



Pau de Arara e o vai e vêm das romarias: um estudo etnográfico do transporte no município de Canindé – Ceará

*Pau de arara comes and goes pilgrimages ethnographic: a study of
transport in the municipality of Canindé*

Ivo Luís Oliveira Silva¹
Glecy Anne Castro Pereira²
Gláudia Mota Portela Mapurunga³

1 Mestre em Avaliação de Políticas Públicas pela Universidade Federal do Ceará – UFC. Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará – IFCE e Centro Universitário Estácio FIC. E-mail: ivoluissos@gmail.com

2 Acadêmica do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará – IFCE, Campus Canindé. E-mail: glecy_2008@hotmail.com

3 Mestra em Gestão de Negócios Turísticos pela Universidade Estadual do Ceará. Docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará – IFCE e Centro Universitário Estácio FIC. E-mail: glaudiamapurunga@gmail.com

Resumo

Espera-se que este ensaio contribua para o desenvolvimento de estudos acerca do transporte informal de passageiros, com a alcunha de Pau de Arara ou carro de horário, bastante empregado no Norte e Nordeste brasileiro. Este ensaio analisa esta prática no município de Canindé, localizado no nordeste brasileiro. São conhecidas as limitações que o sertão cearense sofre com suas distâncias, declives, estradas vicinais mal conservadas e ausência de infraestrutura de acesso. Na opção que resta está um transporte que ao mesmo tempo é excludente e inclusivo, por levar tudo e a todos, a qualquer lugar. O Pau de arara é adaptado para transportar passageiros entre a zona rural e a zona urbana, em romarias e para transporte de cargas sem as mínimas condições de segurança. Para a investigação utilizou-se métodos como pesquisa bibliográfica, documental, diário de campo, entrevistas, questionários, etnografia e a observação participante sobre medidas dos sistemas de transportes públicos nacional.

Palavras-chave: Transporte alternativo. Transporte de passageiros. Sertão nordestino. Pau de arara. Insegurança nos transportes.

Abstract

It is hoped that this paper contribute to the development of studies on the informal passenger transportation system, nicknamed “Pau de Arara” or “Carro de Horário”, quite used in North and Northeast of Brazil. This essay examines this practice in the city of Caninde, located in the Brazilian Northeast. The limitations that Ceará backwoods suffers with their distances, slopes, poorly maintained back roads and lack of access in infrastructure are well known. The only option left is a transportation that is both exclusive and inclusive by taking everything and everyone, anywhere. The Pau de Arara is adapted to carry passengers between rural and urban area, to festivals and also to transport loads without minimum security conditions. For the investigation, it was used methods such as literature, documentary investigation, field diary, interviews, questionnaires, ethnography and participant observation on measures of national public transport systems.

Keywords: Alternative Transportation. Passenger transportation. The Brazilian Northeast Backwoods. Pau de Arara. Insecurity in transportation.

1 Introdução

O debate sobre o uso de Pau de arara é um tema relevante promovido pelas diversas ciências na contemporaneidade. No bojo dessas discussões, a temática tem sido abordada com uma visão econômica, social e cultural, na tentativa de entender a relação entre o homem e o espaço. Fazer uma leitura espacial do transporte e a relevância na reprodução social dos vários atores envolvidos nesse processo.

Estudar essa estratégia significa descortinar o sentido dessa produção para a vida

dos homens e mulheres que dependem dessa locomoção, identificando as relações com o espaço e seus desdobramentos com o surgimento de outras atividades. É senão a capacidade de “interpretar o valor social a elas agregadas”. (ALMEIDA, 2005, p.323).

Como pano de fundo, está o turismo religioso alicerçado na fé, na ideologia e crenças incidindo de forma individual ou coletiva, organizado em forma de romarias, peregrinações, pagamentos de promessas, organizações de grupos que professam uma só crença. Distribuídos pelo mundo em locais histórico-sagrados, destacados pela devoção oficial ou não de religião e sendo importantes para a fé das pessoas e, conseqüentemente, para o turismo.

Canindé é um dos 184 municípios do Estado do Ceará. Localizado na porção Centro-Norte do Estado, distante 114 km, em linha reta, da Capital. O município se ergueu em um espaço predominantemente do bioma Caatinga. Ocupa uma área territorial de 3.218,42 km² com população de 74.486 habitantes. (IBGE/CENSO, 2013a).

A cidade de Canindé⁴ é conhecida por abrigar a 2ª maior peregrinação no mundo realizada em devoção a São Francisco de Assis, aqui chamado, ainda, de São Francisco das Chagas (de Canindé). O município só perde em romaria franciscana para cidade de Assis na Itália, local atribuído ao nascimento do santo. A visita gera divisas, não só para Canindé, como para os demais municípios do Ceará e até outros Estados do país. (SILVA, 2007).

O Turismo Religioso se sobressai na economia, pois, os peregrinos são consumidores de bens e serviços num movimento de fluxo praticamente ininterrupto. Assim, as peregrinações se tornam uma fonte geradora de renda, embora o caráter comercial não supra o elemento religioso, uma vez que a participação na peregrinação decorre de uma atitude de fé, atividades análogas às manifestações religiosas auferem nova dimensão, como forma de atrair mais visitantes.

A pesquisa busca à luz da etnografia, com concepções a respeito da espacialidade enquanto lugares e territórios de convergência e atração de pessoas. O exercício da pesquisa se propõe a transversalmente mergulhar em outras visões a respeito do Pau de arara, pontilhando-as nos espaços local e regional. Perceber, por meio dos conceitos fundamentais da geografia, o significado do espaço geográfico observado, como sendo o lugar onde os seres vivos, inclusive os humanos, buscam instituir laços afetivos relacionados ao respeito ou mesmo ao temor, levando a compreensão de mobilidade populacional na produção do espaço.

O objetivo do trabalho é desenvolver uma pesquisa original sobre o transporte in-

4 A origem do topônimo Canindé, segundo dados coletados junto à Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo do Município no ano de 2012, tem relação com o rio homônimo que corta a cidade, onde havia em grande abundância araras negras que habitavam as matas ciliares, essas eram da espécie denominada Canindé.

formal utilizado nos sertões do Estado do Ceará, mais precisamente no município de Canindé, na perspectiva de: a) discorrer sobre as variáveis acerca do tema e sua fundamentação teórica; b) verificar como é feita a fiscalização do serviço na cidade de Canindé; c) caracterizar os usuários e os condutores dos paus de arara através do levantamento e análise do perfil socioeconômico de ambas as partes; d) discorrer e levantar questionamentos acerca da real necessidade do uso do modal e apontar alternativas que venham a resolver o problema da insegurança no uso deste tipo de transporte.

Recorre-se a métodos e técnicas de pesquisa bibliográfica, aplicação de entrevistas informais e estruturadas, questionários, uso do diário de campo, observação simples e participante tudo isso a fim de construir uma imagem mais aproximada da realidade.

Nas primeiras aproximações com o objeto de estudo foram catalogadas impressões como a) condições das estradas que por sua precariedade inviabilizam outro tipo de condução e fazem com que muitas comunidades da zona rural tenham no pau-de-arara o único meio de transporte; b) inexistência de regras específicas para o serviço diante da ocupação espacial; c) a presença de caminhões trasladando com superlotação; d) multifuncionalismo com transporte de pessoas, cargas, animais vivos na mesma viagem; e) desconforto, ausência do mínimo de itens de segurança; e) o agravamento da situação de insegurança na quadra chuvosa e o acesso ainda mais restrito aos distritos na estação chuvosa; f) organização da informalidade, com a atuação dos “donos de linha” e a fixação de placas de trânsito com a identificação das rotas.

2. PERCURSO METODOLÓGICO

Em seus ensaios Deus (2002, p.34) discorre que aproximação direta com o elemento de estudo “ultrapassar o fenômeno e atingir a essência do objeto da reflexão no processo do conhecimento”. O desafio, aqui, é ultrapassar as externalidades, pensar em ir além do que se vê daquilo que aparentemente está estável a nossa frente. Para a construção teórica recorre-se a pesquisa bibliográfica, através da leitura, reflexão e interpretação de dados. Nesta procura, nada deve ser ignorado. O tema inquietante se releva pela carência de obras que abordem o assunto.

O ato de observar é um dos meios mais freqüentemente empregados pelo ser humano para conhecer e compreender as pessoas, as coisas, os acontecimentos e as situações. A observação participante é uma das ferramentas utilizadas na pesquisa porque, por meio dela, podemos abordar a perspectiva qualitativa. A técnica consiste na inserção do pesquisador no interior do grupo observado, tornando-se parte dele, interagindo com os sujeitos, buscando partilhar o seu cotidiano para sentir o que significa estar naquele lugar. Aproximar-se dos sujeitos no seu contexto cultural.

Os resultados expostos nesse trabalho são frutos da construção do seu cotidiano e para isso se faz o uso da etnografia. Rocha *et al* (2005, p.3) nos esclarece quanto a técnica adotada:

A etnografia possui características básicas, tais como: ênfase na exploração da natureza de um fenômeno social particular; entrevistas em profundidade; observação participante; análise de discursos de informantes; investigação em detalhe; perspectiva microscópica; e interpretação de significados e práticas sociais, que assumem a forma de descrições verbais. Ademais, pode-se destacar como traço mais marcante do estudo etnográfico a investigação por dentro da realidade de um grupo, sendo o conhecimento científico gerado a partir do ponto de vista do outro.

A escolha pela técnica de pesquisa descritiva⁵, dar-se pelo fato da capacidade que esse instrumento detém de não manipular os fatos, apenas observar, gravar, ponderar e correlacionar de forma crítica e analítica as características do fenômeno analisado. Lembrar-se do escasso quantitativo de escritores que abordam sobre a temática em questão.

Aplicação de entrevista semiestruturada através de um roteiro previamente elaborado. Uma entrevista empregada junto aos condutores dos veículos e outra com as autoridades de trânsito constituídas no âmbito municipal (DEMUTRAN) e federal (PRF). Efetivados 80 questionários, no ano 2013, por meio de uma amostragem não probabilística, intencional (apenas os usuários do modal). Esse modelo de coleta de informações foi direcionado aos usuários de Pau de arara com o objetivo de conhecer o perfil, mensurar a frequência do uso e as impressões dos mesmos sobre o transporte. (CARNEVALLI; MIGUEL, 2001).

As formas de registro utilizadas para arquivar essas informações partiram de gravações em áudio, posteriormente transcritas; fotografias; papel e lápis para o registro das impressões da pesquisadora; questionário online e o mesmo questionário impresso. O modelo de questionário escolhido foi o semiestruturado porque, embora as perguntas fossem fixas, havia a liberdade do entrevistador em alterar a ordem. (MARCONI E LAKATOS, 2001).

3. SIGNIFICAÇÕES DO “PAU DE ARARA”

Pau de arara é a alcunha dada ao meio de transporte irregular utilizado no Nordeste do Brasil. Incide, essencialmente, na adaptação de caminhões e caminhonetes para o transporte de pessoas, estabelecendo-se como um substituto improvi-

⁵ Na pesquisa descritiva realiza-se o estudo, a análise, o registro e a interpretação dos fatos do mundo físico sem a interferência do pesquisador. Nesse tipo de pesquisa não pode haver interferência do pesquisador que deverá apenas descobrir a frequência como o fenômeno acontece e como se estrutura.

sado para os ônibus convencionais. Habitual para travessia de mercadorias, cargas, animais vivos e passageiros.

A mobilidade e a acessibilidade são elementos centrais nas análises urbanas. As funções urbanas tem por base três elementos principais: sistema viário (elemento fixo), os percursos (fluxo) e os veículos (meio de transporte público). (MEYER *et all*, 2004).

O espaço geográfico é o resultado das interações entre fixos e fluxos. De todos os elementos que existem em uma cidade aqueles que estão fixados no solo, como os prédios, estradas, pontes e demais construções humanas são denominados como fixos. Aqueles pelos quais passam por movimentos, energia, sinergia, transporte, transição, informação e comunicação são designados de fluxos. Os fixos e fluxos interagem e expressam a realidade geográfica, entendida como espaço. Migramos esse pensamento para as direções de Santos (1997, p.50) que afirma que os “fixados em cada lugar (que) permitem ações que modifiquem o próprio lugar”. Por meio dos fluxos que se dá a compreensão de sua “significação que o Pau de Arara tem como o lugar e com as pessoas, o mesmo tempo em que, também se modificam”. (*ibidem*).

Recorremos o sentido do espaço como a contemplação da “dupla dimensão: de um lado a localização; do outro encerra em sua natureza, um conteúdo social dado pelas relações sociais que se realizam no espaço-tempo determinado, aquele de sua produção no espaço”. (CARLOS, 2001, p. 12).

Durante a construção do referencial teórico acerca do verbete “Pau de arara”, por vezes, associado ao instrumento de tortura utilizado pela ditadura militar no Brasil, por vezes associado a uma vara utilizada na cidade do interior do Brasil, para o transporte de araras, papagaios e outros pássaros. Como encontrado na obra de Caldeira (2000, p. 106):

O pau-de-arara parece ser a forma mais comum de tortura utilizada pela polícia em São Paulo. Também foi a forma mais comum utilizada contra presos políticos durante o regime militar. O preso é suspenso por uma barra pela parte de trás dos joelhos, com as mãos amarradas à frente das pernas.

Laque (2010, p.8) complementa a definição, apresentando o valor do transporte para se produzir sensação de desconforto e agravo no sofrimento:

Pau de arara no dicionário da repressão é uma trave de madeira, que apoiada sobre dois cavaletes, cadeiras ou mesas, comporta uma pessoa pendurada nela. Amarrado pelos pés e pelas mãos, o torturado fica de cabeça pra baixo e as dores começam pelos punhos e calcanhares que, pressionados pelo peso do corpo, sofrem seguidas lesões.

Comparações análogas são feitas entre as do meio improvisado de transportar pessoas com o sofrimento dos retirantes e o pagamento de promessas dos romeiros. O Pau de arara (inicialmente grafado com hífen), em termos gerais, é um meio de transporte não regular, empregado em várias cidades no Nordeste do Brasil. Consiste na prática de adaptar caminhões para o transporte de passageiros, de forma rudimentar, como forma de substituir, improvisadamente, a rota dos ônibus regulares/de linha. Além da prática do transporte de pessoas, há o serviço de cargas e encomendas praticado pelos caminhões.

Um dos raros trechos históricos que relata a presença do Pau de arara é da década de 1950, quando Leite (1955) publica em um artigo na Revista Brasileira de Geografia uma rápida, porém perfeita, definição sobre o transporte:

[...] um sistema de condução que contém, em suas características, perfeitas mazelas sociais: o “pau-de-arara”. Resulta ele de uma carroçaria de caminhão abrigada do sol por uma coberta de lona, o encerado. As pessoas viajam sentadas em pranchas colocadas transversalmente, enquanto no sentido longitudinal, nos lados e no centro, agarram-se nas madeiras que servem de suporte à improvisada capota. Daí provém o adjetivo da incômoda condução, que lembra um poleiro onde as criaturas humanas desenvolvem prodígios de equilíbrio para manterem-se apoiadas. Por extensão, os seus ocupantes tomam o mesmo nome, passando a nova terminologia (sic) a designar todo àquele que viajou nos terríveis caminhões (LEITE, 1955, p.225).

Outra expressão identificada foi na obra de Câmara Cascudo (1998)⁶ grande pesquisador e historiador da cultura nacional, que também definiu o termo em sua publicação intitulada Dicionário do Folclore Brasileiro:

Pau de Arara ²: Denominação popular dos veículos que transportam os sertanejos nordestinos para os Estados do Sul do País. O improvisado e precário arranjo para acomodar as famílias, a promiscuidade, o desasseio, o rumor incessante das vozes de homens, mulheres e crianças, associou o caminhão à imagem do Pau de arara, gradeado de madeira em que os psitacídeos são levados para os mercados citadinos.

Câmara Cascudo(1998) apresenta a história sobre a origem do termo de forma surpreendente por meio de uma narração sobre os responsáveis pelas correspondências nas longínquas povoações do sertão pernambucano. Trata-se de uma figura antiga, nominada como “estafeta”, que após a entrega, feita a pé, dos diversos tipos de encomendas como cartas, valores para depósito, jornais, dentre outras recomendações, aproveitava o espaço vago de sua bagagem e arrumava uma madeira

⁶ Nota do autor: A versão do ‘Dicionário do Folclore Brasileiro’, obra de Luiz da Câmara Cascudo, que a pesquisadora teve acesso possui a particularidade de não ser paginada, posto que a busca pelas expressões se dê através dos verbetes a serem consultados.

leve, possível de se equilibrar horizontalmente sobre os ombros e nessas tábuas paralelas, acorrentavam araras, papagaios, jandaias e periquitos, pelos pés. Esses animais já tinham a clientela certa os esperando na cidade de Recife, “de longe se ouvia o homem se aproximando em meio da barulheira”. (BRITO, LUIZ FERNANDO apud CÂMARA CASCUDO, 1998).

Na tentativa de construir uma nomenclatura histórica do Pau de arara, identificou-se na pesquisa de campo nomes como jardineiras, camionetas, rural, carro de horário, misto, caminhão, caminhonete. O fato é que a ausência de caminhões e, conseqüentemente, a inexistência de “rodagens” (estradas), fizeram com que as cidades do interior buscassem levar os produtos das fazendas para às feiras semanais dos centros consumidores e a travessia humana de longas distâncias em lombo dos animais ou no carro de bois.

“Criado” com a improvisação de uma lona e tábuas de madeira perfiladas. Barras de madeira e/ou ferro são utilizadas para fixar os encostos, e assim formar os bancos onde são precariamente acomodadas as pessoas que serão transportadas. As viagens têm horários (idas/partidas), trechos, dias, preços e até algumas paradas previamente estabelecidas pelo proprietário do transporte, por isso que os veículos também são conhecidos como “carro de horário”.

O veículo é largamente utilizado entre os distritos e a sede, assim como no transporte de “romeiros” e peregrinos que visitam a cidade de Canindé. A relação do lugar com a presença de Deus. Para Oliveira (2013), a religiosidade contemporânea vivencia a busca massiva pelo encontro do homem contemporâneo com a divindade. O espaço urbano torna-se, então, imbricação do sagrado e do profano. Nessa perspectiva, compreendemos que “turismo religioso não é, necessariamente, um turismo feito por religiosos, místicos, santos”.

Há um contexto geográfico regional, realidade nordestina, um caráter místico de riqueza cultural. Espaços públicos intermediados pelas procissões, liturgias, demonstrações públicas de fé (êxtase coletiva), massiva e contemporânea. A dimensão simbólica da fé se perpetua e atualiza suas características originais. A prática turística é, essencialmente, um exercício de trocas simbólicas e, nesse sentido, envolve também a procura pelo divino em seus múltiplos espaços de manifestação. E vai além: Atribui a esse tipo de visitaçã o a mais profunda significaçã o da atividade turística (OLIVEIRA, 2007).

7 O trecho vai narrando que, logo, a forma de como o homem transportava sua mercadoria o identificava como o homem do pau de arara. O autor conta que ao aparecer em São Paulo, tempos depois, o nordestino, fazendo o trajeto em um “autocaminhão”, em características semelhantes às vividas pelos pássaros, o termo passou a denominar tanto o transporte como o transportado.

Documento de Aparecida recorda que o peregrino vive a experiência de um mistério que o supera. Em demonstração, religiosidade popular expressa os conteúdos da fé do povo simples, em oposição à religião oficial ou institucionalizada. Que é representada, transmitida e dirigida pelo clero. Pode expressar também os aspectos de conteúdos da fé, inclusive, da fé cristã, acentuados e preferidos pelas massas populares.

São incontáveis os registros fonográficos presente na Música Popular Brasileira que apregoam a cultura nordestina. Os enredos dessas canções tratam o cotidiano do nordestino do semi-árido, sua fala, sua coragem e disposição para o trabalho, seu bom humor e o modo como lida com as adversidades. Entre as muitas histórias contadas, existe as de Luiz Gonzaga, formato máximo da tradicional cultura nordestina. Ele cantou os dissabores da seca, da falta de chuva, de comida e de oportunidade. É dele boa parte das composições que retratam o nordestino, o sertanejo e o cearense. Observando a letra de GONZAGA; MORAES (gravada em 2009 por Zé Ramalho) “[...] Quando eu vim do sertão,/seu ‘môço’, do meu Bodocó, A ‘malota’ era um saco/ e o cadeado era um nó. Só trazia a coragem e a cara/ Viajando num pau-de-arara. Eu penei, mas aqui cheguei [...]”.

Nota-se, abertamente, a simplicidade do retirante em seu linguajar matuto, a carência de recursos, a coragem e a necessidade que se supõe ser enorme capaz de motivar uma viagem tão penosa e sofrida conforme o descrito sutilmente na passagem musical repetidas vezes. GUIMARÃES J.; GONZAGA Luiz; et all. (Gravada em 2004 por Raimundo Fagner e Zeca Baleiro) expõe o seguinte trecho:

[...] Tomara que chova logo/Tomara, meu Deus, tomara. Só deixo o meu Cariri/No último pau-de-arara Só deixo o meu Cariri/No último pau-de-arara. Enquanto a minha vaquinha/Tiver o couro e o osso E puder com o chocalho/Pendurado no pescoço Vou ficando por aqui/Que Deus do céu me ajude Quem sai da terra natal/Em outro canto não para [...]

Nele, é possível visualizar o apego que o sertanejo tem por sua terra e o quanto o mesmo protela sua viagem no Pau de arara. Para o trabalhador, sair do seu sítio, por menor que seja, seria o último caso ao findar das esperanças. Portanto, soma-se a todo esse cenário de fragilidade o termo regional ‘penar’ sugerido na canção anterior, o sacrifício de partir, de deixar suas raízes, seus familiares e costumes. Outra canção que pode ser utilizada na tentativa de construir o papel do Pau de arara, aqui, lembrada por LYRA, Carlos; MORAES, Vinícius de. (Gravada em 1978 por Ary Toledo):

Eu um dia cansado que ‘tava’ da fome que eu tinha. Eu não tinha nada, que fome que eu tinha. Que seca danada no meu Ceará. Eu peguei e juntei um restinho de coisa que eu tinha ‘duas calça’ velha, uma violinha. E num pau-de-arara toquei para cá. E de noite ficava na praia de Copacabana. Zanzando na praia de Copacabana. Dan-

quando o xaxado pras moças ‘oiá’. ‘Virge’ Santa, que a fome era tanta que nem voz eu tinha. Meu Deus, quanta moça... Que fome que eu tinha. Mais fome que eu tinha no meu Ceará. Foi aí que eu resolvi ‘comê’ gilete. [...] Mas agora as coisas tão ‘meiorando’, sabe? Tem uma senhora muito bondosa lá no Leblon, que gosta muito de vê eu ‘comê’ caco de ‘vrido’. Isso é que é bondade da boa. Com isso, já juntei assim uns ‘quinhento’ mil réis. Quando ‘tivé’ mais um pouquinho, eu vou ‘simbora’. Volto pro meu Ceará. Vou ‘simbora’ pro meu Ceará Porque lá tenho um nome. Aqui num sou nada, sou só Zé com fome. Sou só pau-de-arara, nem sei mais ‘cantá’. Vou picar minha mula, vou antes de tudo arrebente. Porque ‘to’ achando que o tempo tá quente, Pior do anda num pode ficar.

Esse poema, posteriormente musicado, figura entre os gêneros do drama e humor, apresenta um retirante sem identidade ao chegar à cidade do Rio de Janeiro. Não bastasse o sofrimento da viagem, o Pau de arara, ainda, o estigmatizava pela nova alcunha que adquiriria na sua chegada. Ali, já não existe mais um José ou Francisco e sim um Pau de arara, um “Zé com fome”, um personagem exótico (retratado, com humor, nas passagens em que se submete a comer gilete e cacos de vidro para conseguir alguns trocados).

Observa-se bem que a viagem no transporte incômodo e nada convencional valia na perspectiva da construção de uma “identidade estranha”, “figura avessa”, “Intruso social”⁸, no formato do homem sofredor que é tido como imune a toda sorte de mazelas sociais, riscos à saúde e a sua segurança. Euclides da Cunha (2001, p.207): “o sertanejo é, antes de tudo, um forte” nos apresenta não um estereotipo de força, aparência, entretanto, ao primeiro lance de vista, revela o contrário, mas o ímpeto, as lutas e batalhas desse brasileiro. Nas experiências fonográficas, busca-se compreender o conhecimento da espacialidade, ou seja, de um espaço socialmente produzido, sendo que, para entendê-lo, temos que partir para a observação do seu movimento. (DEUS, 2002).

E, por fim, a tentativa de construir os atores sociais no espaço rural, e, particularmente, no Sertão nordestino que confirmam o uso do transporte como a busca de soluções para as adversidades e problemáticas enfrentadas no dia a dia. Conforme Claval (1995) é pela cultura ou por meio de atributos culturais que as populações fazem sua mediação com o mundo e constroem um modo de vida particular, além de se enraizarem no território. Nesse caminho, a busca por compreender esse fenômeno cultural tornar-se estimulador quando se depara com questões fortes como excluídos, pobres, ares de preconceito, ausência de instâncias públicas. O fato é que há, nos Pau de arara, uma produção de (des)ordem nos espaços rurais.

8 Ambas as expressões foram compreendidas pelo pesquisador

4. AS INFERÊNCIAS DA PESQUISA DE CAMPO

Espera-se que este ensaio contribua para desenvolver estudos no campo da administração pública sobre uma abordagem analítica, crítica e reflexiva. Em entrevista a Secretária de Desenvolvimento da Cidadania, Segurança e Transporte⁹, (SEDECIST - DEMU-TRAN) confirmou que há regras para a circulação de veículos baseado na resolução nº 82, do CONTRAN (1989) que estabelecem normas¹⁰ para a circulação do pau de arara, sendo permitido nas localidades da zona rural ou próximo às divisas do Estado para transportar pessoas entre municípios cearenses e também para eventos como as romarias que sucedem no Estado do Ceará, por exemplo, nas cidades de Juazeiro do Norte e Canindé.

Os romeiros partem da crença que divindade exerce sobre o lugar dos fatos tidos como milagrosos. Com essa motivação de fé e buscas espirituais, os devotos vão para esses locais, enfrentam as distâncias extremas em viagens individuais ou em grupos, criando e re-criando a esperança e a fé. E nessa manifestação, encontramos milhares de romeiros que teoricamente nunca irão a Roma.

No município de Canindé, há concessão para o uso de paus de arara como transporte de passageiros, em parceria com a Associação dos Proprietários de Carros de Horário (APCH). Em 2013, foram catalogados 106 permissionários, todos estão com a documentação em atraso, alguns a mais de 10 anos. O valor reajustado da inadimplência em valores corrigidos ultrapassa R\$ 700.00,00 aos cofres públicos. Valores contabilizados desde o início das concessões em 2001¹¹.

Em relação aos principais problemas encarados pelo setor, estão à insegurança ao passageiro, à dificuldade de fiscalização, ocupação irregular do espaço público, inadimplência dos permissionários, as condições das Rodovias Federais/estaduais.

A pesquisa de campo analisou o projeto nominado “Adequamento no estacionamento dos paus de arara no Centro de Canindé”. Inicialmente concebido para ser aplicado ao estacionamento da Praça Cruz Saldanha, o projeto consiste, tão-somente, na substituição das placas metálicas de identificação dos destinos de origem dos transportes. As placas dão o direito ao permissionário estacionar no local pré-determinado durante o período informado na sinalização. O descumprimento a im-

9 Carlos Alberto Moreira Martins – Entrevista oral, Canindé, 28.01.13 – Arquivo Pessoal.

10 A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ) possui um Projeto de Lei 2.561/07 que coíbe o uso de veículos de transporte de carga ou misto, conhecido como pau-de-arara para operarem como transporte escolar com a alegativa de que o transporte escolar em veículos inapropriados põe em risco a saúde e a vida de crianças.

11 Uma operação vem sendo realizada pela Prefeitura Municipal de Canindé na tentativa de regularizar os pagamentos em atraso. Nela, a atual administração oferece desconto de 20% aos permissionários que se regulararem. Espera-se com essa resolução arrecadar ao menos R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais). Ou seja, pretende-se que todos os proprietários dos veículos aceitem o acordo com a gestão e atualizem seus cadastros. A licença está pautada na Lei Municipal nº 1.721/01 que trata sobre os tipos de concessões.

plantação permitir a guarda municipal de trânsito aplicar as multas aos veículos em descumprimento a legislação municipal. O que debate não é a legalidade da sinalização¹², nem tampouco a aplicação da multa. A questão que faz jus é quanto ao efeito das políticas públicas municipais de trânsito e o cumprimento da função social.

A seccional do Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Ceará - DETRAN-CE, localizada no município, tem atribuição apenas administrativa e não tem poder deliberativo ou consultivo, enquanto que a Polícia Rodoviária Federal e Estadual agem em conformidade com as legislações do Código de Trânsito Brasileiro CTB, Conselho Nacional de Trânsito e Normatizações do DETRAN. Segundo a 2ª delegacia da PRF13, o principal problema enfrentado pelo transporte é a segurança. Os veículos não fornecem proteção contra colisão, proteções laterais ou cintos de segurança. A própria altura e balanço dos carros são incompatíveis para transporte de passageiros. Outro fator que preocupa às autoridades é a superlotação, uma vez que contam com a inexistência de fiscalização para trafegar.

Os agentes públicos lembram as questões da cinemática¹⁴ do trauma que são totalmente desconsideradas nessas ocasiões. A falta de enconsto nos assentos podem ocasionar acidentes como a quebra da coluna cervical. O risco aumenta com o transporte concomitante de passageiros, cargas e animais vivos. Para atender as recomendações da Organização Mundial da Saúde¹⁵ (OMS), na ação conhecida como a Década de Ações de Segurança no Trânsito (2011 - 2020), preceituando um período de 10 anos para que sejam reduzidos os acidentes de trânsito a um patamar “aceitável”, sendo que, atualmente, o trânsito brasileiro mata mais que várias guerras ao redor do mundo.

Na aproximação com os condutores dos veículos¹⁶ observou-se a questão da baixa escolaridade, sendo preciso o uso do pré-teste para a reaplicação das questões, de maneira a não tolher o sentimento nem limitar as possibilidades de expressão do entrevistado. O aspecto religioso é preponderante, no que diz respeito ao que motivam diversas pessoas a saírem do seu âmbito convencional para realizar uma viagem. Sem esse aspecto, seria muito difícil compreender o encaminhamento sig-

12 O projeto já se encontra em fase de execução. As placas oficiais já foram licitadas. Para a afixação dessa sinalização vertical, o órgão aguardará a reforma de todo “o piso” do Centro. Obra essa representada por um novo revestimento asfáltico, parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal. Há a previsão de ser estendida a ação para o estacionamento de paus de arara próximo aos Correios, na Rua Romeu Martins, bem como o que fica próximo ao Mercado Novo, na Euclides Barroso (Rua da Palha).

13 Inspetor Aloísio Lira – Entrevista oral, Canindé, 26.02.13 – Arquivo Pessoal.

14 Cinemática é ramo da física que estuda os movimentos sem a preocupação com as suas causas.

15 A Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/RES/64/255, publicada no dia 02 de março de 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”.

16 Antônio Barbosa – Entrevista de história oral, Canindé, 24.01.13 – Arquivo Pessoal.

nificativo de turistas a locais como a Cidade de Canindé. É notório a impregnação da religiosidade e o entrelaç com a cultura dos sertanejos que realizam esse ofício, quando é indagado se os motoristas sentiam-se seguros no transporte dos passageiros e o mesmo diz que sim, pois as viagens são resguardados com a „proteção Divina e de São Francisco“.

Recorre-se para a construção do trabalho, a etnografia¹⁷ para retratar a experiência com o Pau de arara. A vivência do campo auxilia a construir o modo como os usuários são transportados em um Pau de arara, de maneira tal, que podemos transcrever com maior riqueza de detalhes sobre o fenômeno abordado. A primeira sensação é desconforto. No ponto de partida, tomou-se assento e logo nos primeiros movimentos do veículo, e experimentam-se os solavancos bruscos e o desconforto dos bancos. A experiência se torna, ainda, mais intensa quando os usuários trazem consigo algum tipo de bagagem de mão; o manuseio com a carga torna o apoio, ainda, mais difícil. As bagagens maiores são dispostas de modo improvisado sob os pés (diminuindo, ainda, mais o espaço para o passageiro), nas laterais da caminhonete ou por cima das nossas cabeças, na carroceria. Em certa parte do percurso, o desconforto dá lugar ao medo. As imperfeições do terreno deixam a viagem demorada e perigosa. A impressão é que a qualquer momento a caminhonete irá tombar na estrada.

Os nossos olhos presenciaram, durante o trajeto, um solo acostumado a sofrer com as irregularidades das chuvas, um cenário de pobreza e abandono social. Em relação à infraestrutura, trecho da Rodovia BR 020, os companheiros de viagem que freqüentemente fazem o trajeto, revelam em depoimentos a atual situação “ tudo está uma beleza”. Nas distintas paradas, foi possível observar outro fator de risco no transporte: as crianças que, curiosas com o movimento, debruçam-se para observar os carros, caminhões e outros paus de arara que passam ao lado, com enorme rapidez. Há chances de acidentes gravíssimos nessas ocasiões. Outros fatores corroboram para o aumento desses riscos como crianças de colo transportadas nos braços da mãe; idosos sem qualquer aparato de segurança e que ascendiam na carroceria dos veículos aparado por outros passageiros; estudantes, na boléia da caminhonete, dividindo espaço com gestantes.

Em função da ineficácia do sistema de transporte coletivo e da falta de infraestrutura para os meios de mobilidades alternativas, o cidadão passa a buscar outras formas de locomoção. Insegurança, desconforto, carência quanto à organização dos

¹⁷ Propôs-se, então, uma viagem experimental, partindo de União, distrito de Madalena, localizada na mesorregião do Sertão do Ceará, aproximadamente 180 km de Fortaleza e 73 km do município de Canindé, o destino final. A construção dessa vivência de campo se deu no início de 2013.

permissionários, “abandono” do poder público municipal, condescendência dos órgãos de fiscalização são os percalços enfrentados pelos usuários. Tudo isso nos possibilitam verificar se, ainda assim, o uso do modal como elemento cultural ou não um mal necessário? Há alguma alternativa para o deslocamento dessas pessoas? Somado a essa crítica discussão com “urbanização crítica” que Damiani (2004) define como impossibilidade do urbano para todos. A autora afirma que não há urbano para todos, tampouco moradia, transporte, trabalho para toda a população.

5. RESULTADOS DA PESQUISA

Para dar voz aos usuários tomou-se por medida metodológica a aplicação do questionário não probabilístico junto a 80 usuários do transporte. A faixa etária entre 15 a 80 anos, distribuídos em 55% do gênero feminino e 45% masculino. Na disposição do gráfico 01, a informação quanto a escolaridade dos entrevistados: 26% analfabetos, 17% ensino fundamental, 24% ensino médio e 33% ensino superior. Dois movimentos interessantes são percebidos: primeiramente mudança do quadro educacional dos opinantes residentes em zona agrícola, e, no segundo momento, a condução utilizada para o transporte de passageiros.

No gráfico 02, analisou-se a frequência de uso pelos usuários: 5% duas vezes por semana, 6% uma vez por semana. Ambos percentuais sustentam o motivo da “feira” e pagamento de contas para o motivo do deslocamento. Seguidos de 9% quinzenalmente; 29% justificam o uso diário para o transporte motivado pelo trabalho e ensino; 51% dos entrevistados asseguraram utilizar, pelo menos, uma vez ao mês para tratamentos de saúde, pagamentos de contas, recebimento de benefícios sociais como pensões, aposentadorias e bolsa família. Esse dado sugere estar havendo mudança nos meios de locomoção entre a sede e os distritos.

Em relação ao gráfico 03, este aponta a finalidade do uso para cada passageiro. 4% justificam para a romaria e a peregrinação, 12% para estudar, 20% para realizar compras, 14% utilizam para deslocar-se para o trabalho e 32% visitar parentes e amigos. Quanto ao percentual de 18% nominados como outros justificam benefícios sociais como pensões, aposentadorias e bolsa família, tratamentos de saúde entre outros motivos.

O gráfico 04 apresenta a percepção dos usuários sobre os problemas enfrentados pelo uso do Pau de arara: 44% desconforto, seguidos de 30% pela insegurança como os problemas mais graves no uso do modal. Esse dado confirma que os passageiros sentem-se profundamente incomodados com a falta segurança e conforto dos veículos. Para 16%, o preço abusivo cobrado pelas passagens, também seguido de 10%

que mencionaram a falta de fiscalização e regulação dos transportes. Esse último apresentado pelos alunos do ensino superior e tecnológico quando denunciam o desgaste dos caminhões e a superlotação.

Em relação ao sentimento de insegurança, 75% dos usuários assegurou não se sentirem seguros com transporte. Os usuários mais idosos colocam nas falas a confiança da proteção divina, em seus santos padroeiros e na perícia dos motoristas como proteção. Questionados quanto mortes e acidentes nas rodovias federais, 64% narraram já ter presenciado algum acidente de trânsito nas estradas.

Por fim, 20% afirmaram que caso houvesse a opção de fazer o trajeto em outras formas mais confortáveis como vans, micro-ônibus e veículos fechados, continuariam a adotar o Pau de Arara expressando uma fidelidade aos motoristas desse transporte.

Nesse bojo, observou-se a pertinência deste estudo e a possibilidade do desdobramento do estudo. Reportar-se as questões do tradicional e moderno. Esse tradicional que revela a identidade cultural na imagem correlata dos sertões. Aspectos do simbólico, regionalismo, religiosidade, peregrinação, territorialidade, território, carro como transporte de dor e sofrimento. Leva-nos a mergulhar na mobilidade atribuída ao desvalido, ao pobre, ao excluído, marginalizados do acesso aos bens de consumo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após serem expostas e analisadas as informações da pesquisa, é inegável o transtorno, a insegurança e os percalços enfrentados pelo uso do Pau de arara como transporte, não só turístico, mas principalmente como meio de traslado regular para o município de Canindé, além das discrepâncias entre a realidade vivida, as leis que regem o município nas três esferas a que ele está submetido e a dificuldade encontrada pelas autoridades de trânsito em realizar uma efetiva fiscalização.

É pertinente a complexidade de se tratar sobre um tema que envolve questões de política pública, ordenamento do espaço urbano, legislação de trânsito, normatização, conscientização e fomentação de uma educação de trânsito. Também é notório o macro-problema oriundo da organização urbana.

No tocante ao estudo de campo, ficou evidente que o usuário conhece os problemas, os abusos e os riscos que correm. Não se sentem seguro ou confortável no uso do transporte, e em sua grande maioria trocaria por outra forma de transporte. A pesquisa apontou que aqueles que relutariam em trocar o Pau de arara por outro

meio de transporte, assim o fazem, principalmente, por cordialidade aos motoristas, antigos no ofício e dignos de fidelidade por parte do interiorano.

São conhecidas as limitações que o sertão cearense sofre com suas distâncias, declives de um relevo sofrido, estradas vicinais mal conservadas nas quais a menor chuva é capaz de destruir, mas, mesmo diante dessas circunstâncias, é possível se pensar numa alternativa que favoreça o uso seguro na locomoção de passageiros.

Expressão de um transporte que ao mesmo tempo é inclusivo e excludente, por levar tudo e a todos, a qualquer lugar. Tudo isso dar um cabedal de informações que versem sobre as dimensões sociais, econômica e cultural. Esperamos, sinceramente, que esse estudo venha a fazer parte de um marco na história da cultura popular brasileira.

REFERÊNCIAL BIBLIOGRÁFICO

ALMEIDA, Maria Geralda de. Tantos cerrados: múltiplas abordagens sobre a biogeodiversidade e singularidade cultural. Goiânia: Ed. Vieira, 2005.

BRASIL, Constituição Federal Brasileira de 1988: Artigo 5°.

BRASIL, Código Brasileiro de Trânsito: Lei N° 9.503, de 23 de Setembro de 1997.

BRASIL, Ministério dos Transportes, Resolução N° 82. COTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, 19 de Novembro de 1998.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade dos Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Tradução de Frank de Oliveira e Henrique Monteiro - São Paulo: Ed34/Edusp, 2000.

CÂMARA CASCUDO, Luís da. Dicionário do Folclore Brasileiro. 10ª ed., Ediouro, Rio de Janeiro, 1998.

CARLOS, Ana Fani. Espaço-tempo na metrópole. São Paulo, Contexto, 2001. 368 pp.

CARNEVALLI, José Antonio; MIGUEL, Paulo A. Cauchick. Desenvolvimento da Pesquisa de Campo, Amostra e Questionário para a realização de um estudo Tipo Survey sobre a Aplicação do QFD no Brasil. Núcleo de Gestão da Qualidade & Metrologia, Faculdade de Engenharia Mecânica e de Produção – UNIMEP: Santa Bárbara d’Oeste, (SP), 2001. Disponível em: <http://www.etecagricoladeiguape.com.br/projetousp/Biblioteca/ENEGEP2001_TR21_0672.pdf. >Acesso em 07/03/2013 às 10h14min.

CLAVAL, Paul. Lá géographie culturelle. Paris : Nathan. 1995

CUNHA, Euclides da. Os Sertões: (campanha de canudos); edição, prefácio, cronologia, notas e índices Leopoldo M. Bernucci.- 2ª Ed. - São Paulo: Ateliê Editorial, 2001 - (Série: Clássicos Comentados I).

DAMIANI, Amélia Luísa. Urbanização crítica e a situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. In: CARLOS, Ana Fani A. e OLIVEIRA, Ariovaldo U.(org.) Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole. São Paulo, Contexto, 2004. P. 19-58.

DEUS, João Batista de. O sudoeste goiano e a desconcentração industrial. Coleção centro oeste de estudos e pesquisa. Brasília, Ministério do Turismo da Integração Nacional, Universidade Federal de Goiás, 2002. 243 p.

GONZAGA, Luiz.; MORAES, Guio de. Pau de Arara. Interprete: Zé Ramalho. In.: Zé Ramalho canta Luiz Gonzaga. Produção Executiva: Marcelo Froes. São Paulo: Discobertas, 2009. 01 CD Sonoro, faixa 10 (02min43seg).

GUIMARÃES J.; GONZAGA Luiz; et all. Ultimo Pau de Arara. Interpretes: Raimundo Fagner e Zeca Baleiro. In.: Raimundo Fagner & Zeca Baleiro - O Show. Direção artística: Liber Gadelha. São Paulo: Multishow, 2004, 01 DVD Sonoro, colorido, faixa 20 (04min e 45seg).

IBGE. Ceará. In: _____. Censo 2010. [S.l.], [2010]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/total_populacao_ceara.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2014a.

_____. Cidades: Canindé-CE. [S.l.], [20--]. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/tota_populacao_ceara.pdf>. Acesso em: 23 jan. 2014b.

LAQUE, João Roberto. Pedro e os Lobos - Os Anos de Chumbo na trajetória de um guerrilheiro urbano. Vega Editora, 2010.

LEITE, Francisco Barboza. O Pau-de-Arara. *Revista Brasileira de Geografia*, ano 17, nº 2; Secção: *Tipos e aspectos do Brasil*: IBGE, 1955.

LYRA, Carlos; MORAES, Vinícius de. Pau de arara. Intérprete: Ary Toledo. In.: Ary Toledo. São Paulo: Fermata Produções, 1978, 1 disco sonoro 33 1/3 RPM. Lado A, faixa 1 (05m19seg).

MEYER, Regina Maria Prosperi, GROSTEIN, Marta Dora & BIDERMAN, Ciro. São Paulo Metrópole. São Paulo, Edusp/Imprensa Oficial de São Paulo, 2004. 290 pp il.

MENDES, Marcos. Morrinhos regulariza ônibus escolar. *Diário do Nordeste Digital*. 13 de março de 2013. Disponível em: <<http://diarionordeste.globo.com/materia>>.

asp?codigo=1241495>. Acesso em 15/03/2013 às 18h.

MINAYO, M.C.S. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. Rio de Janeiro: Abrasco, 2004.

OLIVEIRA, C.D.M. festa populares religiosas e suas dinâmicas espaciais. Mercator - Revista de Geografia, Fortaleza, UFC, ano6. n.11, 2007

SANTOS, Milton. A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo, HUCITEC, 1997. 308 p.

_____. Metrópole corporativa fragmentada. O caso de São Paulo. São Paulo. Nobel/ Secretaria do Estado da Cultura, 1990. 117 p.

SILVA, L. M. O. Pedir, prometer e pagar: escritos, imagens e objetos dos romeiros de Canindé. 2007. 193 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2007.

SILVA, L.R.T; OLIVEIRA, C.D.M. A conquista da metrópole profana: uma análise da territorialidade religiosa como instrumento da patrimonialização imaterial em Fortaleza (CE). revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.6, n.1, jan/abr-2013, pp.65-80

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a Cidade: Uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.