

A heterogeneização dos espaços da cidade a partir do transporte público. Uma análise da ocupação da Praia dos Crush

*The heterogeneity of the city spaces based on the public transport.
An analysis of the 'Crush Beach' occupation*

Rosana Roseo Batista

Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade Federal do Ceará (UFC) e bolsista da Capes. Graduada em Publicidade e Propaganda pela UFC. Integrante do Grupo de Pesquisa de Imagem, Consumo e Experiências Urbanas (GICEU) da UFC.

Sílvia Helena Belmino

Pós-Doutora pela UERJ, doutora em Comunicação pela Universidade de Brasília e mestre em Administração de Empresas pela Universidade de Fortaleza. Professora associada do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e do curso de Publicidade e Propaganda do Instituto de Cultura e Arte (ICA) da Universidade Federal do Ceará (UFC). Líder do Grupo de Pesquisa de Imagem, Consumo e Experiências Urbanas (GICEU) da UFC.

RESUMO

Essa pesquisa reflete sobre a capacidade de atuação dos transportes públicos como ferramentas de heterogeneização dos espaços da cidade, a partir de uma análise da ocupação da orla da Praia dos Crush, localizada em Fortaleza, Ceará (Brasil), em um bairro nobre da capital cearense, por moradores de menor poder aquisitivo. Assim, discutimos essa prática rotineira à luz dos conceitos de urbanização (Lefebvre, 1999; 2008), mobilidade urbana (Augé, 2010) e capacidade dispersiva dos coletivos urbanos (Caiafa, 2002), bem como fizemos um breve levantamento das histórias de ocupações do litoral fortalezense (Linhares, 2013; Belmino, 2018). Como resultado, encontramos nos grupos menos abastados a habilidade para rupturas graduais nas estruturas de segregação, mesmo reconhecendo que eles sofrerão violentas resistências.

PALAVRAS-CHAVE: *Transporte público; Heterogeneização; Cidade; Praia.*

ABSTRACT

This research reflects on the capacity of public transportation to act as tools for the heterogenization of city spaces, based on an analysis of the occupation of the Praia dos Crush's shore, located in Fortaleza, Ceará (Brazil), in an upscale neighborhood

of the capital of Ceará, by residents with lower purchasing power. Thereby, we discussed this routine practice in the light of the concepts of urbanization (Lefebvre, 1999; 2008), urban mobility (Augé, 2010) and the dispersive capacity of urban collectives (Caiafa, 2002), as well as we did a brief survey of the histories of occupations on the coast of Fortaleza (Linhares, 2013; Belmino, 2018). As a result, we find in the less affluent groups the ability to gradually disrupt segregation structures, even recognizing that they will suffer violent resistance.

KEYWORDS: *Public transport; Heterogenization; City; Beach.*

RESUMEN

Esta investigación refleja sobre la capacidad de los transportes públicos para actuar como herramientas de la heterogeneización de los espacios de la ciudad, a partir de un análisis de la ocupación del borde de la playa “Praia dos Crush”, ubicada en Fortaleza, en un barrio de clase alta de la capital de Ceará (Brasil), por residentes con menor poder adquisitivo. Por lo tanto, discutimos esta práctica rutinaria a la luz de los conceptos de urbanización (Lefebvre, 1999; 2008), de movilidad urbana (Augé, 2010) y de la capacidad dispersiva de los colectivos urbanos (Caiafa, 2002), así como hicimos un breve relevamiento de las historias de ocupaciones en la costa de Fortaleza (Linhares, 2013; Belmino, 2018). Como resultado, encontramos la capacidad de que se produzcan interrupciones graduales en las estructuras de segregación, aunque reconociendo que sufrirán una resistencia violenta.

PALABRAS CLAVE: *Transporte público; Heterogeneización; Ciudad; Playa.*

Submetido em 04 de Dezembro de 2020

Aceito em 20 de Maio de 2021

Introdução

Fortaleza, capital do estado do Ceará (Brasil) e quinta maior cidade em extensão territorial do país, é mundialmente conhecida por seu extenso litoral de verdes mares e pela promessa de uma terra de povo caloroso, hospitaleiros e simpáticos aos turistas que lhe visitam durante o ano inteiro¹. Devido à sua

¹ No período correspondente aos anos 1987 e 1994, período de governo de Tasso Jereissati, a propaganda turística do Estado passou a fazer forte alusão ao calor do sol o ano inteiro e à hospitalidade do povo cearense, que vendia a ideia de que o Estado poderia ser visitado em qualquer temporada, pois os turistas seriam sempre bem recepcionados (Belmino, 2018).

proximidade com a Europa via mar e aos altíssimos investimentos públicos e privados em reformas estruturais, que visam a padronização global na estética de seus projetos imobiliários, de mobilidade e mesmo de lazer, a metrópole hoje integra o roteiro de turismo internacional e já sediou megaeventos, como a Copa Mundial de Futebol, em 2014. Entretanto, para além das belas imagens que compõem os cartões-postais, a cidade enfrenta um gravíssimo problema comum aos grandes centros urbanos do mundo contemporâneo: a desigualdade social. Em se tratando da capital cearense, ela se revela, sobretudo, nas condições díspares das moradias dos fortalezenses, onde bairros privados e luxuosos se avizinham “a uma maioria de seres humanos que fixa residência nos arrabaldes da miséria” (Augé, 2010, p. 9) e precisam conviver diariamente com a pobreza e seus subprodutos – o desemprego, a sub habitação, a delinquência e a violência, tão comuns nas comunidades carentes.

Essa distinção entre realidades, em Fortaleza, tem como pano de fundo belas praias de verdes mares, já que o litoral margeia boa parte do território, mas a relação entre esses elementos é bem mais antiga e confunde-se com a história da capital. Na literatura, José de Alencar retrata, em uma de suas obras mais conhecidas, a fundação do estado do Ceará como sendo a partir do encontro da indígena Iracema, a virgem dos lábios de mel, com o primeiro colonizador europeu, Martim Soares, que atraca seu navio na costa litorânea e, ao se apaixonarem mutuamente, geram Moacir, o filho da dor. Na perspectiva histórica, as águas marítimas também têm seu lugar registrado e exercem, em muitos momentos, o papel de demarcadores sociais. No início do século XIX, por exemplo, o estado padecia com períodos longos de seca no sertão e, tendo perdido tudo pelo castigo do sol e tentando escapar da morte por fome e sede, os sertanejos abandonavam suas moradias e vinham para a capital em busca de sobrevivência (Belmino, 2018, p. 181). Ao chegarem aqui, contudo, deparavam-se com campos de concentração que era reservado para afastar os flagelados, como eram conhecidos, dos habitantes locais, proibindo-lhes a livre circulação ou mesmo o contato com suas

próprias famílias, já que eram separados por gênero, para evitar que houvesse aumento no quantitativo de miseráveis. Na praia da região leste ficava o Campo Urubu², que hoje corresponde à parte do território do bairro Pirambu, uma das áreas periféricas fortalezense mais populosas.

Alguns quilômetros à frente, na extensão do mesmo mar, o cenário muda quase que completamente. Em vez de uma periferia populosa, com todos os sabidos problemas que costumam ter, está a região mais nobre de Fortaleza, com seus altíssimos, caros e luxuosos prédios e estabelecimentos comerciais. Em vez de flagelo e dor, sua concepção histórica é pautada em requinte. Ao passo em que os retirantes da seca chegavam desesperados na cidade e ficavam aprisionados no litoral leste, iniciavam-se na região oeste processos de valorização das suas praias, a partir da construção de padronizadas barracas de praia, clubes e calçadões, para atender a abastada população que começava a fixar residência na região a partir dos anos 30. Até esse momento, o centro da cidade ainda concentrava o foco do poder econômico da capital (Cepimar, 2008, p. 163), até que houve, nesse período, uma transformação nacional no modo usufruir o mar, que agora não servia mais só para contemplação ou para banhos com a finalidade de tratamento de saúde recomendados por médicos, mas também como uma forma de lazer tal qual conhecemos hoje (Linhares, 2013, p.166). Sendo assim, os olhares voltaram-se para as águas e a região à beira-mar passou a ser muitíssimo valorizada.

Visando atender as distintas demandas de lazer e diversão dos novos moradores da parte oeste da cidade, que não queriam estar em contato com a população menos abastada que também passou a frequentar, esporadicamente, as praias, é que se deu início a um processo de construção de espaços de sociabilidade reservado para esse público. Assim, surgiram no período compreendido entre as

² O Ceará criou alguns campos de concentração na primeira metade do século XX, no intuito de barrar a chegada dos retirantes da seca na capital. Em Fortaleza, havia um no São Gerardo (Alagadiço), um no Otávio Bonfim (Abatedouro) e um no Pirambu (Urubu). Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/07/20/campo-de-concentracao-onde-flagelados-da-seca-eram-aprisionados-e-tombado-no-ceara.ghtml>>. Acesso em: 03 de set. 2020.

décadas de 30 e 70 (Belmino, 2018, p. 182), empreendimentos comerciais, como restaurantes, bares, hotéis e clubes visando o entretenimento e diversão dos ricos fortalezenses e turistas, consolidando de uma vez por todas o imaginário do litoral como espaço diferenciação social. Alguns deles, inclusive, ainda fazem parte do cenário contemporâneo da capital, como o Iate Clube de Fortaleza, que foi reconhecido em 2018 como Patrimônio Turístico³, o Náutico Clube, criado para “suprir as demandas de uma sociedade que ansiava por um símbolo de arrojo e modernidade, que exteriorizasse os valores preponderantes da urbanidade fortalezense” (Pontes, 2003, p. 162) e que mantém uma extensa lista de associados que frequentam seus não tão acessíveis cafés e teatro ainda hoje.

Na contramão desse desenvolvimentismo em torno da praia oeste de Fortaleza, o litoral leste permanece, desde a década de 30, esquecido pelo poder público e privado. Quem se aventurar a um banho de mar nas praias do Cristo Redentor ou Pirambu, terá que lidar com águas imundas⁴, pois os bairros da localidade ainda não têm pleno acesso aos serviços de saneamento básico e parte dos dejetos das fossas e esgotos das casas, e estabelecimento comerciais, são jogados em pleno mar, tornando mais de 450 metros de extensão completamente inutilizáveis. O odor, inclusive, virou motivo de chacota entre os próprios moradores que, nada carinhosamente, denominaram o local como “Copacabosta” (Linhares, 2013, p. 166), demonstrando o desprezo com que são tratados a população e o espaço público dali. Além disso, há uma antiga história, conhecida e recontada, principalmente por fortalezenses mais antigos, de que a praia do leste seria ainda o local de desova dos corpos de indigentes que passam pela unidade da Perícia Forense do Estado (o famigerado IML, que provém do nome Instituto

³ No dia 13 de janeiro de 2018, a Prefeitura de Fortaleza concedeu ao Iate Clube de Fortaleza o certificado de Patrimônio Turístico local. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/iate-clube-de-fortaleza-e-reconhecido-como-patrimonio-turistico-da-capital-1.1877793>>. Acesso em 03 de set. 2020.

⁴ Segundo levantamento da SNIS 2018, 50% da população fortalezense não tem acesso ao sistema de esgoto e os dejetos são, comumente, despejados a céu aberto, em praias, por exemplo. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ceara-destina-r-4392-milhoes-para-obras-de-saneamento-basico-1.2992239>>. Acesso em: 27 de set. 2020.

Médico Legal), localizado na Avenida Castelo Branco, que permite acesso aos bairros em questão.

Para completar o cenário de descaso na região, no início dos anos 90 uma empresa particular privatizou parte da orla da praia Moura Brasil, que fica no limite entre os lados leste e oeste da cidade, e construiu um dos empreendimentos hoteleiros mais luxuosos e caros de Fortaleza, o Marina Park Hotel. Além da descaracterização do local como espaço público, destinado às populações que ali residem, o hotel ainda tenta esconder de seus clientes a realidade socioambiental em que está inserido. A prova disso é que plantou na frente das janelas dezenas de árvores que impedem a visualização dos bairros periféricos ao redor. Assim, só o que resta aos moradores dessas localidades é conviver com um cenário de pobreza e miséria, causado pelo abandono do poder público, que pouco investe na qualidade de vida dos habitantes com pouco poder aquisitivo, e pela exploração desmedida das iniciativas privadas, que não retornam nenhum benefício para as populações locais. Aqueles que optam pela mudança de ares, comumente dirigem-se para espaços de consumo dirigido, como *shoppings centers*, na intenção de sentirem-se incluídos e vistos, ainda que por alguns instantes apenas. Outros, no entanto, buscam a inclusão por meio do lazer que deve ser público e gratuito, como as praias, e já que as próximas de suas casas estão destruídas, a única alternativa torna-se ocupação daquelas para as quais eles não são convidados e, portanto, não são bem-vindos.

É preciso salientar, antes de tudo, que os dados aqui coletados correspondem a um período anterior à pandemia de covid-19, que alterou significativamente a ocupação dos espaços da cidade, devido ao decreto estadual de Nº 33.544, homologado pelo governador Camilo Santana e divulgado no Diário Oficial do Estado do Ceará em 19 de abril de 2020, que proibiu por meses a fio, a circulação e aglomeração de pessoas em espaços públicos, exceto em situações

imprescindíveis para a realização de atividades essenciais⁵. Assim, o uso das praias para fins lazer só passou a ser novamente liberado a partir de novembro de 2020, desde que sem a formação de grandes grupos, o que permanece até hoje, meado de 2021. Essa pesquisa, portanto, foi desenvolvida a partir de observação participante, que consiste em “duas atividades principais: observar sistematicamente tudo o que ocorre em torno do investigador e participar de uma ou várias atividades daquela população” (Guber, 2001, p. 57), realizada entre os anos 2018 e 2019, na orla da Praia dos *Crush*, tanto nas tardes de domingo, horário de maior concentração de jovens periféricos de Fortaleza na localidade, quanto em dias e horas esporádicas, para fins de comparação de público, usos e apropriações. Além disso, foi de suma importância o acompanhamento das plataformas jornalísticas locais para avaliar como, quando havia notícias sobre a praia, eram tratados os usuários dela, segundo as classes sociais aos quais pertenciam.

1. Peixes, Iracema, *Crush*: mesma praia, novos ocupantes.

O espaço compreendido entre a Ponte dos Ingleses e o Espigão da João Cordeiro, que hoje é conhecido como Praia dos *Crush*, nem sempre teve esse nome. Até meados da década de 20, o local era uma aldeia de pescadores tradicional, com humildes e pequenas casas, jangadas ancoradas e o famigerado aroma de peixe, e era chamada de Praia do Peixe, Porto das Jangadas ou Grauçá (um caranguejo albino que costumava aparecer na região quando a maré estava baixa). No entanto, com o movimento de valorização dos litorais e a consequente ocupação deles pelas elites econômicas, o cenário da região modificou-se completamente: agora, em vez de casinhas, pequenas embarcações e trabalhadores do mar, começavam a se erguer luxuosos bangalôs que serviriam para moradia, lazer e entretenimento da

⁵ Dentre as medidas oficiais mais importantes no decreto, estavam a obrigatoriedade de uso de máscara em espaços públicos, bem como a redução nos horários de funcionamento dos estabelecimentos e serviços considerados como não essenciais, além da proibição de aglomerações. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/293878564/doi-19-04-2020-pg-1>>. Acesso em: 30 de mai. 2021.

nata fortalezense (Belmino, 2018, p. 182; Soares, 2020, p. 166). A chegada desse público acabou por expulsar os primeiros moradores, pois a presença deles – e de sua pobreza – não era uma realidade com a qual gostariam de conviver diariamente (Pontes, 2003, p. 74; Linhares, 2013, p. 169), nem sequer com a menção histórica desse fato. Assim, iniciou-se um processo de ressignificação do espaço a partir da construção de uma estátua da indígena Iracema, personagem do romance já mencionado, frente ao mar, e de um abaixo-assinado destinado ao então prefeito Godofredo Maciel que solicitava a mudança da denominação “daquele encantador trecho” para Praia de Iracema, pois a que existia até ali era “imprópria e vulgar” (Soares, 2020, p. 65).

Assim, em 1927, com a inauguração da ponte de desembarque do bonde que havia recebido uma extensão pela rua dos Tabajaras, a localidade à beira-mar, bem como o bairro ao redor, foi denominada oficialmente como Praia de Iracema. A partir de então, com a clara definição de quem eram os habitantes almejados para aquela região, ela passou a receber alguns empreendimentos que modificariam, definitivamente, a relação dos habitantes com o espaço. O Hotel Iracema Plaza, por exemplo, era o local onde se hospedavam visitantes do país inteiro e que traziam para Fortaleza as novidades do Brasil afora, principalmente no que dizia respeito a vestuários e comportamentos relacionados ao mar (Linhares, 2013, p. 167). O Restaurante Lido, construído em 1955 e funcionando até os primeiros anos da década de 80, era conhecido por suas receitas e ficou tão famoso que Praia do Lido se tornou uma nomenclatura aceitável para o lugar, ao ponto de alguns moradores mais antigos ainda se referirem a ele assim (Soares, 2020, p. 74). Entretanto, foram os bares à beira-mar que atraíram alguns grupos de fortalezenses – jornalistas, publicitários, professores universitários, músicos e artistas plásticos – para o local e contribuíram na criação de um imaginário de boemia e sociabilidade privilegiado para suas áreas de lazer, principalmente no horário noturno.

Entretanto, como afirma Henri Lefebvre, “o urbano é finito, pois reúne elementos finitos em lugares finitos e [...] ele pode perecer” (Lefebvre, 1999, p. 114), a década de 40 iniciou de forma catastrófica para os proprietários dos bangalôs construídos na Praia de Iracema e para aqueles que tinham o mar local como espaço de lazer. Isso porque, devido à construção do Porto do Mucuripe, a ação das ondas destruiu as construções à beira-mar e deixou a parte destinada aos banhos completamente inapropriada para uso (Linhares, 2013, p. 168; Soares, 2020, p. 69). Alguns quebra-mares e molhes foram instalados para tentar conter o avanço das águas, mas isso prejudicou ainda mais a área reservada aos banhistas. A elite financeira, em vez de lutar pelo bairro do qual fizeram tanta questão a ponto de escorraçarem os antigos moradores, migrou para outras partes litorâneas de Fortaleza, como o bairro Mucuripe, que vinha sendo modelado para atender aos interesses desse seletivo grupo, ainda que tratando de forma equivocada os recursos naturais e as localidades ao seu entorno, como demonstrava o ocorrido na Praia de Iracema naquele momento. Assim, com o mar voltando à sua condição de paisagem a ser admirada à distância, os únicos permanentes foram os estabelecimentos que compunham o polo gastronômico da região, como o Estoril, que após a Ditadura Militar de 64^o virou um espaço de sociabilidade aglutinador de setores da classe média perseguidos pelo regime militar (Soares, 2020, p. 68).

Ao longo dos anos, algumas reformas, como aterramentos para aumentar a faixa de areia, foram feitas para que a Praia de Iracema pudesse ser novamente ocupada, tanto em suas partes litorâneas, quanto continentais. Ainda hoje, no entanto, seu espaço é menos frequentado em horários diurnos dos dias úteis. Nesses momentos, é comum vermos algumas famílias fazendo caminhadas, passeando com cachorros ou praticando algum esporte de grupo na orla, mas quando chega à noite e os finais de semana é que o cenário dá uma reviravolta

⁶ Devido à ausência de mobilização das camadas populares da sociedade e à retirada de direitos característicos de sociedades democráticas, como liberdade de expressão e eleições diretas de seus representantes políticos, por exemplo, o período correspondente entre os anos 1964 e 1985, no Brasil, pode ser considerado como sendo de uma ditadura militar, ainda que a classe insista em remeter ao tempo como sendo de uma revolução.

completa, mudando desde os usos do espaço, até o público que se encontra ali. Nos horários noturnos, é possível encontrar de tudo um pouco: crianças e adolescentes andando de patins alugados no calçadão, casais ou pais com filhos pequenos pedalando juntos em triciclos, vendedores ambulantes de comidas, bebidas e bijuterias, pedintes, *performers* diversos, batedores de carteira e os moradores locais fazendo suas habituais atividades. Aos domingos à tarde, contudo, é que a “P.I” (pê î), como é também conhecida a localidade entre os mais jovens, recebe centenas de moradores das periferias da cidade, ocupando calçadas, areia e mar, e que deve fazer com que os que enxergam a região como “local para se viver com repouso e na tranquilidade e segurança de um lar, [...] e que detesta a transformação do bairro em espaço desviante” (Linhares, 2013, p. 169), tenham bastante motivo para se incomodar.

Essa movimentação massiva dos moradores das periferias em direção à Praia de Iracema, nos mesmos dias e horários, teve início em 2016, ano em que o local passou a ser chamado de Praia dos *Crush*. Apesar de ser desconhecida a origem e o porquê dessa nomenclatura para designar o espaço ou mesmo do fato de ela ser extraoficial, a verdade é que o termo caiu nas graças dos fortalezenses, desde os frequentadores assíduos, até das mídias tradicionais, como jornais, noticiários de TV e revistas, que acabam por ajudar na propagação do novo nome⁷. Originário do inglês, o vocábulo “*crush*” significa “colidir” ou “esmagar”, sendo literariamente utilizado para descrever a força “esmagadora” de um sentimento nutrido por alguém e que não é correspondido, fazendo dele platônico. Suas expressões idiomáticas mais comuns são “*get a crush on*” e “*have a crush on*”, que equivalem ao nosso “ter uma queda por”. Atualmente, entretanto, pode também significar alguém por quem se tem um interesse qualquer e não necessariamente um sentimento. Sendo assim, a Praia dos *Crush* seria, portanto, um local de

⁷ Ao pesquisarmos o termo Praia dos *Crush* no Google, por exemplo, não há correção automática da plataforma para Praia de Iracema ou, sequer, menção a ela nos resultados. Em lugar disso, há notícias e indicações de atividades a serem feitas no espaço, bem como endereço e a sugestão de ser um bom lugar para levar crianças.

encontros, com os mais diversos interesses envolvidos: fazer amizades, paquerar, ter encontros românticos etc.

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

2.0 papel dos transportes coletivos na ocupação da Praia dos “Crush”.

As cidades do mundo globalizado, tal qual ocorre em Fortaleza, são construídas segundo uma lógica capital de urbanização que promove “a extensão do tecido urbano ao longo das costas litorâneas e dos rios, e o crescimento sem fim das megalópoles, ainda mais observável no terceiro mundo” (Augé, 2010, p. 23).

Esse modelo de organização das capitais permite a exteriorização dos elevados graus de desigualdade social presente nelas, pois as dividem em bairros privados, com seus luxuosos condomínios fechados e superprotegidos, com moderníssimos modelos de veículos particulares estacionados nas garagens, arborizados e com espaços destinados ao lazer de seus moradores, e bairros chamados “difíceis” com todas as deficiências sócio e estruturais já mencionadas e tão próximas da realidade de uma maioria esmagadora dos habitantes das metrópoles. O urbanismo, atividade que idealiza a ordenação dos estabelecimentos humanos (Lefebvre, 1991, 137) e que cada vez mais segue a uma lógica de exploração predatória da natureza, é uma importante ferramenta das elites econômicas e de um Estado subserviente a elas no estabelecimento e manutenção desse modelo de organização dos espaços, pois “seu ideal de circulação de bens, ideias, mensagens e seres humanos está submetido à realidade das relações de força que se exprimem no mundo” (Augé, 2010, p. 41), ou seja, aos selecionados conforme suas condições socioeconômicas.

Para que seja possível essa divisão clara dos espaços nas cidades, uma importante estratégia utilizada é a de privatização do movimento, que busca restringir o deslocamento de grupos específicos para áreas controladas de consumo dirigido, como os *shoppings centers*, pois “a lógica econômica fala de mobilidade para definir um ideal técnico de produtividade (idem, 2010, p. 108). No entanto, não há deslocamento, ou mesmo cidade, se as possibilidades de movimentação são exclusivas de veículos particulares e em espaços previstos. É nesse contexto, portanto, que surgem os transportes coletivos como uma ferramenta de fuga dessa lógica, pois possuem a capacidade de promover a dispersão (Caiafa, 2002, p. 18), possibilitando aos seus usuários o contato com estranhos, a mistura que vem com o acesso aos lugares e a ocupação dos espaços públicos. Sem o acesso à rua, que “não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação, [...] não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada” (Lefebvre, 1991, p. 27). Sem movimento pela cidade ela

não existe, pois é o ir-e-vir que nos permite evitar os pensamentos normativos que, por sua vez, tendem a congelar as dinâmicas sociais (Agier, 2015, p. 484). Essa fuga é física, mas também, e sobretudo, simbólica, pois expande as possibilidades de circulação e ainda revela a capacidade de resistir à disciplina do Estado e do capitalismo enquanto conduz a população para longe de suas vizinhanças e realidades cotidianas marcadas pela escassez de condições mínimas de dignidade de vida. O dia a dia nos coletivos, no entanto, também não marcado por facilidades.

Barulho do motor, do sinal de desembarque, de conversas, do trânsito. Calor. Frio. Lotação, apertos e empurrões. Profusão de odores bons e ruins, que despertam ou tiram a fome. Cores múltiplas nas roupas, nas peles e pelas janelas. Solavancos por conta das freadas bruscas ou pela má conservação das vias. Sono. Cansaço. Medo do que está ao lado de fora e adentra a todo instante, e também do que está dentro que pode não conseguir sair. Medo do desconhecido, enfim. Discussões, pregações religiosas, vendas, assaltos, performances. Paradas solicitadas, atendidas e ignoradas, e os consequentes gritos de pedidos (ou ordens), agradecimentos e ameaças. Gritos de adolescentes que vão e voltam das escolas e de adultos entre si, pessoalmente ou ao telefone. Choro de bebês. Silêncio. Música em alto volume que saem pelos autofalantes dos veículos ou pelos aparelhos celulares dos passageiros. Pneus furados, desembarques forçados e espera por outra condução, agora duplamente lotada. Abordagens policiais, ficam as mulheres e vão-se os homens. Murmúrios em concordância, em discordância, em apressamentos. Atrasos, muitos atrasos, que culminam em viagens arrastadas ou tão velozes que assustam. Essas experiências integram o cotidiano das viagens nos transportes coletivos urbanos de Fortaleza e, de tanto se repetirem, passam despercebidas pelo olhar de quem viaja neles regularmente. É também o cenário encontrado por aqueles que dele precisam e que têm a Praia dos *Crush* como destino às tardes de domingo.

Em se tratando dos transportes coletivos urbanos, mais especificamente dos ônibus de linhas Siqueira-Mucuripe (178), Antônio Bezerra-Mucuripe (171) e

Grande Circular II (152), que lotam a Praia dos *Crush* com centenas de jovens todos os domingos à tarde, sabemos que vêm de bairros (Antônio Bezerra, Padre Andrade, Jardim Iracema, Barra do Ceará, Cristo Redentor, Álvaro Weyne, Carlito Pamplona, Jacarecanga, Moura Brasil, Pici, Siqueira, Vila Pery, Itaperi, Montese, Itaoca, Parangaba e Jardim América) e terminais de integração (Antônio Bezerra e Siqueira)⁸ localizados em áreas periféricas, com médios, baixos ou muito baixos índices de desenvolvimento humano⁹, afastadas da região onde desembarca a maioria de seus passageiros nesse dia e horário. Nas localidades nas quais residem é raro, ou inexistente, a disponibilidade de espaços de lazer e sociabilidade gratuitos destinados à juventude, que é o principal público da PI (pê í) nos finais de semana. Muito frequentemente esses atores sociais só têm espaço nos programas policiais, que diariamente estão em suas vizinhanças para midiaticizar toda miséria humana que há nelas: falta de saneamento básico, ausência de infraestrutura, ascensão das facções criminosas, assassinatos, alagamentos, dentre outras mazelas. Para os que ali moram, os ônibus são como tábuas de salvação que lhes permitem escapes momentâneos.

Para além da capacidade de dispersão, que permite aos cidadãos uma fuga de suas realidades cotidianas, os ônibus exercem ainda uma inegável potencialidade de quebrar a homogeneidade dos lugares, ao transportar pessoas de um espaço a outro, principalmente as de baixo poder aquisitivo, de modo a permitir que elas ocupem locais de lazer, consumo e sociabilidade que não foram

⁸ A cidade de Fortaleza possui 7 terminais fechados de integração (Antônio Bezerra, Siqueira, Parangaba, Lagoa, Messejana, Conjunto Ceará e Papicu). Dentro deles os passageiros podem trocar de ônibus quantas vezes forem necessárias, mediante o pagamento de uma única passagem. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/tag/Terminais>>. Acesso em 11 de set. 2020.

⁹ Segundo o Anuário do Ceará 2019-2020, realizado pelo Prefeitura de Fortaleza, que analisa os índices de Desenvolvimento Humano por bairro da cidade, com categorias IDH Educação, Longevidade, Renda e a classificação de cada bairro, as localidades pelas quais transitam os ônibus Antônio Bezerra-Mucuripe (171), Siqueira-Mucuripe (178) e Grande Circular II (152) estão classificadas da seguinte forma: IDH médio (Álvaro Weyne, Padre Andrade, Jacarecanga, Montese, Itaperi, Itaoca, Parangaba e Jardim América), IDH baixo (Antônio Bezerra, Jardim Iracema, Cristo Redentor, Carlito, Moura Brasil e Vila Pery) e IDH muito baixo (Barra do Ceará, Pici e Siqueira). Disponível em: <<https://www.anuariooceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>>. Acesso em 11 de set. 2020.

planejados para elas, como os *shoppings centers* e praias. A modificação do cenário da Praia dos *Crush* é uma prova dessa habilidade. Das segundas às sextas-feiras, o local é quase inutilizado durante o dia e, à noite, seus poucos ocupantes são o retrato da classe média cearense: brancos, com roupas de academia, tênis esportivos, cachorros de raça puxados por coleiras, com eventuais paradinhas para tomar uma água de coco aqui e ali. Nos fins de semana, especialmente aos domingos, dia em que, geralmente, as classes pobres têm folgas de seus subempregos no comércio e nas “casas de família”, é que podemos observar a favela chegando na praia, com suas cores, odores e sons. Ou seja, o trânsito pela cidade, em oposição ao trancafiamento familiar que serve ao capital e suas demarcações pré-determinadas, proporciona misturas urbanas, dissolve cristalizações e promove novos arranjos sociais, ao heterogeneizar os espaços.

Os próprios transportes públicos, por exemplo, são também modificados mediante a presença dos que embarcam neles. Se outrora serviram de amostra para a definição do conceito de não-lugar (Augé, 1994, p. 87), que são espaços constituídos com fins de trânsito, comércio e lazer, onde a circulação ocorre de modo acelerado, sendo buscados apenas como locais de passagem e não como destinos finais, e caracterizados por homogeneidade e massificação, já que a sua “estrutura pretensamente global” acarretaria na perda da individualidade, hoje nem mesmo a “relação contratual” que tem com seus usuários e o tratamento indiferenciado que dirige sempre a um homem mediano é capaz de lhe conferir tal concepção com exclusividade. Isso porque os atores sociais presentes não são passivos ao que ocorre ao seu entorno e, ao reagirem aos estímulos vivenciados nessas viagens, alteram significativamente as relações socioespaciais estabelecidas ali, fazendo com que naqueles veículos, mesmo que não compreendam sozinhos as vicissitudes e contradições da vida, possuam aspectos que a representam, caracterizando-se também como lugares, que são quaisquer ordens nas quais se distribuem elementos em relação de coexistência e estabilidade, e que através dos relatos dos indivíduos os espaços são temporalizados, circunstanciados e situados

(Certeau, 2012, p. 184). Lugares esses que “se completam pela fala, pela troca alusiva de algumas senhas, na convivência e na intimidade cúmplice dos locutores” (Augé, 1994, p. 73), ou que apresentam, de forma sucinta, identidade, relação e história.

Por estarem inseridos em diferentes contextos socioeconômicos e culturais, é de se esperar que haja alguns truncamentos na comunicação entre os atores sociais que dividem os espaços dos transportes coletivos, quanto aos direitos, deveres e limites individuais de ocupação. Isso porque esses meios adquirem aspectos da expressividade da população no cotidiano das grandes cidades (Belchior, 2010, p. 32) que, por sua vez, também enfrenta conflitos em sua comunicação urbana marcada por intensas relações de poder sobre quem tem “voz” ou está reduzido à condição da passividade do espectador (Canevacci, 2004, p. 16). São as divergências, no entanto, segundo o autor, que constituem um instrumento extraordinário de informação que, seguindo um método organizado de observação, pode ajudar na descrição e compreensão da metrópole, no que concorda Belchior ao afirmar que “a abertura para novas perspectivas de comunicação e outras dinâmicas entre os sujeitos nestes espaços representam brechas que dão cabo a um desabrochar de novas ordens no espaço urbano” (Belchior, 2010, p. 33). Muniz Sodré vai, ainda, apresentar a comunicação como “imperativo estrutural de tornar comum as diferenças ou de unir os opostos” (Sodré, 2014, p. 202), condição intrínseca à possibilidade de existência da sociabilidade e, portanto, da formação das cidades como as que temos hoje. Os ônibus funcionam, então, nesse contexto, como pequenas amostras de uma conjuntura macro da qual somos agentes, mas também, e geralmente, pacientes.

É claro que reconhecemos as limitações da capacidade dos transportes coletivos em modificar as relações sociais e das pessoas com os ambientes, afinal ele é uma ferramenta à disposição, mas a forma de sua utilização é completamente dependente das finalidades para os quais ele é utilizado e, ainda que os diálogos concretizem a abertura da existência em todas as suas dimensões e constitua

ecologicamente o homem em seu espaço de habitação, não são suficientemente fortes para mudar a estrutura constitutiva das cidades do mundo globalizado. Além disso, o capital tem outras formas de coibir a chegada e/ou permanência dos sujeitos que considera inadequados para um espaço ou outro. Não à toa, os relatos e notícias de repressão policial contra os jovens que frequentam à Praia dos *Crush* são corriqueiros¹⁰ e fortemente apoiados pelos indivíduos que, por acreditarem ser usuários dignos daquele local, sentem que ele está sendo invadido por grupos que não deveriam ali estar. A resignação desse público em retornar ali todos os domingos, enfrentando conduções e a praia lotadas, nos revela três coisas muito importantes: a primeira é que eles têm uma mínima consciência sobre a força limitadora do Estado que, à serviço dos interesses econômicos, lhes permite a permanência naquele local enquanto for conveniente, porque basta um desvio do comportamento esperado para que eles sejam enxotados sob tiros e *sprays* de pimenta. A segunda é que a PI (pê í) acaba por funcionar como instrumento de contenção dos moradores da periferia, porque assegura minimamente que aquele é o seu lugar, evitando com que se aventurem em direção às partes mais nobres de Fortaleza. A terceira, e a mais saliente, é que demonstra a ausência de espaços de lazer nas partes mais distantes dos centros de poder, já que esses indivíduos se deslocam de tão longe por algumas horas de diversão.

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

Utilizada hoje como espaço de descanso, sociabilidade e, também, de disputas entre as classes abastadas e os marginalizados da capital, a orla marítima de Fortaleza foi, por bastante tempo, esquecida nos planos urbanísticos da cidade

¹⁰ Em agosto desse ano, devido à pandemia de covid-19 e à recomendação de que sejam evitadas aglomerações, a Polícia Militar foi acionada para dispersar os jovens frequentadores da Praia dos *Crush*. No entanto, como é corriqueiro, a PM utilizou de força ostensiva, como balas de borracha e gás de pimenta, para a ação, muito diferente do que ocorre em outras praias da cidade, ditas nobres, onde esse tipo de comportamento da corporação não é uma realidade. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/08/09/tumulto-provoca-correria-na-orla-da-praia-de-iracema-em-fortaleza.ghtml>>. Acesso em 27 de set. 2020.

em se tratando de opção de lazer. O plano de desenvolvimento urbanístico criado pelo engenheiro da Província do Ceará, no final do século XIX, que receberia o nome de Plano Herbster em homenagem ao profissional, desconsiderava a cidade como sendo marítima e planejava o uso do mar apenas com fins portuários e de trabalho. Somente em 1962, com a construção da Avenida Beira-Mar, seguindo recomendações do Plano Diretor do urbanista Hélio Modesto, que a cidade finalmente se voltaria para o seu litoral (Linhares, 2013, p. 103). A demora de reconhecimento desse espaço para fins recreativos deve-se, em partes, ao fato de que os primeiros usos dos espaços à beira-mar ocorrerem pelos menos favorecidos, como os escravos e libertos pobres que utilizavam as águas marinhas para pescar e se banhar. O crescimento era voltado para sertão e serras, e as zonas das praias eram o destino do escoamento de esgotos e moradia e trabalho das classes pobres, predominantemente pescadores (Soares, 2020, p. 53). Apenas com o início da cultura dos banhos de mar terapêuticos, advinda da Europa, é que esses espaços começaram a ser utilizados e disputados pela elite alencarina.

O direito ao lazer e a espaços públicos com este fim estão previstos na Constituição Federal¹¹ como obrigação do Estado para com os seus cidadãos. Entretanto, nas periferias de Fortaleza, o poder público – e também o privado – permanece ausente e o que resta a essas comunidades é a busca por alternativas de diversão e sociabilidade. Ou seja, o lazer não pressupõe apenas uma necessidade individual, mas é objeto de coletividade, do estar em grupo (Soares, 2020, p. 56). Nesse sentido, é compreensível a migração dessas centenas de jovens, que partem de suas vizinhanças em busca de assegurarem esse direito e de se integrarem, minimamente, com a metrópole na qual residem. A praia, um espaço aberto, gratuito, destinado a todos os públicos, é a representação máxima de sua

¹¹ O direito ao lazer é assegurado pela Constituição Federal do Brasil, no artigo 6º, que diz: “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (grifo meu). Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp>. Acesso em 12 de set. 2020.

garantia de lazer, já que favorece as trocas simbólicas entre os indivíduos e deles com o local, oferta eventos culturais e esportivos de graça e ainda está disponível, 24 horas por dia, 7 dias por semana para lhes receber, em oposição aos locais de consumo dirigido, como *shoppings*, casas de *shows*, estádios de futebol, clubes, dentro outros, que impõem a barreira do poder aquisitivo como catracas que barram suas entradas e eliminam qualquer possibilidade de permanência neles.

Paradoxalmente ao desejo de habitar e integrar os espaços urbanos, comum a todas as classes sociais, nota-se o desejo constante de estar em contato com a natureza. Não à toa as grandes metrópoles são erguidas às margens de águas, montanhas e florestas, ainda que isso signifique degradação completa de suas áreas e expulsão dos moradores antigos, para que adquiram características de modernidade. Assim, ao fazer da cidade um reduto concentracionista de mazelas socioambientais, barulho e fadiga, busca-se na natureza, ou naquilo que dela sobrevive, uma possibilidade de fuga, tornando-a o gueto dos lazeres, o lugar separado do gozo, a aposentadoria da criatividade e local reservado ao descanso (Lefebvre, 2008, p. 107) Entretanto, seguindo a lógica capitalista de organização espacial, a natureza entra para o valor de troca e mercadoria, passa a ser comprada e vendida por aqueles que dispõem de condições financeiras para tal (Lefebvre, 1999, p. 140). Dessa forma, mesmo o lazer primariamente gratuito, acessível e igualitário, como o possibilitado pelas praias públicas, torna-se palco de disputas de classes e ferramentas demarcadoras da desigualdade social que assola Fortaleza, tal como ocorre na Praia dos *Crush*, que de segunda à sábado conta com policiamento preventivo, que percorre a orla em defesa dos frequentadores, mas aos domingos transforma-se em força ofensiva, que utiliza de força e truculência para revistar as roupas e pertences dos jovens periféricos, bem como para expulsá-los quando tornam-se incômodos.

É assim, portanto, que as duas forças antagônicas e promotoras da cidade se chocam à serviço dos grupos aos quais representam: a urbanidade, atendendo aos interesses das elites econômicas, já não se limita mais à produção dos conteúdos e

objetos dos lugares, pois agora tem a capacidade de produzir os próprios espaços sociais, de modo a permitir com que sejam vendidos e comprados, ocultando sob uma aparência positiva, humanista e tecnológica, a sua estratégia de reorganização da cidade subordinada aos núcleos de informação e decisão, retirando do usuário a sua posição de habitante ou participante dali, para torna-lo um comprador, realizando a mais-valia (idem). Em contrapartida, há o movimento das periferias ou “zonas de miséria” em direção a esses espaços sociais, e por não integrarem os grupos que são o público-alvo, não partilharem de códigos comuns, não se portarem conforme uma cartilha pré-estabelecida de gestos e comportamentos, não participarem dos mesmos ciclos e, principalmente por não terem o mesmo nível de poder, suas chegadas e permanências ali funcionam como um movimento político, pois criam situações radicalmente novas e lutam pelo direito à cidade (Agier, 2015, p. 491), que não se trata do simples direito de visita, mas de uma vivência urbana, contínua, transformada e renovada (Lefebvre, 2008, p. 108). Assim, o seu ir-e-vir, mais do que apenas confrontar, é realizador da cidade (Caiafa, 2002, p. 25; Agier, 2015, p. 491) e sua ausência é prejudicial para a heterogeneidade do espaço urbanos, pois quando este é privatizado, “seja nos guetos dos ricos e de outros auto-segregantes ou naqueles produzidos pela desigualdade social e pela pobreza, a primeira baixa é a interpelação criadora da diferença” (Caiafa, 2005, p. 135).

Somente grupos, classes ou frações de classes sociais são capazes de promover atos revolucionários capazes de solucionar problemas urbanos ocasionados pelas estratégias e ideologias capitalistas dominantes na sociedade atual. Os jovens ocupantes da Praia dos *Crush*, conscientes ou não dessa capacidade, colocam em questão as estruturas sociais, relacionais e cotidianas que se impõem de modo coator ou institucional. Essa força reativa depende da participação das classes operárias, pois elas são as únicas que podem pôr um fim à segregação dirigida essencialmente contra elas e contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pelos centros de decisão (Lefebvre, 2008,

p. 104). Claro que esse grupo não tem forças, ou habilidade, para formar sozinho a sociedade urbana, mas isso é inconcebível sem ela. É preciso reconhecer, ainda, que o urbano, tal como se encontra no momento, conta com o apoio de poderes ostensivos para se manter e esse lado repressivo, “que provém do que nele se esconde, assim como da vontade de manter os dramas velados, as violências latentes, a morte e a cotidianidade” (Lefebvre, 1999, p. 111), se incorpora nas concepções do espaço e retroalimenta essa transgressão do direito à cidade dos seres, individuais ou em suas coletividades, indesejados. E assim seguem-se os dias em Fortaleza, nessa eterna e desigual quebra de braços pela garantia de vivenciá-la em sua completude.

Considerações finais

Diante dessa discussão, podemos evidenciar que a cidade de Fortaleza, desde sua concepção, até os dias de hoje, é marcada por históricos de desigualdade social. Isso se apresenta a nós, dentre outros fatores, pelas díspares condições de moradia oferecidas aos seus cidadãos, que na curta distância entre seus bairros apresenta cenários que vão do luxo e requinte a condições de pobreza e extrema miséria. O litoral que margeia parte de seu território e atrai visitantes do mundo inteiro, também funciona como demarcador da segregação vivenciada pelos fortalezenses e isso vem desde os primeiros momentos de sua ocupação, quando à região leste foram destinados os campos de concentração que aglomeravam os sertanejos que fugiam da seca e viam “na cidade grande” a chance de sobrevivência, enquanto o lado oeste viu os pescadores que moravam em sua orla marítima serem expulsos pela elite econômica e seus bangalôs, clubes, carros de última geração e arranha-céus. Na primeira parte da metrópole surgiram os bairros periféricos que, ainda atualmente, lidam com falta de saneamento básico, insegurança, violência, condições precárias de moradia etc., enquanto o outro lado desfruta do melhor que o contato com a natureza pode oferecer.

Entretanto, numa atitude de enfrentamento à uma realidade de dificuldades e carências, causadas pela omissão dos poderes públicos e privados, que em vez de acolher seus pedidos de socorro, preferem camuflar suas existências para não comprometer as fotos dos cartões-postais, os moradores das periferias, principalmente os jovens, reúnem-se em grupos e todos os domingos ocupam a orla da Praia de Iracema, no trecho que hoje é conhecido como Praia dos *Crush*. Como maioria deles não possui veículos particulares, eles se aglomeram em ônibus de linhas urbanas nos quais os itinerários cruzam à região litorânea oeste de Fortaleza. De forma, talvez, inconsciente, esse novo público altera o cenário, ainda que num curto período de tempo, previsto pelas estratégias urbanísticas que pré-determinaram, há bastante tempo, que aquela região é o local de moradia, descanso e lazer de grupos abastados financeiramente. Nessa luta silenciosa, porém não pacífica, já que existem forças de resistência que tentam coibir suas chegadas e permanências ali, os transportes coletivos surgem como ferramentas de heterogeneização dos espaços de cidade, pois proporcionam a fuga das duras realidades cotidianas e permitem que os cidadãos se movimentem pela urbe, realizando-a.

Por fim, a movimentação e ocupação dos espaços públicos da cidade servem para que possamos refletir sobre o direito de utilizá-la efetivamente, não mais como local de passagem, mas de habitação, recreação e continuidade. Além disso, tendo em vista que a natureza se tornou o gueto dos lazeres e a possibilidade de fuga e descanso, ela acabou por adentrar na categoria de mercadoria, sendo vendida e comprada por aqueles que possam pagar por ela. Ora, seguindo essa lógica capitalista de planejamento urbano, a Praia de Iracema (ou dos *Crush*, como prefiram) deveria continuar com seu público homogêneo habitual (classe média, branca, residente dos condomínios adjacentes, com roupas, calçados, carros e animais caríssimos) e não com os visitantes dominicais que fogem completamente desse padrão financeiro, estético e comportamental, mas é a sua chegada a única força capaz de impor o fim da segregação dirigida a eles e de contribuir para um

pensamento renovado que vise a reconstrução da centralidade destruída pelos centros de decisão, ainda que precisem enfrentar toda sorte de violências e repressões ao longo de suas jornadas, o que não é nenhuma novidade para os moradores das periferias.

Referências bibliográficas

AGIER, Michel. *Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro*. Mana, 21(3), 483-498, 2015.

ANUÁRIO DO CEARÁ 2019-2020. *Índice dos bairros de Fortaleza*. Disponível em: <<https://www.anuariodoceara.com.br/indice-bairros-fortaleza/>>. Acesso em 11 de set. 2020.

AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL; UNESP, 2010.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papyrus, 1994.

BELCHIOR, Marcela. *Sacolejar no ônibus: deslizos da comunicação na performance em trânsito*. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica (PEPGCOS), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). São Paulo, p. 117. 2010.

BELMINO, Sílvia Helena. *Sinta na pele essa magia. A propaganda turística do Ceará (1987 – 1994)*. Fortaleza: Imprensa Universitária, 2018.

CAIAFA, Janice. *Comunicação e expressão nas viagens de ônibus*. Contemporânea, v. 3, n. 1, p. 123-137, jan/jul. 2005.

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

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

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

DIÁRIO DO NORDESTE. *Iate Clube de Fortaleza é reconhecido como Patrimônio Turístico da Capital*. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/iate-clube-de-fortaleza-e-reconhecido-como-patrimonio-turistico-da-capital-1.1877793>>. Acesso em 03 de set. 2020.

DIÁRIO DO NORDESTE. *Ceará destina R\$ 439,2 milhões para obras de saneamento básico*. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/metro/ceara-destina-r-4392-milhoes-para-obras-de-saneamento-basico-1.2992239>>. Acesso em: 27 de set. 2020.

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

G1. *Ação da polícia para coibir aglomeração de pessoas provoca tumulto e correria na Praia de Iracema, em Fortaleza*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/08/09/tumulto-provoca-correria-na-orla-da-praia-de-iracema-em-fortaleza.ghtml>>. Acesso em: 27 de set. 2020.

JUSBRASIL. *Página 1 do Diário Oficial do Estado do Ceará (DOECE) de 19 de abril de 2020*. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/293878564/doesce-19-04-2020-pg-1>>. Acesso em: 30 de mai. 2021.

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

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

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

NASCIMENTO, Thatiany. *Campo de concentração onde 'flagelados da seca' eram aprisionados é tombado no Ceará*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/07/20/campo-de-concentracao-onde-flagelados-da-seca-eram-aprisionados-e-tombado-no-ceara.ghtml>>. Acesso em 03 de set. 2020.

PONTES, Albertina Mirtes de Freitas. *A cidade dos clubes. Modernidade e "glamour" na Fortaleza de 1950-1970*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Curso de Mestrado Acadêmico em História, Fortaleza, 249f, 2003.

PREFEITURA DE FORTALEZA. *Terminais*. Disponível em: <<https://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/tag/Terminais>>. Acesso em 11 de set. 2020.

SENADO FEDERAL. *Art. 6º*. Disponível em: <https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_15.12.2016/art_6_.asp>. Acesso em 12 de set. 2020.

SOARES, Clara da Silva. *A invenção da Praia dos Crush: representações sobre sociabilidades juvenis numa praia em Fortaleza/CE*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 150f, 2020.

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