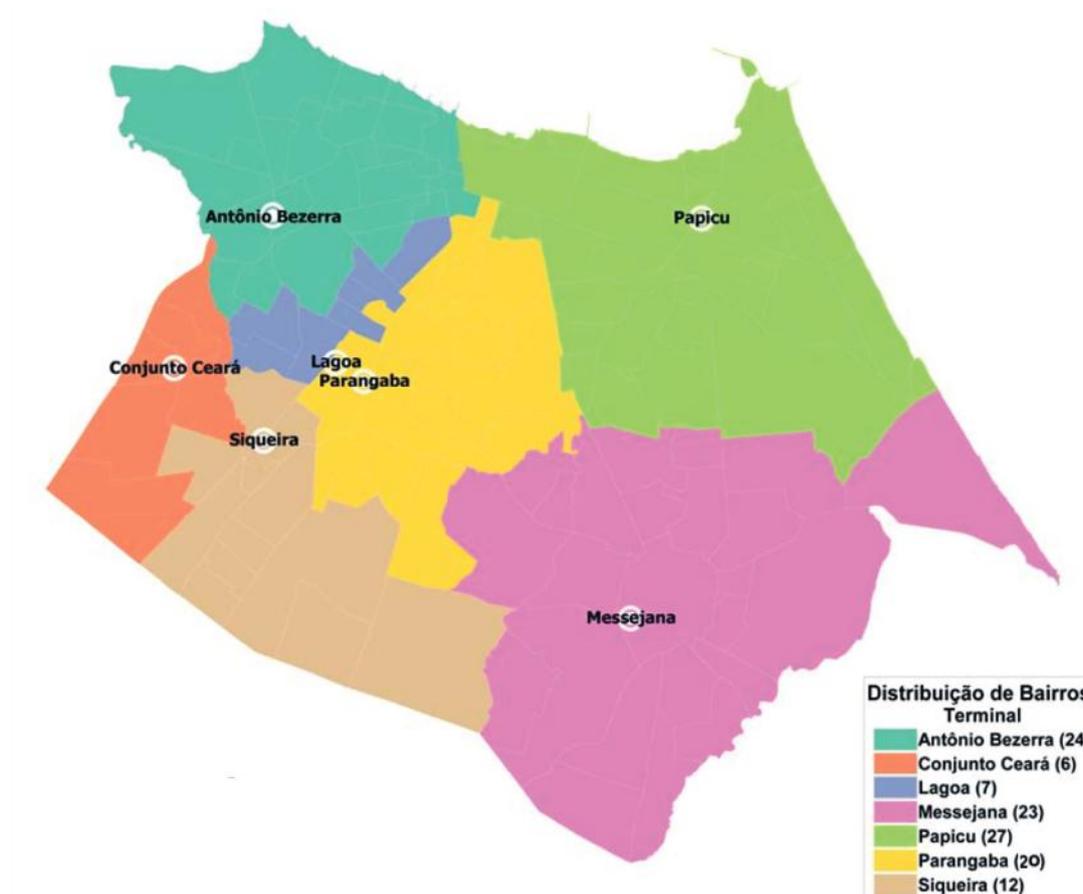
*Os ônibus cortam a cidade com diferentes histórias pessoais, vivenciadas por cidadãos [...], por mães e seus filhos, por trabalhadores, por estudantes de ensino fundamental, médio e superior, por idosos, por consumidores [...], por casais, por surdos e/ ou mudos, entre outros. (LEMOS, 2013, p.6)*

2) “Dependendo da hora do dia, ou da semana, a observação de um determinado lugar vai mostrar um determinado momento do cotidiano da vida das pessoas” (CARLOS, 2001). A dimensão do tempo na compreensão dos espaços urbanos é crucial para perceber as variações das práticas e suas singularidades..

3) O estudo do cotidiano, conforme aponta Azanha (1994), só é possível ao se conceber a partição da totalidade do cotidiano; isto é, um estudo das práticas cotidianas, que, em seus fragmentos, tornam-se apreensíveis. A pesquisa que aqui discutimos partilha dessa perspectiva.



Compreender essa multiplicidade passa pelas especificidades de cada terminal:



Fonte: COSTA E SILVA, 2010

**Figura 1: Distribuição do território atendido pelos terminais**

Na figura 1 podemos localizar os terminais de ônibus e os bairros que eles atendem no território da cidade de Fortaleza. Embora o trabalho do qual extraímos a imagem date do ano de 2010 - sabemos que as linhas e os itinerários dos ônibus mudam facilmente - podemos, a partir dela, estimar o atendimento dos terminais aos bairros adjacentes, contemplando, por vezes, mais de uma Regional. Os territórios em que eles estão localizados diferem em vários aspectos: IDH, população, desenvolvimento econômico, infra-estrutura urbana etc. Na tabela 2, logo abaixo, listamos a quantidade de bairros

4) Linhas alimentadoras são as linhas de ônibus que levam demanda dos bairros aos terminais (ETUFOR, 2010)



| Terminais       | Regionais contempladas | Bairros Atendidos | IDH médio | População total dos bairros atendidos |
|-----------------|------------------------|-------------------|-----------|---------------------------------------|
| Antônio Bezerra | I e II                 | 24                | 0,364     | 578.909                               |
| Conjunto Ceará  | V                      | 6                 | 0.195     | 208.551                               |
| Lagoa           | III e IV               | 7                 | 0,375     | 120.400                               |
| Messejana       | VI                     | 23                | 0,150     | 170.813                               |
| Papicu          | Centro, I, II, IV e VI | 27                | 0,527     | 447.748                               |
| Parangaba       | IV, V e VI             | 20                | 0,243     | 219.046                               |
| Siqueira        | III, IV e V            | 12                | 0,245     | 374.545                               |

Fontes: Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia - IBGE, 2010.  
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico - SDE, 2015.

atendidos pelas linhas alimentadoras<sup>4</sup> que passam por cada terminal, a população total e o IDH médio desses bairros, agregados por Terminal de Ônibus.

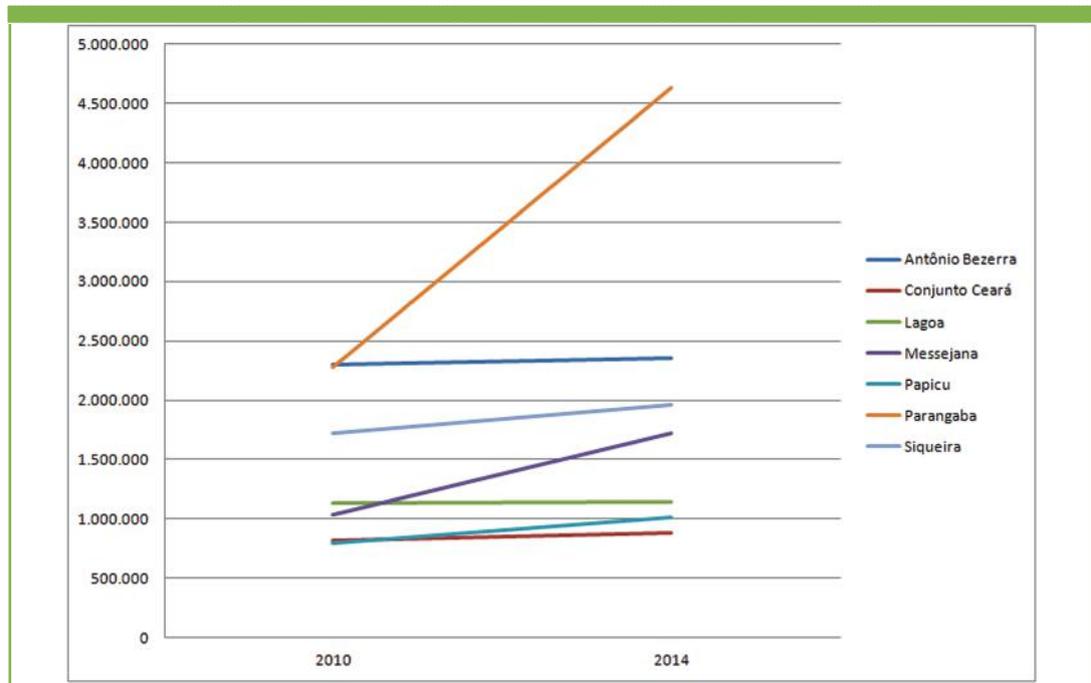
Durante os grupos focais, várias falas atentaram para distinções existentes especificamente entre dois terminais: o terminal do Siqueira e o terminal do Papicu. Segundo nossos interlocutores, essas diferenças giram em torno do perfil dos usuários que frequentam esses espaços, tomando o terminal do Siqueira como um terminal que reúne as características próprias de um terminal da “periferia”, próximo às casas dos trabalhadores, em que o cotidiano do trabalho e as demandas são mais intensas, em relação ao terminal do Papicu, tido como o terminal próximo ao “trabalho” das pessoas, em que essas questões surgem de forma mais “branda”. Na intenção de identificar as singularidades desses espaços, tomamos como cases o terminal do Siqueira e o terminal do Papicu.

No gráfico a seguir, podemos observar a evolução da demanda<sup>5</sup> nos terminais entre os anos de 2010 e 2014.

5) A demanda à que nos referimos se trata do número registrado em catracas nos terminais, não havendo informação precisa sobre a quantidade total de pessoas que passa pelos terminais, incluindo aquelas que fazem integração.

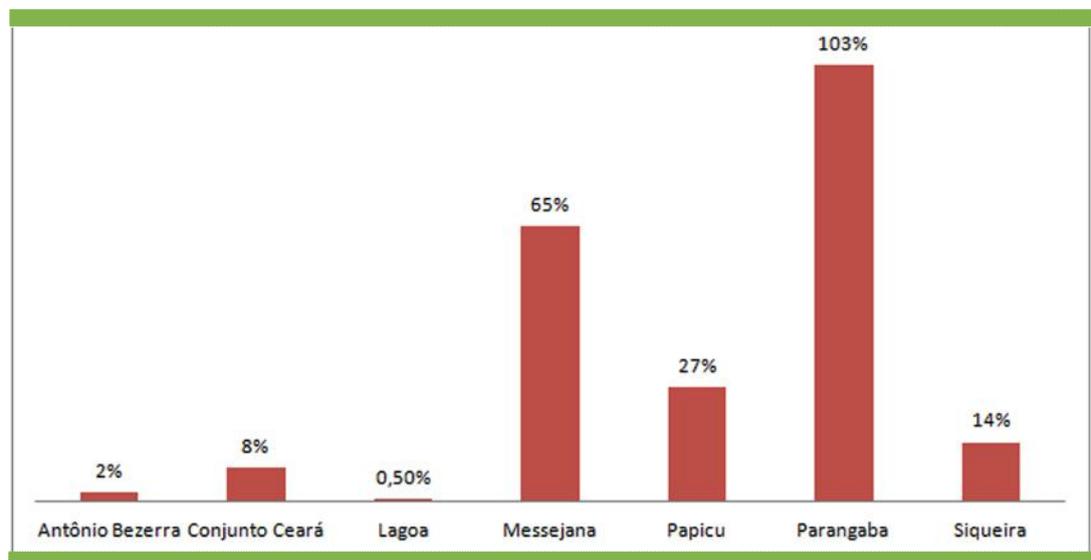


Gráfico 1 - Demanda total registrada nas catracas dos terminais (2010 - 2014)



Fontes: Elaborado pelas autoras a partir do Anuário de Transportes Públicos de Fortaleza, 2010 e do Anuário de Transportes Públicos de Fortaleza, 2014

O terminal do Papicu se estabelece, ao final de 2014, como o segundo terminal com a menor demanda de passageiros por ano, enquanto o terminal do Siqueira permanece como o terceiro terminal com a maior demanda. Notamos, entretanto, que o aumento mais expressivo ocorre no terminal da Parangaba, conforme indicamos no gráfico 2.





### Gráfico 2 - Percentual de aumento da demanda (2010-2014)

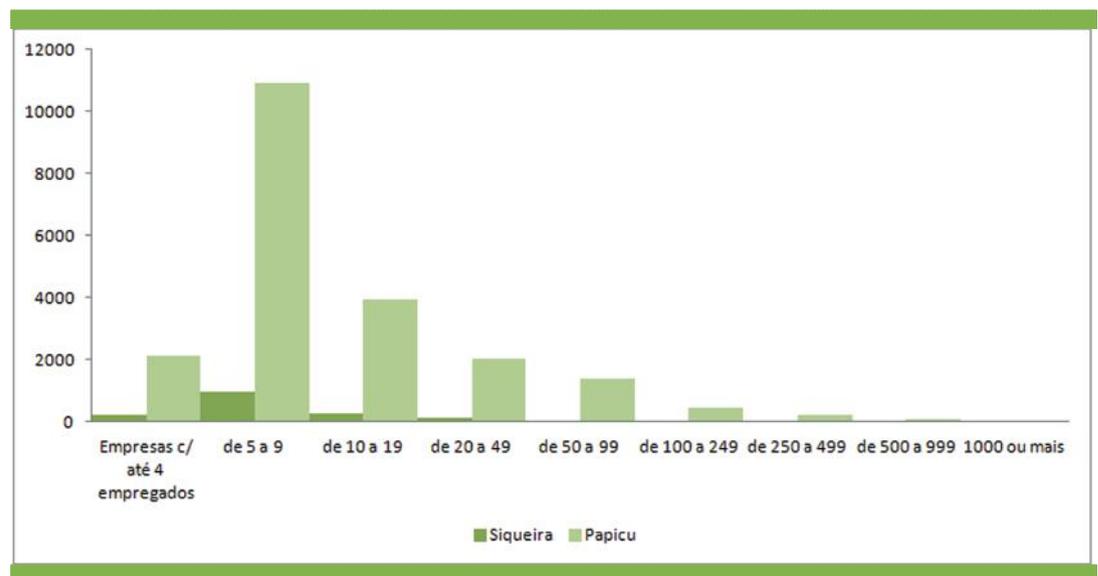
Explorar as razões do aumento expressivo da demanda no terminal da Parangaba escapa aos objetivos desenhados para este artigo. Ressaltamos, entretanto, a importância de se investigar mais a fundo esse dado em experiências futuras, na tentativa de entender as motivações e os impactos desse aumento, e suas implicações nas dinâmicas e formas de uso dos terminais e no deslocamento pela cidade como um todo.

Consideremos ou não o aumento entre os anos de 2010 e 2014, o terminal do Papicu continua sendo o que atende a mais bairros (27), com o segundo maior número de população total (atrás apenas da população total dos bairros atendidos pelo terminal do Antônio Bezerra), conforme indicamos na Tabela 2; ainda assim, ele representa um dos terminais com as menores demandas por catraca.

A hipótese - extraída dos grupos focais - de que o terminal do Papicu é “próximo ao trabalho” e de que o terminal do Siqueira é um dos terminais “próximos às casas” dos trabalhadores pressupõe uma demanda muito elevada no terminal do Papicu, que concentraria a demanda de passageiros para “escoá-los” aos bairros adjacentes.

De fato, ao analisarmos dados da SDE (2015) em relação ao estoque de emprego por bairro, verificamos um maior número acumulado de empregos nos bairros atendidos pelo terminal do Papicu, em relação aos atendidos pelo terminal do Siqueira. Segue abaixo um gráfico que ilustra essa comparação:

### Gráfico 3 - Total do estoque de emprego dos bairros atendidos pelos terminais do Siqueira e do Papicu (2010)



À primeira vista, então, pode parecer contraditório que o terminal do Papicu apresente uma demanda tão inferior de passageiros em relação aos demais terminais, já que este seria o terminal que mais atenderia à demanda de deslocamento dos trabalhadores. Entretanto, se melhor atentarmos aos dados, veremos que o registro da demanda de passageiros se refere apenas àqueles que entram nos terminais pelas catracas, e não



RECONHECEMOS A PARTIR DESSA EXPERIÊNCIA, PORTANTO, SER NECESSÁRIO APROFUNDAR A INVESTIGAÇÃO EM DUAS FRENTES:

A) UMA QUE BUSCA COMPREENDER OS PERFIS DE USUÁRIOS E SEUS MODOS DE APROPRIAÇÃO E USO DO ESPAÇO DOS TERMINAIS E

B) UMA QUE ABORDE O CONTEXTO E A ORGANIZAÇÃO DO ENTORNO DOS TERMINAIS, AS ATIVIDADES E DINÂMICAS SOCIAIS ARTICULADAS NOS ESPAÇOS QUE OS CIRCUNDAM

pelos ônibus. Um número elevado de demanda por catraca no terminal do Siqueira pode se justificar pela sua maior proximidade às “casas dos trabalhadores”, enquanto que, no Papicu, esses passageiros ingressam a partir dos ônibus, não registrando a demanda por catraca. É preciso ressaltar que a demanda nos terminais que é “escoada” pelos ônibus ainda não é quantificada, o que dificulta em muito a investigação dos elementos aqui apresentados.

Por fim, sabemos que as informações e discussões aqui propostas não são suficientes para delas extrairmos conclusões; qualquer confirmação ou negação de hipóteses seria bastante precipitada. Entretanto, é a partir delas que lançamos nosso olhar sobre esses espaços e levantamos questões pertinentes à investigação desses espaços nas dinâmicas de mobilidade em Fortaleza. Na próxima e última seção, expomos brevemente nossos próximos desafios.

### DESAFIOS E QUESTÕES

Se a experiência dos grupos focais e as atividades de escuta realizadas com os profissionais de diversas áreas que atuam nos sete terminais de Fortaleza não podem, aqui, por um lado, ser tomadas como referência para a produção de dados “exatos”; por outro, devem ser responsáveis pela sensibilização dos pesquisadores para as questões mais representativas no processo de investigação, sobretudo quando se trata de um tema tão transversal como a mobilidade.

Reconhecemos a partir dessa experiência, portanto, ser necessário aprofundar a investigação em duas frentes: a) compreender os perfis de usuários e seus modos de apropriação e uso do espaço dos terminais e b) abordar o contexto e a organização do entorno dos terminais, as atividades e dinâmicas sociais articuladas nos espaços que os circundam.

O Observatório da Governança Municipal vem articulando, junto à ETUFOR e ao Sindônibus, a realização de uma pesquisa com os usuários, a fim de contemplar a primeira frente aqui apresentada. O questionário produzido, além de traçar um perfil do usuário consultado, pretende abordar as formas e motivações de uso dos terminais, os destinos das viagens mais frequentes e a percepção desses indivíduos a respeito desses espaços e do seu papel para o deslocamento na cidade. A partir dessa pesquisa, pretendemos identificar distanciamentos e aproximações entre os usuários e os usos dos sete terminais. Após esse segundo momento, prevemos a aplicação de questionários especificamente no entorno dos terminais.

Fazendo um balanço da experiência e das reflexões aqui propostas, os relatos e as narrativas de experiências que pudemos acessar ampliam nossa visão acerca do nosso objeto de estudo para além dos conceitos trabalhados na teoria. Muito além de espaços de grande fluxo, os terminais de ônibus compõem o cenário urbano, suas tensões e contradições, e também agregam rotinas e práticas cidadinas no interior de suas dinâmicas. Isto nos leva a pensar que, quaisquer que sejam as formas de repensar estruturas de mobilidade urbana na cidade de Fortaleza, é preciso conduzir uma transição gradativa, contemplando a complexidade desses espaços no cotidiano da cidade para além do

deslocamento. É com essa perspectiva que o Observatório da Governança pretende dar continuidade às atividades de pesquisa voltadas para compreender os terminais de ônibus, a mobilidade urbana e a cidade como um todo.

### REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA JUNIOR, José. Algumas formas de sociabilidade dos passageiros de ônibus, Tese, (Doutorado em Ciências Sociais) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, 2001.
- AZANHA, José Mario Pires. O estudo do cotidiano: alguns pontos a considerar. Cadernos CERU, nº5, série 2, 1994.
- CAIAFA, Janice. Jornadas urbanas – exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2002.
- CARLOS, A. F. Espaço-tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.
- COSTA E SILVA, Paula Andrade. O projeto integração temporal: uma análise da comunicação institucional da ETUFOR. Monografia apresentada à Faculdade 7 de Setembro como requisito parcial para obtenção de Bacharel em Comunicação Social. Fortaleza. 2010
- ETUFOR, Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza, Anuário de Transporte de Fortaleza. 2010
- \_\_\_\_\_, Anuário de Transporte de Fortaleza. 2014
- Instituto Brasileiro de Estatística de Geografia, Censo 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>.
- LEMOS, Marcelo Rodrigues. Entre Chegadas e Partidas: A Sociabilidade em Trânsito. Aurora, Marília, v. 6, n. 2, p. 33-54, Jan.-Jul., 2013.
- LOPES, José Walacy Lima. Do Conjunto Ceará ao Papicu: uma análise geográfica sobre os terminais de ônibus de Fortaleza, 2010.
- MALINOWSKI, Bronislaw. Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipelagos da Nova Guiné Melanésia. 3. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1984.
- SCIREA, Luísa B. Etnografando o ônibus: individualismo e gênero em Florianópolis. Revista Todavia, Ano 3, no. 5, dez. 2012.
- SEABRA FILHO, Sadi da Silva. Terminais de Integração para transporte público humanizado: estudo ergonômico nos terminais do Grande Recife. Dissertação. UFPE. Recife. 2015.
- Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Índice de Desenvolvimento Humano por Bairro de Fortaleza. 2015.

